



La sous-traitance dans les transports routiers de marchandises : Une approche sous l'angle de la dépendance économique

Pétronille Reme-Harnay

► To cite this version:

Pétronille Reme-Harnay. La sous-traitance dans les transports routiers de marchandises : Une approche sous l'angle de la dépendance économique. Gestion et management. Conservatoire national des arts et métiers - CNAM, 2022. <tel-03932211>

HAL Id: tel-03932211

<https://hal.science/tel-03932211v1>

Submitted on 10 Jan 2023

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.



HAL Authorization

Conservatoire national des arts et métiers

Dossier d'Habilitation à Diriger des Recherches

*La sous-traitance dans les transports routiers de marchandises :
Une approche sous l'angle de la dépendance économique*

Pétronille Rème-Harnay

Chargée de recherche en économie

Laboratoire Splott, Département AME

Université Gustave Eiffel

Volume 2 : Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches

Jury

Garante :

Héloïse Petit, Professeure au CNAM

Rapporteurs :

Michael Browne, Full Professor, Université de Göteborg

Vincent Frigant, Professeur des universités, Université de Bordeaux

Julie Valentin, Maitresse de conférence HDR, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Membres du jury :

Bernard Baudry, Professeur des Universités, Université Lyon 2

Sophie Harnay, Professeure des Universités, Université Paris Nanterre

Soutenue le 12 décembre 2022

Table des matières

Remerciements.....	3
1.Introduction.....	7
1. Première partie. De la construction du secteur de la messagerie aux mesures de sous-traitance.....	16
2.1. (Re)configurations du marché des TRM et évolution de la nature de la sous-traitance	19
2.2. Le transport routier de marchandises, un secteur qui sous-traite massivement selon les statistiques nationale et internationales	22
2.3 La messagerie dans les transports routiers de marchandises.....	27
2.4 L'apport des enquêtes qualitatives sur la sous-traitance dans les TRM depuis 1980 : une évolution des formes de sous-traitance.....	31
2.4.1 L'enquête en Rhône-Alpes par Michel Violland en 1981.....	32
2.4.2 L'enquête en Auvergne par Bossin et Patier en 1990	34
2.4.3. L'enquête dans le Nord par Jérôme Lombard et Laurent Bazin entre 1989 et 1996	35
2.4.4. L'Enquête de Cholez dédiée aux chauffeurs-livreurs de 1998 à 2001.....	36
2.4.5 Contrat-type sous-traitance de 2001 et enquête en Ile-de-France par le LAET en 2011	37
2.5. L'enquête sous-traitance dans la messagerie (2019-2021)	41
Conclusion de la première partie	43
3. Deuxième partie. La sous-traitance au prisme de la dépendance économique	45
3.1 Le pouvoir et la dépendance dans la littérature économique sur les relations de sous-traitance	46
3.1.1 Les analyses de la dépendance dans les relations de sous-traitance à partir de traitements de bases de données nationales et internationales	46
3.1.2 Les analyse théoriques du pouvoir et de la dépendance dans les relations de sous-traitance	50
3.1.3 Les analyses empiriques sectorielles du pouvoir et de la dépendance dans les relations de sous-traitance	53
3.2 L'analyse de la dépendance économique entre les acteurs de la messagerie	55
3.2.1 Les spécificités de la sous-traitance dans la messagerie	56
3.2.2 La dépendance interfirme : une notion relative et relationnelle	57
3.2.3 Les indicateurs théoriques de dépendance interfirme applicables aux relations de sous-traitance ?	58
3.2.4 Les indicateurs de dépendance économique mesurés via les enquêtes empiriques	59
3.3 Interpréter les indices de dépendance économique	64
3.3.1. Dépendance économique et droit français : L'abus de dépendance économique...65	
3.3.2 Mise en perspective : sous-traitance de la messagerie urbaine et sous-traitance du transport interurbain.....	67
3.3.2.1 Une dépendance économique interfirmes plus élevée en Ville ?	68
3.3.2.2 La dépendance économique dans le transport de longue distance (interurbain)	69
3.3.2.3 Dépendance longue distance, courte distance : Un score de dépendance qui peut être comparé ?.....	72
3.3.2.4 Des remises en cause du clivage urbain/interurbain	74
3.3.3 Mise en perspective avec les coursiers des plateformes numériques comme Ubereats et Deliveroo	77
3.3 3.1 Le niveau de dépendance économique des coursiers vis-à-vis des plateformes numériques	80

3.3.3.2 Une sous-traitance gérée par algorithmes.....	83
3.3.3.3 Une sous-traitance auprès de particuliers	86
Conclusion de la deuxième partie.....	88
4. Troisième partie. Conséquences de la dépendance économique pour les sous-traitants	90
4.1 Précarité et dépendance économique	91
4.1.1. De salarié à sous-traitant: un passage obligatoire vers la précarité de l'emploi ? ...	93
4.1.2. Dépendance et précarisation de l'emploi salarié	95
4.1.3. Précarités et places dans la chaîne de dépendance : l'exemple de la chaîne Amazon	98
4.1.4 Précarité du travail des sous-traitants.....	101
4.1.5. Les plateformes numériques de livraison de repas productrices de précarité ?....	105
4.2 Délégation des risques et des investissements en véhicules électriques	107
4.3 Quels outils pour les sous-traitants face à la dépendance économique ?.....	112
4.3.1 L'outil de la requalification indisponible depuis 2001	113
4.3.2 Dépendance économique versus subordination juridique ?	114
4.3.3 Redéfinir la dépendance interfirmeries en reconstruisant le critère de substituabilité	115
4.3.4 Comment classer les critères quantitatifs et qualitatifs pour la dépendance économique	117
4.3.5 D'autres outils pour les sous-traitants ? Actions publiques et privées.....	118
4.3.5.1 Actions publiques en faveur des sous-traitants.....	119
4.3.5.2 Actions publiques et croisement des échelles nationales et internationales	120
4.3.5.3 Stratégies individuelles de lutte contre la dépendance économique	121
4.3.5.4 Le couple « stabilité » et « dépendance économique », une stratégie spécifique	124
Conclusion de la troisième partie	127
Conclusion générale	129
Bibliographie.....	132
Annexes	147
Annexe 1. Questionnaire de l'enquête 2015	147
Annexe 2. Questionnaire rapide pour les livreurs sur les relations entre microentreprises de course et plateformes	153
Annexe 3 : Curriculum vitae analytique.....	154
PARCOURS.....	155
RESPONSABILITES COLLECTIVES ET EXPERTISES	156
ENSEIGNEMENTS.....	159
RECHERCHE	161
Annexe 4. Liste classée des travaux scientifiques.....	164
Annexe 4. Résumés en Français et anglais	168
Résumé.....	168
Summary	170

1. Introduction

En 2005, lors de la soutenance de ma thèse, la « Nouvelle sociologie économique » qui regroupait à la fois des travaux de sociologues américains comme Harrison White, Mark Granovetter, Viviana Zelizer, Ronald Burt, Neil Fligstein, Wayne Baker etc. mais aussi de sociologues français comme ceux de Philippe Steiner, Jean Louis Laville, Marie-France Garcia Parpet, Alain Quemin, Lucien Karpik, Michèle de la Pradelle, ou Pierre Bourdieu et bien d'autres laissait penser qu'un rapprochement entre les deux disciplines, économie et sociologie, était possible (Chantelat, 2004). Investiguant des objets traditionnellement considérés comme la chasse gardée des économistes, tels que le marché ou la formation des prix, les sociologues furent particulièrement actifs pour développer ce courant. En témoigne le foisonnement des publications dans les grandes revues académiques de sociologie (comme l'*American Journal of Sociology*, l'*Administrative Science Quarterly*, le *Contemporary Sociology*, etc.), la création de périodiques spécialisés (*Social Forces*, *Social Networks*, *Socio-Economic Review*), la création d'une section « sociologie économique » au sein de l'Association Américaine de Sociologie (A.S.A.) et d'une newsletter¹, la multiplication des colloques et autres conférences consacrés au sujet (notamment ceux de l'« *Economic Sociology Research Network* (ESRN), ou de la *Society for Advancement of Socio-Economics* (SASE)), et les ouvrages de synthèse que les sociologues ont consacrés à ce courant dans les années 2000 : *La sociologie économique* (Steiner, 2011), *Sociologie des marchés* (François, 2008), *Sociologie économique* (Granovetter, 2000), *Sociologie économique, histoire et courants contemporains* (Bernard de Raymond, Chauvin, 2014), *Traité de sociologie économique* (Steiner et Vatin, 2013) pour n'en citer que quelques-uns. Bref la sociologie économique était « à la mode » (Steiner, 1997, p. 82) en particulier du côté des sociologues où elle constitue aujourd'hui ce que Bernard Convert, Florence Jany-Cathrice et Richard Sobel (2008) appelle « un sous-champ repérable du paysage académique » (p.4).

Du côté des économistes, toutefois, le courant ne fit pas école et les outils et méthodes des sociologues ne furent pas spécifiquement importés au sein de la discipline. Aucune collaboration nouvelle ne se fit jour entre les disciplines, ce qui était prévisible étant donnée la différence de statut entre ces disciplines et leurs objectifs divergents (Guerrien et Rème-Harnay 2009). Je situe pourtant mon travail parmi les analyses qui font exception. Certains travaux d'économistes comme ceux de Alan Kirman tentèrent d'établir des ponts. Ainsi pour Kirman « dans les modèles [économiques], la communication n'est faite qu'à travers les prix, alors que dans l'économie réelle, les agents communiquent les uns avec les autres, s'observent mutuellement et sont influencés par le comportement d'autres individus ». Il en déduit que la question centrale de la détermination des prix doit « tenir compte des interactions directes

¹ <http://econsoc.mpifg.de/journals.asp>.

entre individus, des conséquences de celles-ci et de la modification du rôle de prix qui en résulte » (Kirman, 1999, p. 99), et d'une manière plus générale que « la structure des réseaux de communication et d'interaction doit être un objet d'étude central pour les économistes » (*Ibid.*, p. 109). On pourrait aussi évoquer les travaux des conventionnalistes comme François Eymard-Duvernay, Olivier Biencourt et Olivier Favereau (2002) qui ont cherché des convergences explicites avec les travaux des sociologues Harrison White et Emmanuel Lazega via la notion de qualité. Olivier Biencourt et Daniel Urrutiaguer montrent par exemple que « la qualité, ou au moins le jugement sur la qualité, se construit dans l'interaction sociale » (2002, p. 277). Plus précisément, Biencourt, Eymard-Duvernay et Favereau soulignent la réinterprétation aisée du modèle de Harrison White en termes de convention. La qualité pensée par White peut être interprétée en termes de convention comme « un accord collectif implicite entre acheteurs et vendeurs concernant ce qui définit la qualité » (Biencourt, Favereau, Eymard-Duvernay, 2002, p. 213). Enfin, Si la sociologie économique n'a *a priori* pas fait école chez les économistes, elle trouve au sein de la *Revue française de socio-économie*, créée en 2008 un possible renouveau. Ainsi Bernard Convert, Florence Jany-Catrice, Richard Sobel proposent-ils, dans le numéro fondateur, « des lignes de problématisation communes et (...) la colonne vertébrale épistémologique d'une sensibilité socio-économique » via une « attention particulière accordée aux règles et aux institutions, (...) une certaine épaisseur éthico-politique donnée aux acteurs économiques (...) [ainsi qu']un ancrage convaincant et maîtrisé dans l'empirie ou [en] références aux pratiques économiques concrètes » (2008, p. 8).

C'est ce regard épistémologique sur les frontières de notre discipline qui anima d'abord mes recherches avec un focus particulier sur la manière dont certains des concepts centraux des théories économiques traditionnelles (le marché et la formation des prix notamment) pouvaient être importés puis exportés d'une discipline à l'autre. En tant qu'économiste, j'ai notamment choisi d'utiliser les méthodes de la sociologie (observations, entretiens, questionnaires...) et de tenir compte des conceptions du marché qu'ont les autres disciplines, en particulier parce que la boîte à outils des économistes ne permet pas de décrire, expliquer, et analyser complètement ce qu'est concrètement un marché, comment il fonctionne, comment les prix se fixent réellement ou encore comment les sous-traitants subissent et contournent les stratégies économiques de leurs donneurs d'ordres.

Le travail de Harrison White (2002) est, à cet égard, particulièrement pertinent pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'il propose une théorie générale des marchés pouvant être analysée comme une alternative à celle des économistes (Rème, 2005). Il procède, en outre, d'une démarche particulière qui combine des outils issus de la sociologie, de la sociométrie comme de l'économie. C'est ainsi qu'il importe le modèle du prix Nobel Michael Spence pour le détourner à ses fins (Rème, 2007). Il lui associe une conception du marché comme structure sociale et une approche en termes de réseaux sociaux. Le marché est alors constitué par un ensemble de producteurs d'un même produit, articulés autour d'une structure volume/prix qui leur permet de se comparer, se concurrencer, et se démarquer. Pour analyser plus précisément ces marchés, White (2002) suggère d'utiliser d'autres outils, en particulier les enquêtes de terrain, permettant, selon lui, de mettre en lumière les rapports de force entre les acteurs des différents marchés observés, ce qu'ont fait ses étudiants Mark Granovetter, Robert Eccles, Michael Useem, Paul DiMaggio, Michael Schwarz, et ce que j'ai également choisi de faire par la suite. Les allers-retours sur le terrain permettent d'enrichir la grille d'analyse de l'économiste. C'est ce que je tente, par exemple, de montrer en confrontant les indicateurs théoriques de dépendance économique à l'analyse d'un marché spécifique. Les notions comme la sous-traitance ou la dépendance économique entre entreprises qui peuvent ainsi être abordées dans le cadre des théories économiques existantes sont ici complétées par les observations des travaux des acteurs du transport et les entretiens à la fois avec les donneurs

d'ordres et les preneurs d'ordres. Cela peut également permettre de franchir une étape supplémentaire en éclairant les politiques publiques sur les possibles leviers d'action utilisables dans une situation concrète.

Mes recrutements au sein de laboratoires dédiés à un segment spécifique de production (Orange Labs pour l'analyse de place de marchés sur internet, l'Inrets, puis l'Ifsttar et enfin l'Université Gustave Eiffel pour les transports routiers de marchandises (TRM)) ont accéléré ma progression vers une démarche plus empirique. Ces explorations de terrain (motivées par différents projets de recherche appliquée) s'inscrivant dans un temps long, couplées à un cadre théorique qui emprunte aux sciences de gestion, à la sociologie, la géographie, le droit et la philosophie, permettent d'enrichir considérablement la boîte à outils des économistes. A partir de 2008, dans le cadre de mon recrutement en tant que chargée de recherche dans le laboratoire SPLOTT dédié aux transports de marchandises, le transport routier de marchandises (TRM) devient le terrain privilégié de mes recherches. A mon arrivée, j'ai orienté mes recherches vers l'analyse de la formation des prix dans les TRM à partir des bases de données internes (ECHO) et celle du ministère en charge des transports (Rème-Harnay, 2012, *Rapport DGITM projet PRIX*). Il s'agissait, pour moi, ainsi de prolonger ma démarche en termes de sociologie économique en combinant approches quantitatives et qualitatives. J'abordais de la même façon l'analyse du projet de taxe carbone 2010 qui revêtait une forme spécifique pour les TRM (Rème-Harnay, 2010, *Revue Transport* ; Rème-Harnay, 2012, *Cahiers scientifiques du transport* et Rème-Harnay et Harnay, 2012, *ETRR*). Au cours de ces travaux, il m'est apparu d'une part, via les entretiens avec les dirigeants d'entreprises de transport, que le secteur spécifique des TRM est largement segmenté en de multiples sous-secteurs. D'autre part, mes premières enquêtes exploratoires montrent que les acteurs intermédiaires², ceux qui ne sont ni à la source d'une demande de transport ni les exécutants de cette demande, jouent un rôle essentiel dans la formation des prix (via leur participation aux négociations, le prélèvement d'une commission, leur possibilité de faire jouer les économies d'échelle, leur expertise qui leur assure une maîtrise du marché...). S'il existe bien sûr des relations directes entre transporteurs et chargeurs (demandeurs de transport), un grand nombre de demandes de transport s'organisent via ces acteurs tiers qui s'avèrent incontournables, ce qui rend l'analyse des relations entre ces trois types d'acteurs (transporteurs exécutants, intermédiaires et chargeurs) centrale pour comprendre les processus de négociation des prix de transport, de captation des volumes de fret, et leurs stratégies de gestion de la main d'œuvre. C'est pourquoi progressivement les relations interentreprises sont devenues un objet de recherche central dans mes travaux.

Les transports de marchandises forment un secteur économique concerné à plusieurs titres par la montée de la sous-traitance. Depuis les années 1980, comme dans les autres secteurs, les groupes de transport ont accentué leurs stratégies de restructuration, via l'externalisation, notamment afin de reporter sur d'autres leurs responsabilités en matière de gestion de la main d'œuvre. Filialisation, sous-traitance, ubérisation mais aussi développement de réseaux et fusions de firmes se sont multipliées, témoignant des transformations d'un secteur industriel et de la recomposition des relations entre les acteurs de ce secteur. D'une part, la transformation des chaînes mondiales de sous-traitance et de délocalisation implique une fragmentation des lieux de production et de vente. Le transport de marchandises est, en ce sens, un maillon incontournable pour permettre l'assemblage de biens intermédiaires importés et exportés. D'autre part, les transports ont leur propre chaîne d'acteurs, composée de groupes donneurs d'ordres qui sous-traitent en cascade à d'autres acteurs, spécialisés sur un sous-segment des transports de marchandises. En France, selon les enquêtes ESANE de l'INSEE,

² Il est frappant de constater d'ailleurs le nombre d'appellations de ces intermédiaires dans le transport : commissionnaire, affréteur, courtier, groupeur, transitaire, ...

le taux d'entreprises ayant recours à la sous-traitance dans le secteur des transports est de 73,4 % en 2016. Le transport routier qui représente le maillon national, voire européen, de ces chaînes – soit 88,4% des transports intérieurs de marchandises en France en 2020 (SDES, 2022, p. 17) – a connu, depuis les années 1980, de nombreuses transformations pour s'adapter aux modifications du tissu productif, notamment aux stratégies de juste-à-temps des entreprises demandeuses de transport (les chargeurs). Le sous-secteur de la messagerie, dédié aux livraisons et enlèvements rapides et fréquents d'envois de petits poids, est particulièrement adapté à ces stratégies et il n'est pas étonnant que ce soit celui qui ait connu les plus grands bouleversements. Il permet, via des réseaux d'entrepôts, de massifier le transport sur de longues distances entre ces entrepôts, mais doit recourir à de nombreux chauffeurs-livreurs sur ce qu'on appelle « le dernier kilomètre » pour réaliser les tournées locales à partir de ces entrepôts. Or, alors que ce sous-secteur était essentiellement dédié aux transports industriels, il inclut désormais les envois du e-commerce destinés aux particuliers avec une pression forte exercée sur les délais et les prix. Les nouvelles entreprises de livraison, couramment appelées « plateformes numériques », comme Amazon ou Uber, ne sont pas étrangères à cette accélération des tournées de livraison bon marché. La sous-traitance qui y était l'une des plus massives du secteur des transports routiers de marchandises – deuxième taux de sous-traitance le plus élevé (52% du chiffre d'affaires cumulé) derrière le sous-secteur de l'affrètement (65%) selon les enquêtes annuelles entreprises 2007 –, en progression continue depuis 1984 s'en trouve renforcée et modifiée en particulier sur le segment urbain.

Les relations de sous-traitance, et plus largement, les relations interfirmes sont abondamment étudiées par les théories économiques. En témoigne l'attribution en 2016 du Prix de la Banque de Suède en sciences économiques en mémoire d'Alfred Nobel, à Hart et Holmström, pour des travaux qui datent des années 1970 sur la théorie des contrats incomplets et les incitations. Les travaux des économistes sur la sous-traitance sont essentiellement regroupés autour de trois approches, non déliées. Celles qui mettent l'accent sur l'étude des contrats optimaux pour anticiper l'incertitude (Holmström et Milgrom, 1994), celles qui s'inscrivent dans une logique économique d'incitation (Dosi, Teece, Winter, 1990) ou de minimisation des coûts de transaction et de production (Williamson, 1991). Ces analyses ont notamment pour point commun de considérer les relations entre les firmes comme librement choisies, évacuant ainsi les rapports de pouvoir ou de dépendance. La prise en compte de ces derniers est pourtant indispensable pour l'explication des stratégies économiques des entreprises et plus précisément du processus de formation des prix. Comme l'explique Bourdieu : « c'est (...) la structure du rapport de force (...) entre les entreprises qui déterminent les conditions dans lesquelles les agents sont amenés à décider (ou négocier) les prix » (2000, p. 240). Ainsi une entreprise « dominante » mettra en place des stratégies susceptibles d'influencer le marché en sa faveur quand une firme dominée n'aura d'autre choix que d'accepter un prix très faible.

Les relations de sous-traitance sont un mode particulièrement intéressant de relations interfirmes qui, en raison de la délégation à un tiers de la production d'un bien ou service qu'elles impliquent, peuvent conduire à des relations déséquilibrées. Certains économistes ont souligné les enjeux soulevés par les questions de pouvoir dans l'analyse ces relations. Sacchetti et Sugden (2003), par exemple, ont réalisé un travail théorique d'identification des relations hiérarchiques au sein de ce qu'ils appellent des « réseaux de direction ». Ils analysent la répartition du pouvoir dans ces réseaux et opposent « dépendance mutuelle », où chaque entreprise a sa propre stratégie et négocie avec celles des autres, à « dépendance unilatérale » lorsqu'une entreprise se voit imposer les décisions stratégiques par une firme centrale (« core firm »). Chassagnon (2012 ; 2013) propose, à son tour, une analyse du pouvoir au croisement des chaînes internationales et nationales de sous-traitance. Les

« firmes-réseaux » utilisent la sous-traitance internationale pour s’affranchir des législations nationales notamment en matière de travail et d’emploi. L’auteur distingue deux types de pouvoir dont n’usent pas les firmes pour gérer leur réseau de sous-traitants (l’autorité liée à la relation de subordination et le pouvoir de *jure* associé à la détention de droits de propriétés) car en externalisant, les firmes-réseaux échappent à leurs obligations de protection des travailleurs. Baudry et Chassagnon (2012) interrogent alors le rôle de L’État et de la société civile pour exercer une pression sur la normalisation, et la certification, envisagées comme des dispositifs permettant un éventuel rééquilibrage des pouvoirs. Dans une même logique de croisement des sous-traitances mondiale et nationale, Vincent Frigant met davantage l’accent sur « l’architecture modulaire » de secteurs industriels comme l’automobile ou l’aéronautique. Son analyse met l’accent sur « une coévolution des formes organisationnelles des relations bilatérales, de la structure des firmes engagées dans l’industrie et du contexte dans lequel elles déploient leurs décisions et actions » (Frigant, 2013, p. 8). Le concept de modularité permet de montrer comment une architecture découpée par produits (un produit décomposé, assemblé, formé de sous-produits) se décline en une décomposition organisationnelle. Frigant analyse ainsi en particulier les liens et tensions entre innovations technologiques et évolution de l’organisation. Il souligne alors, d’une part, la façon dont les donneurs d’ordres (constructeurs automobiles) et preneurs d’ordres (fournisseurs) cherchent à s’accaparer l’innovation pour détenir des actifs spécifiques et des pouvoirs de marché et détaille, d’autre part, l’effet des changements sur l’ensemble de la cascade de sous-traitance (fournisseurs de rang 1, 2 3...). L’intérêt d’une telle approche est qu’elle envisage le point de vue des donneurs d’ordres comme des preneurs d’ordres, le déséquilibre des pouvoirs entre les deux pouvant basculer de l’un à l’autre en fonction de leurs stratégies croisées d’innovation et d’externalisation.

Dans une série de travaux réalisés sur les entreprises françaises à partir de l’enquête REPONSE, Corinne Perraudin, Nadine Thévenot, Julie Valentin, Héloïse Petit et Bruno Tinel se sont intéressés à la sous-traitance comme chaîne de dépendances (2006, 2009, 2013 et 2014). Ils montrent notamment que les conditions d’emploi et de travail sont davantage dégradées chez les salariés des preneurs d’ordres que chez ceux des donneurs d’ordres et procèdent à des comparaisons sectorielles. Héloïse Petit et Nadine Thévenot (2006) montrent aussi, en coordonnant un ensemble de travaux pluridisciplinaires, comment la sous-traitance affecte les liens de subordination propres aux relations salariales « classiques ». Elles soulignent la complexification des identités des employeurs et des responsabilités des décisions en matière d’emploi.

C’est dans la lignée des travaux de ces économistes que j’ai choisi de mettre en lumière les rapports de force sous-jacents aux relations de sous-traitance dans le cadre de mon terrain d’étude : les transports routiers de marchandises. Ne disposant pas d’une base de données suffisamment étoffée pour le sous-secteur qui m’intéressait et ne voulant me contenter d’une approche strictement théorique, j’ai construit une démarche empirique en plusieurs étapes depuis 2014 (en réalisant des enquêtes auprès des chauffeurs-livreurs sous-traitants, auprès des coursiers travaillant pour des plateformes et auprès des salariés des donneurs d’ordres). Je m’intéresse en particulier à la relation de dépendance comme pendant de la relation de pouvoir. Plutôt que de me concentrer sur les seules raisons de la sous-traitance, qui ne concernent que les processus d’externalisation réalisés par les donneurs d’ordres, il s’agit ainsi d’embrasser également le point de vue des dépendants. Ainsi chaque maillon de la chaîne de dépendances est envisagé non seulement selon la perspective des entreprises qui dominent ou exercent le pouvoir mais aussi de celles qui le subissent, s’adaptent, parfois meurent (Rème-Harnay, 2018, *Revue de l’Ires*). C’est pourquoi j’accorde une attention particulière à la notion de dépendance économique interfirmes telle qu’elle a d’abord été définie par les sociologues et économistes dans la lignée d’Emerson (1962), c’est-à-dire

comme une notion relative et relationnelle (Marchesnay, 1979, Jacobs, 1974). Je me suis aussi inspirée des spécialistes des relations de sous-traitance dans le transport (Grand, 1997) pour adapter cette conception initiale de la dépendance. Ceux-ci mettent en particulier l'accent sur le rôle incontournable et parfois déséquilibré des intermédiaires dans les TRM. Enfin, j'interroge la notion d'abus de dépendance économique et les liens entre dépendance et subordination tels que les présentent les travaux issus du droit (respectivement Del Cont, 1997, De Bouard, 2003 et Lyon-Caen, 2006, Didry, 2018, Peskine et Wolmark, 2022).

Toutefois, d'Emerson (1962) à Grand (1997), ces travaux ont consisté à proposer de définir théoriquement la notion de dépendance interfirmes et/ou en construire des indicateurs théoriques. J'ai tenté, de mon côté, en observant et interrogeant les différents acteurs économiques en situation, de montrer que ces indicateurs devaient parfois être transformés, complétés, et évalués à l'aune d'un contexte économique bien précis. Plus précisément, ces travaux restent très centrés d'une part, sur les relations entre les entreprises et leurs fournisseurs, et d'autre part, sur la détention d'actifs spécifiques par l'un des deux types d'entreprises. Mon analyse de la sous-traitance permet de contextualiser ce travail d'abord en l'adaptant aux relations entre donneurs d'ordres et preneurs d'ordres. En ce sens, elle généralise les théories de la dépendance cantonnées aux relations clients/fournisseurs. Ensuite, en s'intéressant à des entreprises produisant un service de déplacement ordinaire, avec des barrières à l'entrée faibles, en l'absence d'actifs spécifiques, elle montre que certains indicateurs doivent être interrogés car trop stricts. Elle propose donc à la fois de détailler les travaux existants en analysant plus finement les relations de sous-traitance et de les élargir en établissant des indicateurs qui ont pour vocation d'embrasser une plus grande variété de relations interfirmes. Enfin, vis-à-vis de travaux de recherche réalisés entre 1962 et 1997, cette HDR propose de renouveler l'analyse de la dépendance interfirmes en tenant compte de des transformations de la structure des TRM, des stratégies d'entreprises et de l'arrivée des plateformes numériques d'intermédiation.

Les enquêtes de terrain – dont la démarche globale est présentée dans l'encadré qui suit – ont joué, en ce sens, un rôle majeur dans mon approche de la dépendance.

Encadré 1. Approche méthodologique

Pour analyser la sous-traitance dans les transports routiers de marchandises, on dispose d'un certain nombre d'archives (des enquêtes régionales, l'ancien observatoire des prix du ministère, des travaux de thèses sur le sujet etc.), de quelques bases de données nationales comme les enquêtes annuelles entreprises EAE, les *Comptes des transports*, et l'enquête EMPLOI. Toutefois les archives sont aujourd'hui trop anciennes pour décrire le fonctionnement actuel d'un secteur qui s'est considérablement transformé et les enquêtes nationales comportent finalement peu de données sur le secteur des transports routiers de marchandises. D'autres investigations ont donc été nécessaires.

Trois encadrés viendront ainsi préciser la méthodologie utilisée pour investiguer la proportion de chauffeurs-livreurs non salariés par les groupes de messagerie dans différentes agences (encadré 3), la dépendance interentreprises des sous-traitants de la messagerie (encadré 4) et la dépendance interentreprises des sous-traitants des plateformes numériques de livraison de repas (encadré 5). L'échantillon de la première enquête est déterminé par mon cercle professionnel alors que pour les deuxième et troisième enquêtes, j'ai rencontré les livreurs directement dans la rue, la sélection est essentiellement géographique. La démarche globale est commune aux trois enquêtes. Elle procède en deux temps. Le premier consiste à interroger les acteurs concernés selon plusieurs questions bien spécifiques qui me permettent de réaliser quelques traitements simples de données. Pour cela, un questionnaire formel, que l'on peut

trouver en annexe, est construit en amont. Toutefois le contexte des enquêtes qui consiste à interroger les livreurs dans la rue implique une méthode de passation plus informelle pour assurer un taux de réponse correct aux premières questions qui permettent le traitement de données. Ainsi ces questions sont elles posées rapidement avant de procéder à des entretiens ou des observations plus informels. Le deuxième temps se déroule avec l'accord de l'acteur et relève davantage de l'observation (visite de l'agence, observation du travail d'exploitant, accompagnement de la tournée dans le camion, etc.) et/ou d'entretiens plus ou moins formels selon le temps dont ils disposent.

Hors de ces moments d'enquêtes particuliers généralement concentrés sur une période de plusieurs mois, je réalise en continu depuis 2012 des entretiens et des observations dès que j'en ai l'opportunité – entre 3 et 5 par an en moyenne³ – étant de plus en plus souvent contactée par des sous-traitants ou différents types d'inspections (du travail, des fraudes etc.) sur des dossiers spécifiques. Il existe donc, dans mon travail, plus qu'une « complémentarité entre approche de quantification et approche qualitative » qui supposerait qu'on puisse les distinguer, une « articulation tout au long de la démarche de recherche » (Cartier, Molinié, Volkoff, 2019).

Elles ont ainsi nourri mes réflexions sur cette notion, via des allers-retours sur le terrain, des tests de questions lors d'entretiens exploratoires, et progressivement, j'ai pu établir des critères de dépendance économique propres à la messagerie urbaine puis cheminer en partant d'une conception quantitative de la dépendance, reposant sur des indicateurs et des scores, vers une approche peut-être plus qualitative, centrée sur les perceptions des acteurs dépendants et leur gestion de la dépendance. Ainsi, pour comprendre pourquoi de nombreuses entreprises de transport léger de proximité voient le jour pour travailler en sous-traitance, ne peut-on s'arrêter à l'analyse du recours à l'externalisation par les groupes donneurs d'ordres. Il faut tenir compte à la fois de la réglementation comparée entre transport lourd et léger, de l'histoire et l'évolution de cette réglementation, mais aussi resituer l'acte de création d'entreprise au sein de trajectoires individuelles et collectives des ouvriers du transport. Dans la même veine, l'analyse de la sous-traitance par les plateformes numériques de livraison de repas (comme Deliveroo, Ubereats) qui prend la forme d'un microentrepreneuriat de masse ne peut être déliée d'une conception spécifique du travail. La dépendance interfirmes prend, dans ce cadre, la forme d'une relation entre un groupe et un individu, où sa dimension subjective doit alors être soulignée. Il faut notamment insister sur le fait que les sous-traitants ne sont plus des professionnels mais des particuliers, généralement jeunes, qui situent leurs nécessités de travailler au regard de contingences économiques personnelles de court terme, un budget mensuel où le loyer est le premier poste de coût, ou plus rarement une école ou un projet à financer.

Je présenterai mes travaux en trois parties. La première partie s'attache d'abord à montrer, en s'appuyant sur des archives et des enquêtes de terrain des années 1980-1990, comment ne s'est constitué que très récemment le « marché des transports routiers de marchandises ». En effet, l'Etat a longtemps contrôlé très strictement les TRM en limitant l'accès aux entreprises par des quotas de licences courtes et longues et en fixant les prix de transport (selon le poids des envois et la distance du déplacement), et ce, pour favoriser le développement du mode ferroviaire. La fin de ces différentes réglementations au milieu des années 1980 a entraîné l'apparition de nouveaux acteurs et la formation de prix divers selon les pouvoirs de marché

³ Lorsque que je vais visiter une plateforme, j'ai l'opportunité d'interroger plusieurs acteurs (managers, responsables d'exploitation, chauffeurs salariés et/ou sous-traitants, responsables qualité etc.) ce qui multiplie les entretiens.

détenus par ces différents acteurs. Les différentes législations dans les années 2000 montrent la difficulté de réglementer ce secteur particulièrement hétérogène et conduisent à des contradictions non sans conséquences sur l'évolution de la sous-traitance. C'est dans ce contexte que s'inscrit mon analyse de la sous-traitance dont je montre qu'elle change de nature et de forme au cours des quatre dernières décennies, ce qui explique en partie sans doute les difficultés à la mesurer. Je recense néanmoins quelques tentatives d'estimations de l'ampleur de la sous-traitance depuis 1980 que ce soit en pourcentage de chiffre d'affaires ou en volume de fret. Néanmoins ces estimations sont confrontées à des changements dans la nature de la sous-traitance, des biais de méthodologie, une perte d'intérêt de la part du ministère en charge des transports. Ainsi la disparition des enquêtes annuelles entreprises complexifie les comparaisons intersectorielles et de tailles des entreprises. C'est pourquoi, j'ai proposé à partir de 2019 une approche en termes de proportion du personnel non-salariés par le groupe. La mesure, qui repose sur des entretiens avec des salariés ou directeurs d'agences de messagerie et/ou observations au sein de plateformes, montre que 90% des personnels roulants des agences de messagerie en Ile-de-France en moyenne en 2021 ne sont pas des salariés de l'agence.

La deuxième partie examine ensuite ces relations de sous-traitance au prisme de la dépendance économique. Il s'agit plus précisément de la définir en la resituant par rapport à la littérature économique et sociologique. Je suis en particulier Emerson (1962) qui en fait une notion relative et relationnelle, puis Marchesnay (1979) et Grand (1997) qui construisent des indicateurs permettant de l'évaluer. Toutefois, pour analyser la dépendance des sous-traitants du transport, j'ai bâti un questionnaire spécifique qui m'a conduit à adapter ces indicateurs. Une fois ces premières mesures de dépendance obtenues, il est nécessaire d'établir des repères pour déterminer quand et/ou à quel niveau elle pose problème. C'est pourquoi j'ai d'abord cherché du côté du droit s'il existait des seuils définis. La conception très restrictive du droit français en matière de dépendance interfirmes demeure floue mais l'on peut trouver ailleurs en Europe des indications pour des situations bien spécifiques. Pour établir des seuils, je suis ensuite passé par la comparaison des niveaux de dépendance dans la messagerie avec ceux d'autres sous-secteurs des transports routiers de marchandises, le transport en longue distance et la course urbaine de type Uber eats ou Deliveroo. Cette comparaison permet notamment de mettre en évidence certains facteurs aggravants la dépendance comme la vitesse de livraison, le type de plan de transport, le périmètre géographique des livraisons ou l'utilisation qui est faite des algorithmes d'allocation de commandes ou de livraisons.

La troisième partie s'intéresse davantage aux conséquences de cette dépendance. Il ne s'agit plus alors de déterminer des seuils d'abus de dépendance mais de saisir la dépendance plus qualitativement, comme un transfert de responsabilités, et d'analyser ses effets sur les travailleurs. Pour cela je distingue plusieurs catégories de chauffeurs-livreurs travaillant dans une même agence (les salariés de l'entreprise, les salariés des sous-traitants de l'agence, les patrons des entreprises de sous-traitance et les sous-traitants travaillant seuls) et j'examine les effets de la dépendance interfirmes sur ces travailleurs. Cette partie s'attache à montrer qu'en plus du type de contrat noué avec l'agence de messagerie, l'insécurité de l'emploi des chauffeurs-livreurs varie en fonction du risque de faillite que court l'entreprise dont il est salarié, de la place de cette entreprise dans la cascade de sous-traitance et du degré de dépendance économique qui caractérise sa relation de sous-traitance. L'accent est davantage mis sur les perceptions des acteurs dans cette partie lorsque j'expose les outils de contre-pouvoir utilisés par les sous-traitants pour contourner la dépendance, qu'ils soient juridiques (comme le recours en termes d'« abus de dépendance économique ») ou économiques

(comme les compensations économiques proposées par l'Etat et les régions ou les stratégies de différenciation qu'ils parviennent à mettre en œuvre).

2. Première partie. De la construction du secteur de la messagerie aux mesures de sous-traitance

Analyser et mesurer la sous-traitance de la messagerie suppose d'en présenter dans un premier temps le cadre contextuel. Il est d'autant plus important à détailler ici que la sous-traitance de ce sous-secteur s'inscrit d'abord dans une histoire bien spécifique. L'organisation des transports routiers de marchandises a, en effet, été pensée par l'Etat français depuis les années 1960 au regard du développement des transports ferroviaires de marchandises. Il fallait ainsi limiter le mode routier, en installant des quotas d'entreprises et en fixant des prix réglementaires, pour favoriser le fer. Lorsque cette réglementation est remise en cause au cours des années 1980, elle permet la recomposition de la structure du secteur et favorise un certain type de sous-traitance qui n'a de cesse d'évoluer durant les quatre dernières décennies. La mesure de la sous-traitance des TRM, et le suivi de son évolution, s'en trouvent évidemment mécaniquement affectés.

La spécificité de la sous-traitance dans les TRM est donc liée à la structure du secteur mais aussi à une forme bien particulière d'intermédiation que l'on pouvait d'ores et déjà identifier en comparant les premières définitions « officielles » de la sous-traitance classique (en 1975) et celle du secteur des transports (1982). Ainsi la sous-traitance industrielle est définie par la loi du 31 décembre 1975 comme une

« opération par laquelle un entrepreneur confie par un sous-traité, et sous sa responsabilité, à une autre personne appelé sous-traitant tout ou partie de l'exécution du contrat d'entreprise ou de marché public conclu avec le maître d'ouvrage ».

Or, sous sa version dédiée aux transports qui apparaît dans la Loi d'Orientation des Transport Intérieurs (LOTI) en 1982, une petite spécification, signalée en italique, est introduite :

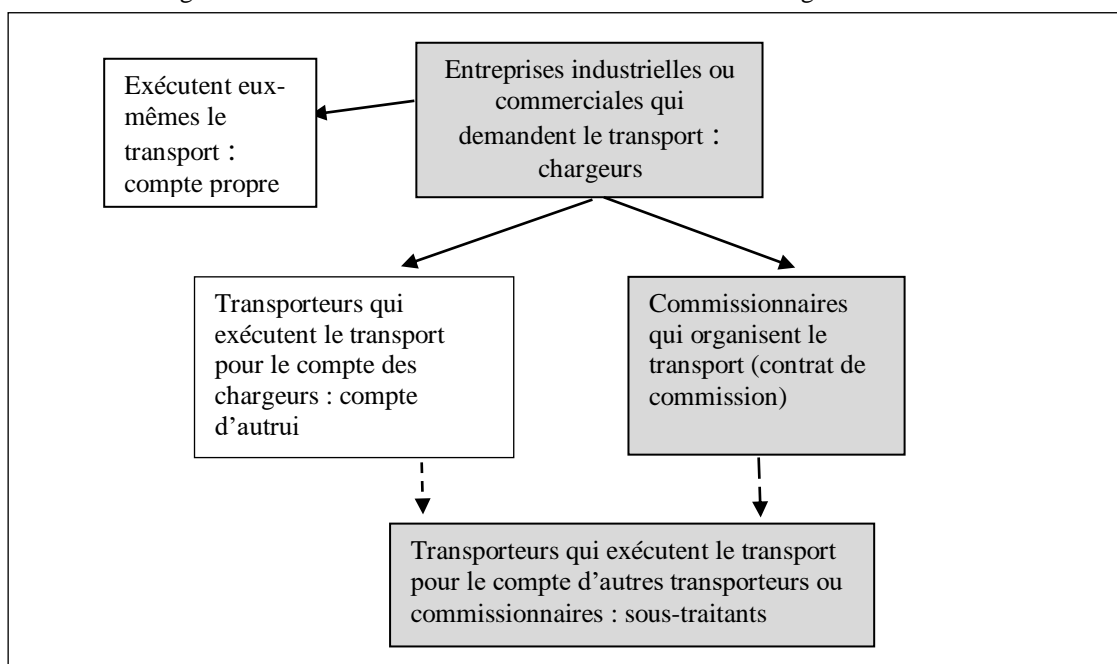
« le transporteur routier *qui a passé un contrat de transport* est tenu soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés soit, sous sa responsabilité, de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public » (Loti, 1982, article 33, *mes italiques*).

Cette spécification indique que la sous-traitance transport à laquelle cette HDR est consacrée est un rapport entre deux entreprises de transport, l'entreprise de transport donneur d'ordres ayant déjà signé un contrat antérieur avec une entreprise chargeur. La sous-traitance transport n'existe donc que par l'existence d'un contrat préalable. On pourrait considérer qu'il s'agit d'emblée d'un deuxième niveau de sous-traitance puisque le chargeur, celui qui demande le service de transport, choisit une première fois d'externaliser auprès d'un transporteur qui, à nouveau, choisit d'externaliser auprès d'un second transporteur. C'est en tous cas ici cette seule sous-traitance réalisée par les entreprises de transport (donc ce deuxième niveau) que je cherche à évaluer. De fait, dans le vocabulaire des opérateurs de transport, comme des chercheurs, le terme de sous-traitance n'est pas utilisé pour qualifier les relations qui lient chargeurs et transporteurs. Une distinction – la même que celle des économistes entre faire et faire faire –, est opérée entre compte propre, qui consiste pour le chargeur à réaliser lui-même le transport et compte d'autrui, qui consiste à faire appel pour le chargeur à une entreprise de transport, via ce que l'on appelle un contrat de transport ou parfois un contrat de commission

si l'entreprise de transport a un statut de commissionnaire. Ce dernier statut correspond à un organisateur de transport, qui n'exécute par le transport lui-même mais sous-traite à son tour cette exécution. Selon l'article D1432-3 du code des transports, un commissionnaire est ainsi « un prestataire de services qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordres ».

On discerne, au travers de ces définitions (compte d'autrui, commission), que le transport routier de marchandises est un secteur très largement intermédié. La figure 1 tente de schématiser la configuration de la sous-traitance dans les TRM. Les liens qui sont l'objet central de cette HDR sont ceux représentés par des flèches en pointillés. Leur analyse ne peut néanmoins être détachée de ceux définis en amont par les flèches en traits pleins.

Figure 1 : Schéma des relations entre les acteurs de la messagerie



Source : P. Rème-Harnay

Il faut ajouter à cette complexité l'existence de segmentations au sein des secteurs routiers de marchandises. Si traditionnellement, du fait de l'existence de quotas d'entreprises distincts en zones courtes et longues, les TRM étaient répartis en transport de longue distance et transport de courte distance, cette segmentation s'est complexifiée depuis les années 1980. Les acteurs du transport, qu'ils soient chargeurs, commissionnaires ou exécutants ont coutume de distinguer les TRM par la nature des produits transportés (frigoriques, matières dangereuses, bétail, vrac etc.) ou selon l'organisation du transport choisie : le lot complet consiste à déplacer un camion d'un point A à un point B pour un client ; en lot partiel les marchandises d'un camion appartiennent à plusieurs clients, le conducteur doit donc faire plusieurs arrêts pour livrer ou enlever des marchandises entre son point de départ et son retour ; la messagerie consiste à grouper et dégroupier les marchandises au sein de grands entrepôts, appelés plateformes, agences ou dépôts pour pouvoir livrer une multitude de clients dans des délais courts en massifiant le transport entre ces plateformes. L'INSEE a choisi une décomposition différente qui a évolué au fil du temps (voir tableau 7). Il distingue « le transport interurbain » (anciennement « zones longues » qui correspond à un transport en longue distance généralement regroupant des formes d'organisation en lot complet ou partiel), le « transport

de proximité » (anciennement « zones courtes » qui correspond davantage à un transport local ou urbain), la « location de camions avec conducteur », l'« affrètement » (qui correspond au sous-secteur de l'organisation généralement internationale du transport), les « autres activités de poste et de courrier » qui correspondent à la course urbaine, et la « messagerie, fret express » définie comme « la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de 3 tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire » (code NAF sous classe 5229A). Cette structuration n'est pas sans poser un certain nombre de difficultés pour qui s'intéresse à la sous-traitance de la messagerie. En effet les sous-traitants de la messagerie sont, d'après mes enquêtes, pratiquement répartis au sein de toutes ces catégories. Dans la mesure où ils ne réalisent qu'une partie de la messagerie, les tournées de livraisons ou d'enlèvements, ils sont le plus souvent catégorisés en « transport de proximité », mais certains disposent d'entrepôts et choisissent de s'inscrire en « messagerie », d'autres qui possèdent surtout des poids lourds préfèrent « le transport interurbain ». L'utilisation des statistiques de l'INSEE sera ainsi limitée pour évaluer l'ampleur de la sous-traitance. C'est pourquoi je recours le plus souvent à mes propres enquêtes empiriques lorsque les informations statistiques sont indisponibles.

A la lumière des spécificités des TRM et de ce niveau d'intermédiation repérable dans les définitions officielles de la sous-traitance, il convient de proposer une analyse récente fine et détaillée permettant de caractériser plus avant la sous-traitance de la messagerie, de la mesurer, de l'estimer de manière quantitative et qualitative. C'est pourquoi mon cheminement consiste, dans cette partie 1, à revenir sur les mesures quantitatives existantes puis les enquêtes plus qualitatives pour en tirer un certain nombre d'enseignements en termes d'évaluation et de caractérisation de la sous-traitance. Mais il s'agira aussi de poser un regard critique sur ces mesures et ces enquêtes en termes d'objets et de méthodes pour alimenter ma propre grille d'analyse.

Je commence ainsi par montrer comment s'est (re)constitué ce qu'on pourrait appeler « un marché des transports routiers de marchandises » au cours des années 1980 en retraçant également ses transformations jusqu'à aujourd'hui (2.1). Il s'agit, ce faisant, de montrer comment la sous-traitance a elle-même changé de nature ou de forme. Puis, je précise quelles données statistiques peuvent être utilisées dans l'analyse de la sous-traitance dans le TRM (2.2.) avant de considérer plus spécifiquement la messagerie, comme sous-secteur des TRM (2.3). Devant le manque criant de données quantitatives et afin de préciser ce qui pose problème dans la sous-traitance transport, je mobilise une série d'enquêtes qualitatives réalisées dès les années 1980 à la demande des directions régionales de l'équipement pour identifier plus précisément les difficultés auxquelles pourraient faire face les petites entreprises de transport. J'ai puisé dans ces enquêtes certaines idées pour construire les miennes. Pourtant, il faut aussi en souligner les limites méthodologiques et les changements dans les problèmes spécifiques auxquels font face les sous-traitants de cette époque à aujourd'hui (2.4.). Il faut, en particulier, noter que depuis le milieu des années 1990, la sous-traitance ne représente plus un sujet d'intérêt majeur pour l'Etat et les enquêtes auprès des petits preneurs d'ordres ont cessé. Sur la sous-traitance dans le transport, seule une enquête empirique est menée en 2001 au sein d'un volet d'enquêtes plus larges dédiées aux Transport de Marchandises en Ville⁴ par le Laboratoire d'aménagement et transport de Lyon (LAET). Néanmoins, axée sur l'aspect urbain (en termes de spécificités et contraintes) du transport, cette enquête est fondée sur un échantillonnage que je considère comme trop biaisé, ce qui me

⁴ <http://tmv.laet.science/projets/Enquetes/index.htm>

conduit à nuancer ses résultats mais aussi à construire mon propre dispositif d'enquête. C'est pourquoi à partir de 2015, je décide de réaliser mes propres investigations auprès des sous-traitants et des donneurs d'ordres (2.5.). Je présente dans cette partie une enquête réalisée entre 2019 et 2021 qui porte sur l'estimation du nombre de sous-traitants dans les différentes agences de messagerie d'Ile de France (*premiers résultats publiés dans Rème-Harnay, 2021, Rapport DGITM Evolution des formes d'emplois*).

2.1. (Re)configurations du marché des TRM et évolution de la nature de la sous-traitance

La sous-traitance transport fait l'objet d'analyses spécifiques depuis les années 1980. Elle est à la fois une préoccupation importante pour l'État qui encourage les directions régionales de l'équipement à réaliser des investigations empiriques (Violland, 1985, Lombard, 1994, Bossin et Patier, 1992). Il s'agit surtout, à ce moment-là, d'examiner les effets de changements drastiques de réglementation sur la santé économique des petites entreprises en sous-traitance dans les différentes régions françaises. Les spécialistes de la recherche en transports lui consacrent également une part non négligeable de leurs travaux, la considérant soit comme une « anomalie » pour laquelle il faudra trouver une solution (Bernadet, 1997), soit comme une source de « concurrence déloyale » (Savy, 20017) ou encore comme une « dérive » (Grand, 1997). Ainsi dans son manuel, considéré comme un ouvrage classique destiné aux étudiants en transports de marchandises, Bernadet (1997) considère-t-il qu'il faut s'attaquer au « développement anormal de la sous-traitance » constatant, via l'enquête TRM du ministère en 1993, « l'écart systématique entre les prix de sous-traitance et les prix chargeurs » (1997, p. 255) et « la sous-tarification » de la sous-traitance (10% à 51% en dessous des prix chargeurs). La sous-traitance transport apparaît alors comme une forme spécifique de sous-traitance, décrite comme une sous-traitance d'« exploitation » par opposition aux sous-traitances classiques de « capacité » ou de « spécialité ». L'autre manuel classique en transports de marchandises écrit par Michel Savy (2007) considère plutôt qu'il y a là une « bipolarisation » conduisant à une « dualisation » du secteur avec d'un côté les groupes, et de l'autre, les (très) petites entreprises. Selon lui, le problème est surtout du côté des petites entreprises dont il considère qu'elles appartiennent au « monde de l'artisanat et du salariat avec une gestion traditionnelle et peu rigoureuse » (2007, p. 177). Par opposition, il décrit les grandes entreprises comme celles qui ont à subir et à pâtir de cette sous-traitance : « les entreprises de grande taille (...) obéissent aux règles usuelles de gestion et respectant les réglementations techniques, sociales et fiscales et souffrant parfois de concurrence déloyale » (2007, p178). Il est ici sous-entendu qu'un manque de rigueur conduirait les petites entreprises dans la dépendance et l'illégalité. Quant au spécialiste français de la sous-traitance transport, Lionel Grand, lui aussi introduit sa thèse sur la sous-traitance en 1997 en expliquant que cette dernière est « au cœur des problèmes généraux [des TRM] » (Grand, 1997, p. 3), évoquant « la paupérisation du secteur », une « déviation des pratiques commerciales » et une « dégradation des prix ».

Ces travaux ont en commun de considérer la sous-traitance comme posant des difficultés économiques spécifiques à l'ensemble du secteur des transports routiers de marchandises. Toutefois, ils s'intéressent surtout aux petites entreprises sous-traitantes telles qu'elles pratiquent le transport dans les années 1990, c'est à dire pour l'essentiel des tractionnaires, des sous-traitants qui disposent d'un tracteur et réalise avec celui-ci le déplacement en longue distance de semi-remorques pour le compte de donneurs d'ordres.

Or, cette sous-traitance des années 1980-1990 naît d'une profonde reconfiguration de ce qu'on pourrait appeler le « marché des TRM » si l'on conçoit le marché ni comme un mécanisme autorégulateur au sens walrassien ni comme une place de marché à la façon des sociologues pour reprendre les deux conceptions qu'opposent Neale (1957) dans l'ouvrage de Polanyi et Arenseberg (1957). Ici je le conçois comme une forme d'organisation des échanges. Pour reprendre le vocabulaire du fondateur de la Nouvelle sociologie économique, Harrison White, il s'agit d'une structure sociale pour laquelle les producteurs s'« engagent » (1992, p. 31) à fabriquer un produit au cours d'un processus de production. Par le biais de cette notion d'« engagement » [*commitment*], le sociologue confère aux entreprises du marché un rôle actif dans la construction de cette structure sociale. Elles ont la possibilité d'y exercer un certain pouvoir et de contribuer à son organisation.

Or, jusqu'en 1988, les TRM sont doublement réglementés par une tarification imposée – appelée tarification réglementaire obligatoire TRO mise en place en 1949 (avec un organisme en charge de son contrôle, le comité national routier CNR) dans le cadre de la politique de coordination entre le rail et la route essentiellement pour la longue distance puis tarification réglementaire de référence TRR – et un quota du nombre de licences de transport (document d'inscription au registre des transporteurs obligatoire pour toute entreprise de transport) qui limite le nombre d'entreprises de transport. Ces mesures mises en place pour limiter le développement du mode routier et préserver le mode ferroviaire sont progressivement abandonnées entre 1985 et 1988 dans le cadre du développement du marché européen (mais aussi en raison de leur inefficacité à enrayer la baisse continue du mode ferroviaire pour les transports de marchandises). Selon Patrick Hamelin, plus que toute autre, cette déréglementation a impliqué une « rupture du lien social (Hamelin et al., 1993, p. 168), une explosion du nombre d'entreprises – « le nombre d'entreprises de transport s'est accrue de 9213 entre 1980 et 1990 et de 5840 entre 1987 et 1990 » (idem) –, une chute des prix de transport – « entre 1985 et 1990, les prix de transports de lot en zone longue ont baissé de 12% tandis que les coûts de production augmentaient de 8% » (idem). De même Lionel Grand, s'appuyant sur les données de l'observatoire économique et statistiques des transports du ministère des transports calcule que sur la période 1985-1995, « l'indice de prix au véhicule/ kilomètre (pour les véhicules supérieurs ou égaux à 17 tonnes et en zone longue) diminue d'environ 10% » et que « dans le même temps, les indices de coût du CNR croissent de plus de 30%. L'écart entre prix de revient et prix de vente n'a donc cessé de se creuser » (1997, p. 34). Lionel Grand souligne que c'est pour les plus petites entreprises que la situation se détériore :

« Si en valeur relative, les entreprises de moins de six salariés représentent un poids relativement constant dans la structure démographique du secteur (environ 75%), en termes absolus, leur nombre a augmenté de 50% entre 1975 et 1992 pour dépasser le seuil de 30000 entreprises à cette date. Dans le même temps, leur chiffre d'affaires tend à se réduire » (1997, p. 33).

La sous-traitance existe donc dans le transport de marchandises dès les années 1980, et connaît une augmentation avec la déréglementation. Elle suscite dès cette époque des interrogations sur les décalages de prix qu'elle implique et la faiblesse des chiffres d'affaires des petites entreprises preneuses d'ordres.

La sous-traitance est alors majoritairement celle des zones longues. Elle s'inscrit dans un contexte de recomposition de l'offre de transport, c'est-à-dire, pour reprendre les termes de Harrison White, de refonte de la structure sociale du marché, marquée par une multiplication des petits acteurs et une baisse des prix payés aux transporteurs. Le contrat de progrès instauré en 1994 semble avoir renforcé cette situation. Il a officiellement pour principal objectif de réduire le temps de travail des conducteurs routiers qui, dans ce secteur, va bien au-delà de la moyenne. Avec le contrat de progrès, les horaires des chauffeurs longue distance, qui passent

plus de 6 nuits par mois hors de chez eux, doivent revenir au-dessous de 240 heures par mois. Le problème se situe sur la définition des horaires car il faut distinguer temps de services et temps de conduite. Avec ce contrat, les temps d'attente et de repos sont censés être comptés, rémunérés et facturés. Jusque-là les contrats de transport étaient essentiellement oraux et les horaires étaient rarement calculés à l'heure près du moins dans les PME. Selon Patrick Hamelin⁵, il n'y avait pas de transparence dans les fiches de paie. Les heures supplémentaires pouvaient être payées en frais de déplacement, chaque entreprise se débrouillait avec ses salariés, dans un compromis général. Désormais, les PME comme les groupes de transport, doivent non seulement compter mais aussi faire travailler moins leurs employés. Selon un tract commun aux fédérations de transport de 1996, la hausse des coûts pour les transporteurs consécutivement au contrat de progrès serait de 2 à 10% et s'accompagneraient de nombreuses dénonciations de contrats par les chargeurs dans les cas où les transporteurs tenteraient de répercuter ces coûts. Le développement de la sous-traitance des années 1990 serait à mettre en regard de cette réduction officielle des horaires des conducteurs routiers.

Si la fin du contingentement des licences et de la tarification des prix en 1989, puis le contrat de progrès de 1994 ont chacun conduit à la progression de la sous-traitance, plusieurs réglementations (parfois contradictoires) modifient à nouveau les stratégies des groupes de messagerie en termes de gestion de la main d'œuvre et renforcent la sous-traitance. Dans une tentative de régulation de la création d'entreprises, le décret Gayssot n°99-752 du 30 août 1999 rend obligatoire l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs des entreprises de transport léger. Jusqu'ici plus ou moins épargné par les différents bouleversements réglementaires, le développement rapide du transport léger (à l'aide de véhicules de moins de 3,5t) interroge le ministère : Les transporteurs ne seraient-ils pas en train de contourner les législations horaires qui s'imposent aux conducteurs de poids lourds en utilisant des véhicules utilitaires légers ? Avec ce décret, l'idée est de limiter leurs créations en instaurant des barrières l'entrée que sont la capacité financière (à l'époque 6000 francs, puis 800 euros) une condition d'honorabilité et de capacité professionnelle. Le paquet routier de 2011 viendra à nouveau renforcer les conditions d'inscription en multipliant par deux cette capacité pour les VUL (véhicule utilitaire léger) et en élevant les conditions d'accès à la capacité professionnelle.

Pendant ce temps, la messagerie progresse, parfaitement adaptée aux évolutions du tissu productif qui implique une décroissance du poids des colis et une hausse de la fréquence des envois. A l'inverse des petits acteurs qui se multiplient, les groupes de messagerie eux cherchent à acquérir le plus grand réseau de plateformes sur le territoire français et rachètent ou fusionnent des réseaux de messagerie existants. Entre deux plateformes, les poids lourds sont massivement utilisés mais à partir des plateformes, les groupes de messagerie utilisent aussi ces VUL. Le développement du transport léger est concomitant à celui de la messagerie si bien qu'au début des années 2000, une catégorie est réservée aux conducteurs de ce sous-secteur. Le décret n° 2002-622 dit « Gayssot 2 » sépare les conducteurs de la messagerie des autres conducteurs routiers. La durée de leur travail est dès lors fixée à trente-cinq heures légales avec une durée maximale fixée à quarante-huit heures. Comme pour le contrat de progrès de 1994 (Vauclare, 1998), cette réduction légale du temps engendre des stratégies variées de la part des entreprises du secteur.

La sous-traitance de la messagerie telle qu'elle existe aujourd'hui s'est en grande partie créée pour contourner ces horaires légaux. Si dans les années 1980-1990, la sous-traitance touche en particulier les « zones longues », elle a, depuis la fin des années 1990, pris de nouvelles

⁵ Entretien 2009

formes. Le développement de la production en juste-à-temps et du e-commerce ont transformé les besoins en transport conduisant les chargeurs à privilégier la messagerie, comme mode d'organisation rapide du transport adapté à ces nouvelles demandes. Il convient dès lors de renouveler l'analyse de la sous-traitance pour appréhender ces formes récentes d'externalisation.

2.2. Le transport routier de marchandises, un secteur qui sous-traite massivement selon les statistiques nationale et internationales

A la lumière des spécificités des TRM et de l'évolution des formes de sous-traitance, il convient de s'interroger sur la possibilité de mesurer cette sous-traitance, de l'estimer de manière quantitative et qualitative. L'une des pistes centrales, pour ce faire, consiste d'abord à utiliser les enquêtes annuelles entreprises (EAE) pour la branche transport à l'époque traitées par le service du ministère en charge des transports (service de la donnée et des études statistiques SDES) et qui fournissent jusqu'en 2008 le pourcentage du chiffre d'affaires cumulé réalisé par les entreprises de transport en sous-traitance confiée calculé à partir de la méthodologie décrite en encadré 2.

Encadré 2. EAE transport

Cette enquête initiée en 1973 et qui a pris fin en 2008, était réalisée par le SDES. A partir de 1984, « une nouvelle génération d'enquêtes est inaugurée. La principale innovation portait sur le traitement de la sous-traitance. Jusqu'en 1983 inclus, les recettes des entreprises étaient évaluées nettes des frais de sous-traitance relatifs aux prestations de transport et d'auxiliaires (hors TVA récupérable) ; depuis 1984, cette sous-traitance apparaît explicitement en charges et implicitement dans le chiffre d'affaires hors taxes » (SDES)⁶.

Cette enquête était particulièrement pertinente sur la sous-traitance car elle recoupait plusieurs sources : les données comptables et fiscales des entreprises d'une part, et, d'autre part, les réponses aux questionnaires pour différents secteurs qui étaient traitées par les services statistiques des ministères concernés. L'enquête par questionnaire était réalisée par voie postale auprès des entreprises de l'échantillon. « Lorsque les questionnaires étaient retournés, ils étaient saisis puis contrôlés par un programme informatique permettant de repérer les incohérences internes, l'écart des réponses d'une entreprise par rapport aux autres entreprises ayant des caractéristiques proches, ainsi que des variations jugées anormales des réponses à une même question sur deux années consécutives. Ce signal était l'occasion pour le gestionnaire de prendre contact auprès de l'entreprise s'il s'agit d'une donnée essentielle de l'enquête afin de confirmer ou non la réponse portée sur le questionnaire. Le cas échéant, le programme proposait une correction automatique. D'autre part, les entreprises non-répondantes devaient participer aux résultats des tableaux. À cet effet, il était nécessaire d'extrapoler les non-réponses totales à partir des entreprises répondantes sélectionnées en fonction de critères de proximité : même taille, même activité et même région d'implantation ou à partir des données de l'année précédente si l'entreprise avait répondu. » (SDES).

Sur la sous-traitance, trois séries de questions distinctes étaient posées. Les entreprises interrogées devaient d'abord toutes reporter leurs données de compte de résultats en détaillant les consommations intermédiaires et la sous-traitance en particulier. Ensuite, pour les transports routiers de marchandises

⁶ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-annuelle-dentreprise-des-transports-eae>

uniquement, deux questions étaient posées : « Etes-vous sous-traitant des livraisons « dernier kilomètre » pour le compte d'une autre entreprise ? et si oui, indiquez le montant du chiffre d'affaires correspondant ». Enfin pour la partie messagerie uniquement : « Avez-vous effectué, au cours de l'exercice, des travaux en sous-traitance pour le compte d'affréteurs ou d'organismes de transport ou d'autres entreprises de transport ? Si oui, indiquez le montant de votre chiffre d'affaires correspondant ».

Pour les enquêtes ESANE qui ont remplacé les EAE, les données méthodologiques sont bien plus difficiles à trouver. J'ai tenté ici de rassembler les informations glanées via le ministère en charge des transports et les notices méthodologiques. Ces enquêtes ont été pensées pour éviter le travail fastidieux de recoupement des sources (notamment via différentes institutions) et de traitements de questionnaires longs. Les pertes d'information sur la sous-traitance dans le transport sont importantes notamment en raison de la disparition de l'apport du service statistique du ministère en charge des transports. Selon la méthodologie décrite en 2016 pour la partie « transport » des ESA (enquêtes sectorielles annuelles), il resterait, outre l'extraction des données comptables et fiscales, une question sur la sous-traitance « incorporée » dans le questionnaire général. Il est ainsi précisé dans le questionnaire que : « la sous-traitance incorporée dans la production ne concerne que les opérations de sous-traitance intervenant directement dans le cycle de production de l'entreprise (conception, fabrication, mise en œuvre, maintenance). Elle exclut les dépenses de sous-traitance destinées au fonctionnement interne de l'entreprise dites de sous-traitance générale ». La question est ensuite formulée ainsi : « en tant que donneur d'ordres, avez-vous confié à d'autres entreprises des travaux de sous-traitance que vous avez ensuite incorporés directement dans votre production (études ou prestations de services, achats de matériel, d'équipements ou de travaux) ? ». Il est ensuite demandé le montant de la sous-traitance générale : « avez-vous eu recours à de la sous-traitance générale ? Pour quel montant ? » (questionnaire ESA, 2016 et 2018).

Grâce à ce pourcentage qui passe de 44% en 1993 à 52% en 2007 (voir tableau 7 pour un récapitulatif global), il est, d'une part, possible de suivre l'évolution de la sous-traitance, ainsi mesurée, et de montrer qu'elle croît depuis 1984. D'autre part, on peut également distinguer le taux de sous-traitance selon les sous-secteurs du transport. En 1992, Lionel Grand montre ainsi qu'il est moins fort pour le déménagement et la location et plus élevé pour le transport en zone longue et en zone courte (Grand, 1997, p. 45). On peut aussi différencier la sous-traitance selon la taille des entreprises : le taux croît avec la taille de l'entreprise. Lionel Grand s'attache cependant à souligner les insuffisances de ce chiffre qui cache de nombreuses disparités intra sectorielles. Depuis les années 1990, en effet, les transports de marchandises se sont transformés et la segmentation en sous-secteurs a évolué. L'organisation du transport, que ce soit via l'affrètement, les commissionnaires ou la messagerie s'est considérablement développée au détriment des transports classiques ; les catégories NAF ont été renommées. Les « zones courtes » (NAF 73) sont devenues « transport de proximité » (NAF 4941b), les « zones longues » (NAF 73), « transport interurbain » (4941a) en 1993. Le suivi du taux de sous-traitance jusqu'à 2007 s'en trouve compromis.

Après 2008, en outre, le pourcentage du chiffre d'affaires réalisé en sous-traitance n'est plus aussi transparent avec la fin des EAE remplacées par les enquêtes ESANE. Comme l'indique le SDES, « cette enquête EAE dans le transport était la principale source de données économiques sur l'activité, les structures et les performances des entreprises de transport. Elle est remplacée par l'Enquête Sectorielle Annuelle (ESA) réalisée par l'Insee »⁷ et n'est plus suivie par le ministère en charge des transports. Aujourd'hui le SDES publie une « estimation » annuelle « d'après les enquêtes ESANE de l'INSEE » de ce taux de sous-traitance pour le sous-secteur de la messagerie dans *Les comptes des transports*. Néanmoins la méthodologie de ces enquêtes est bien plus opaque et entièrement à la charge de l'INSEE.

⁷ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-annuelle-dentreprise-des-transports-eae>

Jusqu'ici le ministère en charge des transports recoupait les données issues des ESANE mais ces dernières années, les chiffres ne sont pas réactualisés et les données non fiables. Ainsi à mes questions concernant des incohérences dans les données des *comptes des transports* issues des ESANE depuis 2018, le ministère en charge des transports répond en juin 2022:

« les données sont encore provisoires au moment de la publication. (...). Dans le cas de la sous-traitance incorporée du secteur de la « messagerie, fret express », l'Insee a fortement révisé (à la hausse) le montant de l'exercice 2019 pendant les contrôles qui ont eu lieu après notre publication [2021] » (SDES, mail, 2022).

Il avait déjà répondu similairement en 2021. En fait, malgré cette réactualisation, sur la sous-traitance, les données ne sont pas toujours pas cohérentes sur le site internet des enquêtes ESANE depuis 2018.

Cette sous-partie tente néanmoins de donner quelques statistiques sur les sous-traitances dans les TRM.

Le transport est un des secteurs économiques qui sous-traite le plus. Selon les enquêtes ESANE 2016, son taux de recours à la sous-traitance est de 73,4 % (tableau 1).

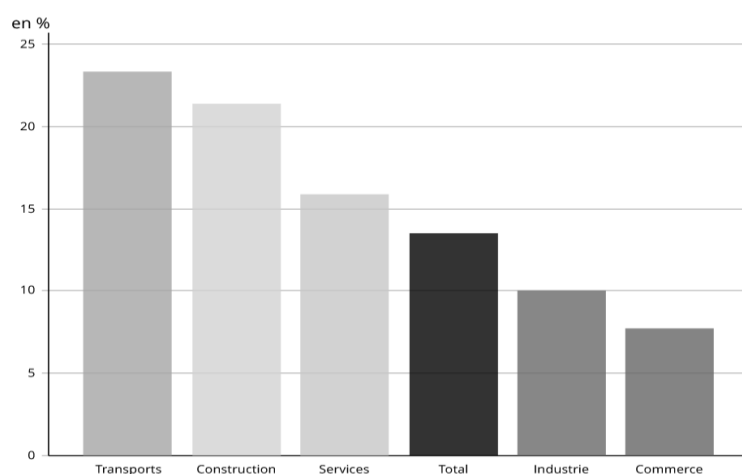
Tableau 1. Taux d'entreprises ayant recours à la sous-traitance en 2016

	Taux d'entreprises ayant recours à la sous-traitance en 2016 (%)
Construction	77.1
Industrie	74.2
Transport	73.4
Total	63.4
Services	55.1
Commerces	59.1

Source : Insee, Esane, 2016

Quant au suivi comparé des taux de sous-traitance (qui rapporte les montants sous-traités à la somme de la production et de la marge commerciale selon les enquêtes ESANE), il montre que le transport est le secteur qui, proportionnellement à sa production, sous-traite le plus (23 % contre 14 % en moyenne), comme le montre la figure 2.

Figure 2: Taux de sous-traitance selon les secteurs en 2014



Source : ESANE, INSEE (Souquet, 2016, dernière année disponible)

Via l'enquête REPONSE de l'INSEE, Perraudin et al. (2014) montrent plus précisément que dans le transport, c'est l'intensité du recours à la sous-traitance qui est plus important

qu'ailleurs. Les établissements qui sous-traitent pour plus de 20% de leurs chiffres d'affaires (notés DO+20% sur le tableau) sont en effet plus nombreux dans le transport que dans tout autre secteur comme le montre le tableau 2 qui suit :

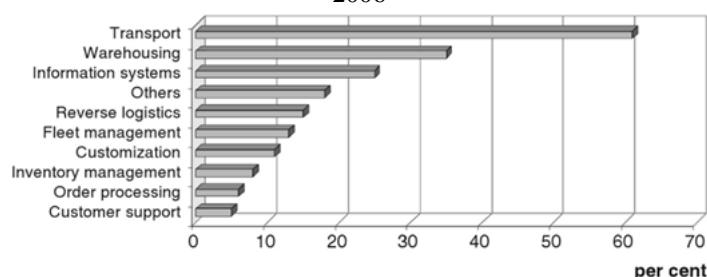
Tableau 2. L'intensité d'usage de la sous-traitance par les DO selon le secteur d'activité détaillé de l'établissement

	Ind extract, élec, eau	Ind manuf	Constr	Comm répar auto	Transp	Héberg restau	Info Comm	Act fin ass et immo	Act spé sc et tech	Act serv adm et soutien	Ens santé et sociale	Arts et aut act serv
DO +20%	12,0	10,3	8,1	3,1	14,0	2,1	11,3	9,8	7,0	6,4	2,9	1,8
DO 10-19%	18,1	19,7	21,8	4,0	12,5	6,4	8,7	1,4	9,0	5,4	11,2	5,2
DO 2-9%	35,2	31,5	33,2	21,7	24,4	15,5	30,5	24,8	22,2	26,2	19,9	19,1
DO -2%	12,4	21,5	19,4	45,2	30,1	35,7	33,2	53,8	38,5	31,9	24,9	34,5
Pas DO	22,3	17,0	17,5	26,0	18,9	40,3	16,4	10,3	23,4	30,1	41,2	39,4
% d'étab	2,2	16,1	11,2	19,8	7,3	6,8	2,7	4,1	6,7	4,6	13,1	4,6

Source : Perraudin et al., 2014, p. 18, avec l'enquête REPONSE 2011

Au sein du secteur global des transports de marchandises, qui nous intéresse ici, la logistique, l'entreposage, les services clients sous-traitent bien moins que le sous-secteur strictement dédié au transport lui-même, comme le montre Rushton et Walker (2007) via le rapport du think tank Eyefortransport (2007).

Tableau 3 : Les différents sous-secteurs du secteur « transports de marchandises » sous-traités en Europe en 2006



Source: reproduced from Rushton and Walker (2007:8), figure 01. Eyefortransport, 2006

Il n'est guère possible avec les bases de données nationales ou internationales de donner plus de précisions sur la sous-traitance dans les transports de marchandises aujourd'hui en France, et en particulier sur sa ventilation entre les différents sous-secteurs des TRM. Jusqu'en 2008, la question sur la sous-traitance posée aux entreprises dans les enquêtes annuelles entreprises (EAE) permettait de montrer que l'affrètement et la messagerie étaient les deux sous-secteurs des transports routiers de marchandises qui sous-traitaient le plus (tableau 4).

Tableau 4. Les entreprises des sous-secteurs qui sous traitent

	Transport de proximité	Transport interurbain	Location de camions avec conducteur	Messagerie, Fret express	Affrètement
Nombre d'entreprises	20037	12094	1420	1027	2264
CA moyen (M€)	565	1952	1583	11068	8500
Part de la sous-traitance dans le CA	11%	17 %	8 %	52 %	65 %

Source : enquête annuelle d'entreprise, SESP, données 2007, issu de Rème-Harnay et al. (2014)

L'affrètement comme la messagerie présentaient des taux de sous-traitance élevés en raison de leur statut d'organisateur. Cela s'expliquait, d'une part, par l'existence d'une réglementation spécifique : l'article R3224-1 du code des transports qui limite la sous-traitance dans le transport à 15% du chiffre d'affaires sauf pour ceux qui ont le statut de commissionnaire ou d'affréteur. Or les groupes de messagerie sont tous commissionnaires. D'autre part, la fonction même de commissionnaire est celle d'un « intermédiaire », d'« un organisateur » (cour cass., 16 fév. 1988). C'est pourquoi dans le tableau 4, les taux de sous-traitance des secteurs « transport de proximité » (associé au transport léger ou urbain⁸) et des « transports interurbains »⁹, qui correspond généralement à du transport lourd en longue distance et de la « location avec chauffeurs » avoisinent 15% alors que les taux de sous-traitance en affrètement et messagerie franchissent la barre des 50% des chiffres d'affaires cumulés.

Grâce aux EAE, on peut aussi établir un lien entre taux de sous-traitance et taille des entreprises (tableau 5).

Tableau 5 : Taux de sous-traitance selon l'effectif salarié

Effectifs	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	Total plus de 50 salariés	Dont 50 à 249 salariés	Dont 250 salariés et plus	Total
Nombre d'entreprises	28638	5551	1041	919	122	35230
CA moyen (M€)	6,6	14,2	17,8	11	6,7	38,6
Part de la sous-traitance dans le CA	3,4%	13,6%	20%	18,5%	22,5%	14,8%

Source : Données EAE, 2007, issu de Rème-Harnay et al. (2014)

Le taux de sous-traitance dans le chiffre d'affaires est ainsi bien plus élevé pour les entreprises de plus de 50 salariés, en particulier, celles de plus de 250 salariés que pour les très petites entreprises. Et si l'on s'en tient aux seules entreprises de messagerie répertoriée par l'Insee en 2007, on réalise le même constat, via le tableau 6 : les entreprises de plus de 250 salariés, réalisent un chiffre d'affaires en sous-traitance bien supérieur à celui des entreprises de 0 à 9 salariés alors que ces dernières sont plus nombreuses.

Tableau 6 : Part de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires par nombre de salariés dans la messagerie et fret express

	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	Total plus de 50 salariés	Dont 50 à 249 salariés	Dont 250 salariés et plus	Total
Nb d'entreprises	629	253	145	97	48	1027
CA moyen (en milliers d'Euros)	165	3100	72267	19531	178836	11068
Part de la sous-traitance dans le CA	10,7 %	45,2 %	52,5 %	51,7 %	52,6 %	51,6 %

Source : Données EAE, 2007, issu de Rème-Harnay et al. (2014)

La messagerie apparaît donc comme un sous-secteur bien spécifique des transports de marchandises, avec un taux de sous-traitance très supérieur à la moyenne. C'est le seul sous-secteur pour lequel le SDES continue d'estimer la proportion du chiffre d'affaires réalisé en sous-traitance au sein des *comptes des transports* comme le montre la partie qui suit.

⁸ Anciennement transport en zone courte

⁹ Anciennement transport en zone longue

2.3 La messagerie dans les transports routiers de marchandises

L'affrètement est une activité qui consiste à organiser une chaîne entière de transport généralement internationale¹⁰. Il s'agit par exemple d'identifier les entreprises de transport proposant des services reliant telle région de la France à un hub aérien ou un port maritime, puis les entreprises de transport qui réalisent des vols internationaux à partir de ce hub ou des trajets maritimes et enfin des acteurs étrangers qui effectuent le post-acheminement, c'est-à-dire les trajets du hub ou port d'arrivée vers les destinataires. L'affrètement est donc précisément une organisation de la sous-traitance nationale ou internationale. Le taux de sous-traitance de 65% est donc compréhensible puisque les affréteurs n'exécutent pas le transport.

Pour la messagerie, le taux élevé de sous-traitance des enquêtes EAE est moins évident à expliquer *a priori*. La messagerie est une organisation spécifique du transport mais cette fois-ci conçue pour s'ajuster aux nouveaux modes de production de ses clients, en juste-à-temps, tout en permettant de « massifier » le transport sur la plus grosse partie du trajet. Les entreprises de messagerie regroupent en effet les envois (des colis et/ou des palettes) d'un ensemble de clients (les chargeurs) dans un même véhicule sur un certain trajet. Ensuite les colis ou palettes sont « dégroupés », c'est-à-dire déchargés puis triés dans un entrepôt pour être regroupés d'une autre façon dans des plus petits camions qui livreront les destinataires via des tournées locales de livraison. Pour servir cette organisation, les entreprises spécialisées en messagerie doivent disposer d'un réseau d'entrepôts appelés agences, plateformes ou hub, qui peut être régional, national ou international. Entre ces agences, la massification du transport via des véhicules lourds permet de réaliser des économies d'échelle mais à partir de ces agences, les petites tournées locales ne peuvent plus permettre ces économies. Les investissements massifs nécessaires pour financer ces réseaux d'agences sélectionnent un nombre restreint de groupes, une quinzaine sur le territoire français et constituent des barrières à l'entrée pour limiter ce nombre.

Ce sous-secteur des transports de marchandises est particulièrement intéressant à étudier pour un économiste puisque, d'une part, il relève de l'industrie : les chauffeurs-livreurs sont des ouvriers qui acheminent les matières premières, produits semi-finis, ressources pour les entreprises industrielles et commerciales françaises avec des outils de production parfois hautement sophistiqués. Et d'autre part, il fournit, via les livraisons liées au e-commerce notamment, des services commerciaux destinés aux particuliers et aux entreprises.

Bien qu'approvisionnant ainsi les villes comme les campagnes, la messagerie est considérée dans la littérature économique sous l'angle quasi unique des externalités négatives qu'elle impliquerait et des solutions envisageables pour les réduire. Ainsi les chercheurs se demandent-ils comment la taxer, lui faire payer ses coûts, en limiter la quantité (Bonnaïfous (1992), Prudhomme (2015), Transport & Environnement (2020), Crozet (2017)). Les camions sont accusés de majorer la congestion dans les villes, de causer des problèmes de stationnement, de polluer. Les propositions de limitation de leurs circulations foisonnent (ZFE, péages, taxes, des restrictions sur la circulation routière des camions...). Peu de travaux

¹⁰ L'affrètement concerne l'organisation du transport sans son exécution. Selon la nomenclature de l'Insee, il s'agit plus précisément de confier des envois sans groupage préalable à des transporteurs publics comme l'activité de commissionnaire en douane commissaires de transport de fret maritime ainsi que des agents de fret aérien, l'organisation logistique et les services spécialisés qu'implique cette organisation (prise en charge des formalités diverses, opérations de manutention des marchandises liées à leur transit, etc.).

mettent toutefois en avant l'apport de la messagerie pour la ville et l'efficacité de cette organisation qui s'appuie sur l'utilisation massive de la sous-traitance, ni les implications sociales, économiques et juridiques d'un tel système.

Comparé à l'affrètement, la messagerie réalisée sur le territoire national n'a *a priori* pas besoin d'externaliser une partie de sa chaîne de transport. Elle pourrait réaliser, avec ses propres conducteurs routiers, chauffeurs-livreurs et manutentionnaires, l'ensemble des contrats de transport qu'elles réalisent pour des chargeurs. Pourtant son taux de sous-traitance a fortement augmenté depuis les années 1980. En proportion du chiffre d'affaires cumulé des entreprises de messagerie, le taux de sous-traitance est passé de 44% en 1993 à 52% en 2000 pour rester relativement stable jusqu'à aujourd'hui selon les enquêtes annuelles entreprises (jusqu'en 2007) et les comptes des transports (de 2012 à 2018). Le tableau 7 permet d'en montrer l'évolution.

Tableau 7. Taux de sous-traitance en pourcentage du CA des donneurs d'ordres dans les TRM depuis 1997

Part de la sous-traitance dans le CA	Transport de proximité	Transport interurbain	Location de camions avec conducteur	Messagerie et express	Affrètement et organisation de transports
1997	9 %	15 %	7 %	49 %	69.5 %
1999	9.5%	15%	8.5%	50.7%	69%
2000	10.5%	15%	8.5%	52%	68.5%
2001	9.7%	15%	8%	51.5%	68%
2003	11%	16%	10.5%	52%	63.5%
2006	12%	17%	7.5%	50.5%	65%
2012				53,2%	
2013				53.3%	
2014				52%	
2015				52%	

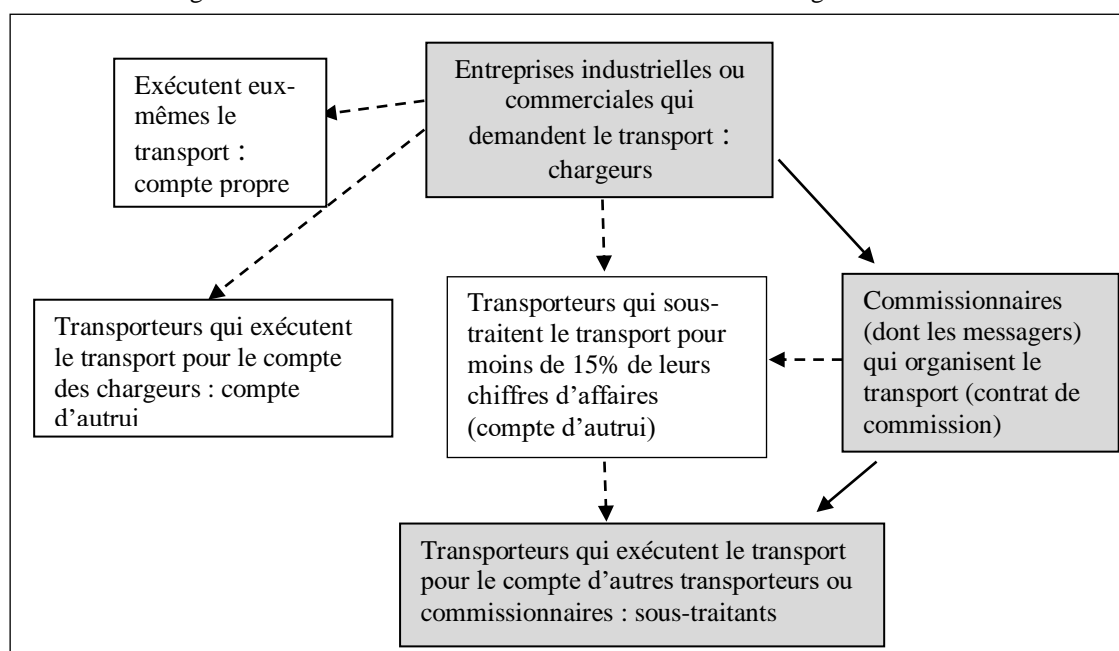
Source : Enquêtes annuelles entreprises (jusqu'en 2007) et Comptes des transports avec les ESANE (de 2012 à 2018, dernières années disponibles avec des chiffres cohérents)¹¹

La mesure des comptes des transports permet de suivre l'évolution de la sous-traitance pour ce seul sous-secteur. Toutefois, cette seule mesure de proportion du chiffre d'affaires ne permet pas de déterminer la nature de la sous-traitance ni de montrer quelle est son évolution en volume ou en ressources humaines. Il ne permet pas non plus de distinguer les segments de la messagerie pour lesquels il est possible de réaliser des économies d'échelle, en massifiant le transport, et ceux plus spécifiquement urbains regroupés sous la bannière logistique du « dernier kilomètre ». Pour détailler ces éléments, il faut d'abord faire apparaître la chaîne d'acteurs de la messagerie. Comme le montre la figure 3 qui enrichit la figure 1 pour le seul secteur de la messagerie, les groupes de messagerie sont des intermédiaires travaillant avec le statut de « commissionnaire » pour des chargeurs qui peuvent être à la fois des groupes industriels, commerciaux, de la grande distribution ou des acteurs du e-commerce. Les destinataires sont soit des entreprises, soit des particuliers. La particularité de l'activité de transport réside dans le fait qu'elle ne peut exister sans produits à transporter, elle est donc dérivée des autres activités de production. Elle n'existe que par la demande formulée par les

¹¹Les comptes des transports n'ont plus été publiés depuis 2019. Pour la publication de 2019, les données sur la sous-traitance ne sont pas fiables. Le ministère explique que les données doivent encore être actualisées. Les résultats sont donc en attente.

chargeurs qui occupent ainsi une place centrale dans l'organisation du transport de messagerie, comme le montre le schéma qui suit où les encadrés gris et les traits pleins représentent les acteurs impliqués dans les relations de sous-traitance décrites ici. Ainsi peut-on voir se dessiner une sous-traitance en cascade, désignée par un premier contrat de transport (ou de commission) entre chargeur et groupe de messagerie, suivi d'un contrat de sous-traitance entre groupe de messagerie et transporteur. Ce dernier, pour rappel, peut exécuter le transport lui-même ou à nouveau le sous-traiter à hauteur de 15% de son chiffre d'affaires.

Figure 3 : Schéma des relations entre les acteurs de la messagerie



Source : P. Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'IREs*

Pour reprendre les termes de Cholez, « les transporteurs sont confrontés à un problème majeur pour le contrôle de leur marché : le fait que le déplacement ne soit pas l'apanage des seules entreprises du compte d'autrui, les chargeurs pouvant effectuer leur transport par leurs propres moyens. Ces derniers maîtriseraient *in fine* les conditions matérielles de leur transport par route puisqu'ils auraient toujours la possibilité d'opter pour l'investissement dans une flotte de camions ou pour la location. Les chargeurs sont toujours des concurrents potentiels et les capacités de transport sont toujours susceptibles de s'accroître sans que les transporteurs puissent le maîtriser » (2001, p. 196). Bénéficiant de ce rapport de force structurel favorable, ce sont les chargeurs qui pratiquent une première forme de sous-traitance (appelée compte d'autrui) en lançant des appels d'offre et en sélectionnant les groupes de messagerie qui organiseront et/ou réaliseront le transport. Ceux-ci se livrent alors une concurrence acharnée pour proposer les tarifs susceptibles de remporter ces appels d'offre.

La sous-traitance dans la messagerie est, en outre, influencée par différents facteurs qui sont propres au secteur. D'abord, la messagerie présente, et elle est en cela le seul segment des TRM, des « marges » très faibles. Les enquêtes ESANE montrent que les entreprises de messagerie sont les seules dans le TRM à avoir eu des résultats nets négatifs depuis 2010

(tableau 8). Structurellement, la marge brute d'exploitation dans la messagerie est plus faible que dans le reste des TRM (Latouche, 2016)¹².

Tableau 8. Les difficultés économiques des entreprises de messagerie 2010 à 2017

Secteur d'activité	Activité	Nb Ent.	Effectifs salariés (équiv.tps plein)	CA	EBE (profit)	Résultat net
4941	Transports routiers de fret	32 640,0	280 908	40 976	1 948	907
4941A	Transports routiers de fret interurbains	11 753,0	152 384	23 579	919	396
4941B	Transports routiers de fret de proximité	19 974,0	109 794	15 058	844	421
4941C	Location de camions avec chauffeur	913,0	18 730	2 338	184	89
5229A	Messagerie, fret express	965,0	54 472	10 782	-305	-782
5229B	Affrètement et orga des transports	3 983,0	57 623	21 720	490	482
53	Activités de poste et de courrier	3 449,0		14 719	804	559

Source : Enquête ESANE 2015 issu de Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*

La crise de 2008 a accentué cette faiblesse. Ainsi la messagerie a-t-elle vu disparaître plusieurs géants du secteur : Sernam, (1440 employés) en 2012 et Mory Ducros (5200 employés) en mars 2015. Un mois plus tard l'entreprise Gefco annonce un plan social impliquant une réduction de plus de 10 % de ses effectifs. Les salariés des groupes de messagerie reçoivent les consignes à tous les échelons (quelle que soit le poste de la personne interrogée) de réduire les coûts, notamment en travail. La sous-traitance est ainsi choisie dans cet objectif.

Précisons, ensuite, que la structure de ce segment favorise la sous-traitance. En effet, comme le montre le tableau 9, le secteur des TRM est composé de 99 % de PME (moins de 250 salariés, moins de 50 millions de chiffre d'affaires) et de 89% de TPE (moins de 10 salariés, moins de 2 millions de chiffre d'affaires) selon les enquêtes ESANE 2013, comme d'autres secteurs en France. Mais le chiffre d'affaires est lui inversement proportionnel. Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 0,3% du chiffre d'affaires cumulé du secteur alors que les entreprises de plus de 250 salariés représentent 89% de ce chiffre d'affaire total.

¹² Plusieurs éléments viennent nuancer cette statistique. D'une part, les chiffres récents, qui sont encore à consolider, semblent indiquer que l'augmentation des volumes de marchandises transportées par messagerie en raison de la crise du Covid permettent de compenser une partie des déficits (selon une discussion par mail avec la personne en charge de la rédaction des comptes des transports au ministère). Ensuite, lors de mes entretiens avec des directeurs d'agences en Ile-de-France, les marges déclarées étaient assez importantes (autour de 11% pour certains), témoignant peut-être d'une exception (certaines agences ont un certain nombre de clients en exclusivité qui demandent des services spécifiques contre une rémunération supérieure), ou d'une différence de calculs. Enfin, les groupes de messagerie ont généralement plusieurs types d'activité et compensent d'éventuelles pertes en messagerie par des gains sur d'autres segments des transports (services logistiques, douane etc.).

Tableau 9. Taille des entreprises dans le secteur des transports routiers de marchandises en 2013

Effectif salarié en équivalent temps plein de l'entreprise	Nombre d'entreprises	Effectif salarié en équivalent temps plein	Chiffre d'affaires nets moyen par entreprise (en euros)
0 à 9 salariés	32 092	54 170	296 865
10 à 19 salariés	2 523	35 883	1 882 282
20 à 249 salariés	2 978	154 676	7 566 151
250 et plus	83	47 403	82 783 132
Total	37 676	292 133	92 528 430

Source : ESANE, 2013

Le tableau 10 montre qu'en 2017, ce sont toujours 82% des entreprises de transports qui ont moins de 10 salariés, et 50% en 2017 sans salariés. Les groupes de plus de 250 salariés représentent moins de 1% des entreprises mais ce sont eux qui sous-traitent. Ils disposent ainsi d'un vaste vivier de sous-traitants à travers le nombre de petites entreprises.

Tableau 10. Taille des entreprises dans le secteur des transports routiers de marchandises en 2017

Nombres d'entreprises, 2017, SIRENE	0 à 9 salariés	35 261
	<i>0 salarié</i>	21 888
	<i>1 à 9 salariés</i>	13 373
	10 à 49 salariés	6 360
	50 salariés et plus	1 373
	Total	42 994

Source : SIRENE, 2017, (CGDD, 2020)

Les spécificités économiques et juridiques de ce sous-secteur qu'est la messagerie (chaîne d'acteurs avec niveaux intermédiaires, déficit cumulé des entreprises, structure asymétrique) sont des facteurs favorisant la sous-traitance et expliquant en partie sa nature. Avant de préciser cette dernière et de proposer ma propre mesure de sous-traitance à l'appui d'enquêtes empiriques que je mène depuis 2015, je m'arrête sur les enquêtes qualitatives sur la sous-traitance menées dans le secteur des TRM depuis 1980.

2.4 L'apport des enquêtes qualitatives sur la sous-traitance dans les TRM depuis 1980 : une évolution des formes de sous-traitance

Cette partie recense les enquêtes empiriques sur la sous-traitance des TRM menées dans différentes régions françaises depuis les années 1980 (Violland, 1985, Lombard, 1994, Bossin et Patier, 1992), principalement à l'initiative des directions régionales de l'équipement pour répondre aux inquiétudes de l'Etat face à la situation économique des entreprises de transport après la libéralisation des prix. Les enquêteurs doivent observer en particulier le niveau des prix et les risques de dépendance des petites entreprises. Les enquêtes commandées par les différentes directions de l'équipement (Rhônes-Alpes, Auvergne et IDF) ont le mérite non

seulement d'aller directement à la rencontre des sous-traitants sans passer par leurs donneurs d'ordre, d'identifier des situations particulièrement dégradées sur le plan économique et/ou social mais aussi d'introduire de manière plus ou moins explicite la notion de dépendance économique entre les entreprises. Certaines proposent même des seuils de dépendance, d'autres des suivis temporels. Pour cette HDR qui souhaite mettre l'accent sur les rapports de pouvoir et dépendance entre les entreprises de transport, la présentation des enquêtes constitue donc aussi une première approche de cette notion.

2.4.1 L'enquête en Rhône-Alpes par Michel Violland en 1981¹³

L'étude réalisée en Rhône-Alpes en 1981 par Michel Violland (1985) constitue la première enquête abordant la dépendance économique des entreprises exclusivement sous-traitantes du TRM. Violland note qu'« en 1975, 60% des entreprises créées dans le transport sont des entreprises individuelles » (1985, p. 37). Si bien qu'il décrit la structure du secteur en 1981 comme artisanale. Plus précisément, en 1981, le secteur compte « 19276 entreprises de moins de 6 salariés, soit 74% des entreprises. 38% des entreprises sont sans salariés, et 51% ont au plus un salarié » (idem). On note néanmoins que ce sont les grandes entreprises qui portent le chiffre d'affaires du secteur puisque les entreprises de plus de 49 salariés qui ne constituent qu'1,9% des entreprises rassemblent 33,2% des recettes du secteur (p. 38). Selon Violland, la crise de 1973 et la libéralisation ont eu de forts impacts sur les rapports de force entre chargeurs et transporteurs. Lors de son enquête, il observe que l'abandon de la tarification obligatoire a conduit « les chargeurs, de même que beaucoup de transporteurs importants, à laisser jouer les mécanismes du marché ». Autrement dit les prix payés aux sous-traitants baissent (parfois jusqu'à 25%), les anciens contrats sont souvent rompus « pour profiter d'un concurrent moins coûteux » (1985, p. 107).

Violland explique qu'au-delà d'un accroissement de la sous-traitance, c'est une nouvelle forme qu'il a vu naître. D'une « sous-traitance de capacité », le transport fait désormais face à une « sous-traitance d'économie » :

« le recours à des sous-traitants constituait un volant de capacité en période de croissance ; ce recours est devenu le moyen d'évacuer des problèmes insurmontables en période de récession (...). Certaines entreprises de transport ont favorisé l'émergence d'entreprises sous-traitantes notamment par l'installation de leurs salariés [en tant que sous-traitants] » (p. 108).

L'échantillon qui vise à embrasser un large éventail de cas de sous-traitance a été construit à partir d'une sélection réalisée par le corps des contrôleurs de la Direction régionale de l'équipement (DRE) et non, comme Violland le prévoyait au départ, en partant des commissionnaires, ceux-ci « avaient caché des cas des sous-traitants hors normes réglementaires » (1985, p. 110). L'étude regroupe 38 entreprises sous-traitantes dont un nombre non négligeable de très petites entreprises parmi lesquels 21 sont d'anciens salariés du transport, 5 ne font que du transport international, 6 font de la mesagerie, les autres travaillent en lot partiel ou complet sur de la longue distance.

Tableau 11 : Effectifs salariés des entreprises de l'enquête sous-traitance Rhône-Alpes

Effectif salarié	0	1 à 4	5 à 9	10 à 19	+ de 20
Nb entreprises	12	17	6	2	1

Source : Violland, 1985, p. 111, issu de Rème-Harnay et al., 2014

L'enquête Rhône-Alpes cherche à montrer l'influence des intermédiaires de transport (notamment commissionnaires) sur le remplacement des salariés par des sous-traitants, c'est

¹³ Notamment présentée dans Rème-Harnay et al. 2014

pourquoi Violland questionne les sous-traitants sur les raisons de s'installer en tant que sous-traitants. Il montre que 14 des 38 sous-traitants invoquent des difficultés d'accès au fret, 21 le fait que les intermédiaires monopolisent le fret, ou qu'il est impossible de trouver des clients en direct ou d'avoir une licence (tableau 12).

Tableau 12 : Raisons du choix de la sous-traitance dans l'enquête Rhône-Alpes

Motifs :	Fréquence du motif (38 dossiers)
Seule possibilité de démarrer dans le transport	14
Les commissionnaires monopolisent le fret	8
Il est impossible de trouver des clients en direct	7
Pas de licences en zone longue	6
Faciliter la gestion de l'entreprise (pas de personnel administratif, impayés.)	6
En direct, les trafics sont difficiles à équilibrer	3
Rentabiliser le parc de véhicules	3
Assurer une régularité des trafics	2
Diversifier l'activité	1
Solution aux difficultés financières de l'entreprise	1
	51

Source : Violland, 1985, p.119, issu de Rème-Harnay et al., 2014

En raison de la formulation de cette question, les réponses ne permettent pas de distinguer les raisons de la création d'entreprises des raisons du « choix » de la sous-traitance, si tant est que l'on puisse parler de choix. Toutefois il apparaît clairement que les petites entreprises en création n'ont rarement d'autres possibilités que de travailler comme sous-traitant en raison de leur impossibilité d'accéder directement aux chargeurs.

Neuf entreprises parviennent néanmoins à travailler directement avec un chargeur sans passer par la sous-traitance transport. Ce sont celles qui s'en sortent le mieux financièrement. Notons qu'il leur a fallu du temps pour se constituer une clientèle, qu'aucune n'est ainsi de création récente et que leur taille est supérieure à 5 salariés. Dans les entretiens avec les patrons de ces neuf entreprises, la sous-traitance est présentée sous un jour favorable (gestion facilitée, régularité des trafics, diversification, complément d'activité). Les facteurs de taille et de temps, qui ne sont pas déconnectés, semblent *a priori* jouer un rôle dans la survie de l'entreprise.

Au contraire, les 22 sous-traitants sur 38 qui n'ont qu'un seul fournisseur de fret s'en sortent moins bien. Pour Violland l'enquête montrait surtout l'émergence de nouvelles formes de sous-traitance correspondant pour l'essentiel à d'anciens salariés récemment incités à s'installer par leur précédent employeur, dépendants d'un donneur d'ordres unique, et

« permettant à l'employeur de s'extraire des difficultés (...). Il est difficile de penser que [ces entreprises] pourraient émerger de leur situation, pour les raisons mêmes de leur apparition : raréfaction du fret, temps de travail excessif, absence de licences, spécialisation de leur activité dans la traction » (Violland, 1985, p. 118).

Violland établit en outre une corrélation entre développement de la sous-traitance et baisse des prix, elle-même consécutive à l'accroissement du nombre de licences, due à la libéralisation, et à la récession. Pour Violland, les institutions n'ont pas su trouver l'accompagnement réglementaire qui limiterait les abus de la part des commissionnaires et renforcerait leurs responsabilités. Les abus prennent ainsi la forme d'une rémunération autour de trois francs alors que pour la même période, l'enquête prix de revient du ministère faisait ressortir un coût d'exploitation d'environ 4,50 francs.

« La conséquence se lit dans la situation personnelle de certains sous-traitants qui, après avoir été salariés, se sont retrouvés avec un revenu inférieur à 4000 francs par mois pour des quantités de travail considérables (...). Certains se sont vus obligés d'hypothéquer leurs biens personnels en contrepartie de pertes subies par l'entreprise » (p. 114).

Cette enquête est exceptionnelle à plusieurs titres : en raison de la très bonne connaissance du terrain des contrôleurs terrestres mobilisés et des raisonnements théoriques permises par l'inscription de son auteur en doctorat. Elle l'est également car elle montre une réelle volonté étatique d'identifier les difficultés économiques des sous-traitants, volonté qui semble disparaître dans les années 1990. Toutefois l'organisation en messagerie n'est pas encore suffisamment développée à cette époque ; ce sont les sous-traitants tractionnaires en longue distance qui sont alors identifiés comme les plus à risque économiquement. Par ailleurs, Violland n'utilise pas explicitement le terme de dépendance économique. Néanmoins, la notion est bien présente implicitement dans l'analyse puisqu'il évoque l'absence de choix, d'alternatives et d'opportunités pour les sous-traitants, de même qu'il s'intéresse au nombre de leurs donneurs d'ordres comme un indicateur de celle-ci. D'ailleurs je m'inspirerais de sa grille d'entretien pour établir la mienne 30 ans plus tard.

2.4.2 L'enquête en Auvergne par Bossin et Patier en 1990

Neuf ans plus tard, en 1990, lors de leur enquête intitulée *Les entreprises auvergnates de transport face à la sous-traitance* pour le compte du SETRA, Philippe Bossin et Danièle Patier-Marque interrogent douze chefs d'entreprise. Le contexte est similaire à celui de l'enquête de Violland : « La sous-traitance était sauvage et nous devions essayer de reconstituer les conditions de sous-traitance en cascade depuis le donneur d'ordres jusqu'à l'exécutant. Cela devait permettre de « mieux encadrer les conditions de travail pour les petits transporteurs indépendant »¹⁴. La nature « sauvage » de la sous-traitance n'est pas détaillée mais l'échantillon est construit à partir du fichier de la direction de l'équipement auvergnate, qui sélectionne 40 entreprises « dont les conditions de fonctionnement soulèvent des problèmes divers » (Bossin, Patier-Marque, 1992, p.5). Douze d'entre elles acceptent de recevoir les deux auteurs, parmi lesquelles deux entreprises donneuses d'ordres exclusives, six entreprises sous-traitantes « transport » ainsi que quatre entreprises de transport travaillant en compte d'autrui (directement avec des chargeurs) mais que Bossin et Patier comptent parmi les entreprises sous-traitantes. Il y a donc d'emblée dans cet échantillon une hétérogénéité de transporteurs dont seuls six sont des sous-traitants transport.

Malheureusement, les résultats sont présentés de manière homogène en rassemblant toutes ces entreprises sans distinguer les entreprises travaillant pour un chargeur de celles qui font du transport en sous-traitance pour un autre transporteur. Cette enquête s'avère donc moins pertinente que la précédente pour décrire une situation d'ensemble mais elle relate de manière plus précise quelques relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants ou les retentissements sur la vie des sous-traitants.

Les six entretiens auprès des sous-traitants sont assez édifiants quant à la description des rapports preneurs d'ordres / donneurs d'ordres. Les auteurs insistent en particulier sur le rôle d'intermédiaire joué par un concessionnaire de véhicules lourds auprès de ses sous-traitants, instaurant systématiquement pour eux les pires conditions contractuelles : application d'une clause d'exclusivité, camion obligatoirement aux couleurs du donneur d'ordres, mensonge sur les tarifs de départ etc. Bossin et Patier-Marque soulignent également la prépondérance des

¹⁴Danièle Patier, entretien, Mars 2017.

contrats strictement oraux, les sous-traitants s'en remettant totalement aux promesses des donneurs d'ordres.

Encore une fois, le secteur de la messagerie encore peu développé n'est pas investigué par les enquêteurs, considérant que les cas de sous-traitance problématique se trouvent parmi les transporteurs en longue distance dont les difficultés tournent autour de la recherche d'un fret retour. En effet les sous-traitants signent des contrats réguliers avec des transporteurs mais ce sont uniquement des allers. A eux de trouver comment ne pas rentrer à vide. Est détaillé par exemple le cas d'un transporteur à Saumur depuis deux jours qui attend que sa femme lui trouve un fret retour sur minitel. Cet obstacle dans la vie professionnelle du transporteur retentit sur la vie de l'ensemble de la cellule familiale puisque la femme de ce transporteur, de peur de laisser passer l'opportunité tant attendue, passe la journée, sous tension, rivée sur le minitel. Dans une autre entreprise, le patron ne peut pas gagner sa vie sans contourner la loi.

Bien que présentant des résultats impossibles à généraliser et se cantonnant à la longue distance et aux cas les plus problématiques, l'enquête montre toutefois à quel point il est facile pour un commissionnaire d'imposer des clauses très contraignantes à ses sous-traitants, ceux-ci s'y conformant sans autre choix. C'est donc à nouveau comme une absence d'alternatives et d'opportunités qu'est abordée l'idée de dépendance économique.

2.4.3. L'enquête dans le Nord par Jérôme Lombard et Laurent Bazin entre 1989 et 1996

L'enquête sur les entreprises du Nord de la France est en réalité un travail mené en deux temps : une première partie est réalisée en 1989-1990 par Laurent Bazin, un étudiant de Centrale Lille (à l'époque IDN), encadré par Sylvie Bredeloup, chargée de recherche à l'INRETS¹⁵ ; une deuxième enquête consiste à réinterroger les transporteurs entendus en 1990 quelques années plus tard. Ce dernier volet est réalisé par Jérôme Lombard, auteur du rapport. A nouveau, les enquêteurs sont partis du fichier des créations d'entreprises enregistrées auprès de la Direction régionale de l'équipement du Nord Pas de calais en 1989. 94 entreprises ont alors été contactées dont les effectifs se répartissent selon le tableau suivant. 71% de ces entreprises sont inscrites en lot complet, en longue distance.

Tableau 13: Effectif salarié de l'enquête Lombard 1994

Effectif salarié en 1989	0 salarié	1	2 à 4	5 à 9	+ de 10
Nb entreprises	40	30	19	4	1

Source : Lombard, 1994

Lombard s'intéresse précisément à la dépendance économique qu'il définit selon un critère unique : réaliser plus de 50% de son chiffre d'affaires avec un client. Cette dépendance est qualifiée de « totale » lorsque plus de 90% du CA est réalisé en sous-traitance avec le même client. Or il montre que 56% des PME de transports interrogées dépendent à plus de 90% de leur donneur d'ordres. Ce taux n'est toutefois pas significatif dans la mesure où, comme précédemment, parmi ces 94 entreprises figurent à la fois des donneurs d'ordre, des commissionnaires et des sous-traitants.

Cette enquête en deux temps a toutefois le mérite de montrer la dynamique des PME de transport et de leur dépendance économique. En effet, trois ans plus tard, en 1992, les mêmes entreprises sont interrogées une seconde fois. Il apparaît que 20 entreprises ont cessé leur activité parmi lesquelles douze sous-traitants. Pour celles qui sont restées en activité et qui ont

¹⁵ Lombard, interrogé en mars 2017

accepté d'être réinterrogées (soit 62 entreprises), le nombre d'entreprises totalement dépendantes a diminué mais le nombre d'entreprises partiellement dépendantes a augmenté. C'est dans ce dernier groupe qu'on retrouve les sous-traitants restants. Le nombre d'entreprises ayant un accès direct aux chargeurs est resté quasiment stable.

Lombard insiste sur la relative stabilité de la dépendance des sous-traitants dans le temps et établit un lien entre dépendance et cessation d'activité : dans 10 entreprises de l'échantillon, le donneur d'ordres qui se heurte à des difficultés économiques ne règle plus les sous-traitants. Dépendants, ceux-ci accumulent les impayés et, dans l'impossibilité de trouver d'autres clients, déposent le bilan » (Lombard, 1997, p. 69). Il estime, de plus, que les sous-traitants sont d'autant plus dépendants qu'ils connaissent mal le marché :

« l'accès à l'information commande l'accès au fret. L'artisan dépend du donneur d'ordres dont le métier est de connaître les flux, leurs localisations et le fret disponible. L'artisan lui n'en sait rien ou si peu » (p. 71).

Pour échapper à l'asymétrie d'information et la dépendance totale, Jérôme Lombard conclut que le sous-traitant doit avoir certaines compétences individuelles mais aussi des rapports favorables avec ses donneurs d'ordres, ce qui est difficilement maîtrisable :

« l'évolution de l'entreprise est fonction des qualités de l'artisan, des conditions de démarrage et de renouvellement de son activité, mais aussi des rapports avec les autres transporteurs et les donneurs d'ordres » (idem, p. 80).

De même que Violland, les perspectives d'avenir décrites par Lombard ne sont pas rassurantes. Il constate la montée importante du travail illégal, l'insuffisance de contrôles, la multiplication des conflits entre transporteurs en raison des promesses non tenues par les donneurs d'ordres. Selon lui,

« les transporteurs [donneurs d'ordres] font pression sur leurs sous-traitants locaux pour qu'ils restent totalement dépendants et attachés à eux. Ainsi, untel est réputé gagner de l'argent sur ses sous-traitants en leur proposant, à des tarifs fixés par lui, de multiples services (revente de véhicules d'occasion, vente de gazole et de pneus, contrats d'assurances...) » (Lombard, 1999, p. 21).

Bien que l'échantillon mêle des transporteurs de différentes natures (sous-traitants comme donneurs d'ordres), et de différents secteurs, à nouveau l'enquête régionale alerte sur la détérioration de la situation économique des sous-traitants et l'inadéquation des législations successives face aux abus. Par ailleurs, dans cette dernière enquête sectorielle initiée par les DRE, la notion de dépendance économique est utilisée de manière explicite comme un taux, plus précisément une proportion de chiffres d'affaires réalisé avec un donneur d'ordres. Elle est donc associée à l'indicateur qui sert à la mesurer. Elle est également qualifiée de totale ou partielle selon des seuils. On y découvre donc une notion de dépendance relative, relativité que je retiendrai dans ma propre définition.

2.4.4. L'Enquête de Cholez dédiée aux chauffeurs-livreurs de 1998 à 2001

Dans son travail de thèse sur les chauffeurs-livreurs en France, Cholez consacre quelques passages aux évolutions de la sous-traitance dans la messagerie. Au début des années 2000, les chauffeurs-livreurs en sous-traitance occupent le devant de la scène. En effet, à la fin des années 1990, dans la messagerie, les conflits entre transporteurs sont tels que plusieurs sous-traitants choisissent de porter plainte contre leurs donneurs d'ordre, des grands groupes de messagerie. Cholez recense les premiers grands procès pour travail dissimulé :

« les premiers procès ont débuté en 1997 à Bordeaux et dans le Rhône sous l'impulsion notamment de l'inspection du travail et de l'Urssaf. Les pouvoirs publics

poursuivent les entreprises de fret express et de courses pour travail illicite par dissimulation de salariés et prêt de main d'œuvre à but lucratif en dehors des règles du travail temporaire » (Cholez, 2001, p. 244).

C'est donc le recours à « la requalification » (des contrats commerciaux en contrats de sous-traitance) par la voie de procès qui est choisie à la fin des années 1990. L'inspection du travail tente de prouver le lien de subordination unissant les chauffeurs-livreurs déclarés comme indépendants vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres. L'objectif est de récupérer la somme correspondant aux non paiements des congés payés, heures supplémentaires et frais de licenciement. Dans un premier temps les pouvoirs publics et les louageurs qui s'étaient portés partie civile auprès de l'administration ont remporté les différentes instructions judiciaires et administratives. Mais après 1999, les procès se sont terminés par la relaxe des expressistes :

« D'une part la démonstration de la seule dépendance économique ne suffit pas. Il faut prouver qu'il y a une subordination juridique. D'autre part il apparaît que la mise en examen des personnes physiques (responsables des établissements) soit plus litigieuse pour les tribunaux. Ce sont surtout les procès mettant en cause la personne morale de l'entreprise qui se sont vus couronnés de succès » (Cholez, 2001, p. 244).

Il se trouve qu'en réalité, les groupes de messagerie sur le banc des accusés, travaillent depuis 1999 à se protéger de ces procès via l'écriture de qui deviendra le contrat-type sous-traitance, j'y reviens à deux reprises (dans le paragraphe qui suit et en 4.3.1).

L'enquête de Cholez sur les sous-traitants est surtout qualitative mais elle note néanmoins que sur les 15 groupes de messagerie existants en 1998, « nombre d'entre [eux] recouraient à des sous-traitants à hauteur d'au moins 50% dans les grandes villes et surtout dans la région parisienne » (2001, p. 243). A la fin des années 1990, le taux de sous-traitance de la messagerie en ville semble donc correspondre à celui qu'on trouve dans les statistiques nationales : 50 % du chiffre d'affaires des donneurs d'ordres est réalisé en sous-traitance.

C'est dans un cadre plus juridique qu'ici est abordée la notion de dépendance économique comme un concept non retenu pour qualifier une relation salariée, par opposition à celui de subordination, le seul à faire jurisprudence en la matière. L'opposition de ces notions jouent alors en défaveur des sous-traitants alors qu'elles pourraient se cumuler pour former un unique recours. Avant d'y revenir en 4.3.2 dans cette HDR, je m'arrête sur la première enquête empirique réalisée sur la sous-traitance en Ile-de-France et dont j'ai retraité les données brutes en ne sélectionnant que les entreprises de messagerie.

2.4.5 Contrat-type sous-traitance de 2001 et enquête en Ile-de-France par le LAET en 2011

Pour éviter les grands procès en requalification qu'ils ont connus à la fin des années 1990, introduits dans la partie précédente, les groupes messagerie vont être parties prenantes dans la création d'un contrat type « sous-traitance » (Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*). Ecrit en 2001 et exécuté par le décret 2003-1295 du 26 décembre 2003, ce contrat constitue aujourd'hui ce que Marie Tilche (2015) nomme une « arme antirequalification » (Rème-Harnay, 2020, *Droit et société*). Sa réécriture en 2019 n'a pas apporté davantage de protection aux sous-traitants. Il spécifie les obligations réciproques des parties et exclut de son champ la sous-traitance en cascade, spot (irrégulière), les relations entre chargeur et transporteur et la location de véhicules avec chauffeur. Il contient des clauses censées protéger le sous-traitant d'une éventuelle dépendance. Ainsi les contractants s'engagent-ils à avoir un volume minimal de prestations, à réviser les prix en cas de variation significative des charges et interdire les pénalités de retard qui s'apparentent à de la subordination. Le paiement est exigible à la réception de la facture, tout retard entraînant de plein droit, après mise en demeure, le

versement de pénalités d'un montant au moins équivalent à une fois et demie le taux légal. Les relations directes entre donneurs et employés d'une entreprise sous-traitante sont proscrites. Le sous-traitant et l'opérateur de transport doivent négocier réellement leurs tarifs ; à défaut, le sous-traitant se placerait en situation de dépendance à l'égard de l'opérateur. Dans la pratique, néanmoins, il est courant d'observer des délais importants de paiement, des ordres donnés directement du groupe de messagerie au salarié de son sous-traitant (voir 4.1.4) et des prix imposés.

Pour protéger le donneur d'ordre, le contrat prévoit que le sous-traitant renonce à faire supporter au commanditaire l'éventuelle défaillance de son client, remonte à l'opérateur de transport toute information susceptible de l'intéresser, et s'engage à réaliser seul l'opération de transport sauf en cas de force majeure. Le donneur d'ordres peut demander que le personnel et/ou matériel du sous-traitant portent ses couleurs et sa marque ou celles de l'un de ces clients. Bien qu'un préavis soit prévu en cas de rupture contractuelle, aucune indemnité ne sera versée. Le donneur d'ordres peut demander au sous-traitant de s'équiper en matériels et logiciels assurant la continuité de la circulation des informations : géolocalisation, système de localisation embarqué, balise disposée au milieu des marchandises ou de tout autre moyen de détection et ce, « pour se protéger d'éventuels agresseurs ». Enfin le contrat n'interdit pas les clauses d'exclusivité bien qu'elles soient présentées comme pouvant engendrer des risques de dépendance.

Cette nouvelle réglementation oriente le développement de la sous-traitance. Celui-ci est rendu à la fois plus compliqué par le renforcement des barrières à l'entrée (instaurée pour le transport léger) et favorisé par les changements de durée du travail (du contrat de progrès et du décret Gayssot) et surtout par la forte diminution des risques d'être attaqué pour travail dissimulé. C'est dans ce cadre contextuel que sont réalisées, en 2011, les enquêtes « transport de marchandise en ville », mises en place par le LAET (laboratoire d'aménagement et d'économie du transport de Lyon). Un volet est mené sur la sous-traitance des TRM dans la région Ile-de-France. Ce sera la dernière enquête empirique sur la sous-traitance transport à notre connaissance. Une série d'entreprises de transport donneuses d'ordres ont d'abord été retenues comme représentantes des gros transporteurs de la région (en transport frigorifique, matières dangereuses, messagerie, lot partiel ou complet). Les cadres de ces entreprises ont ensuite sélectionné entre 2 et 6 agences de messagerie qui, par le biais de leur directeur, ont identifié à leur tour trois sous-traitants. L'inconvénient majeur de cette méthodologie repose sur le fait que les donneurs d'ordres désignent eux-mêmes les preneurs d'ordres qu'ils acceptent de voir questionnés, gommant ainsi une partie des possibles rapports de force existants. Les cas de sous-traitances extrêmes décrits par Violland et les situations de travail illégal sont ainsi évacués.

Dans un article coécrit avec Cécilia Cruz et Laetitia Dablanc en 2014 (Rème-Harnay et al. 2014), j'ai mobilisé cette enquête en la rééchantillonnant. Afin de proposer des résultats cohérents et homogènes¹⁶, j'ai, en effet, décidé de m'intéresser aux seuls donneurs d'ordres groupes de messagerie, sous-secteur majoritaire dans l'enquête. J'ai donc éliminé la sous-traitance des transports de proximité et transports interurbains, comme celle de l'affrètement. Il reste 17 directeurs ou cadres d'agences de messagerie et les preneurs d'ordres désignés par ces derniers, soit 48 qui ont accepté de répondre, se répartissant ainsi :

Tableau 14 : Effectifs salariés des entreprises sous-traitantes

Effectif salarié	0	1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 et+
Nb entreprises	3	13	12	5	15

Source : Enquête Région IDF du LAET rééchantillonnée, issu de Rème-Harnay et al., 2014

¹⁶ Ainsi les trajets à comparer sont des tournées uniquement.

En raison de la méthodologie de l'enquête, cette répartition n'est pas représentative des sous-traitants d'Ile-de-France, les plus petites entreprises ayant très peu répondu à l'enquête. Ainsi, alors que sur la base du registre des transporteurs et des loueurs, on peut estimer à au moins 50% les entreprises sans salariés, ici elles ne représentent que 6% de l'échantillon. D'une manière plus générale, celui-ci est biaisé en faveur d'entreprises avec plus de 20 salariés. Cela minimise l'éventuel degré de dépendance qui les caractériserait. Ainsi les indicateurs que j'ai construit à l'appui de ces données doivent être considérés en tenant compte de ce biais. Mon exploitation de cette enquête IDF du LAET montre que plus d'un quart des sous-traitants de l'échantillon ne travaillent qu'avec un seul donneur d'ordres. Et le nombre moyen de donneurs d'ordres par sous-traitant est de 3,7 répartis ainsi :

Tableau 15 : Répartition des sous-traitants en fonction du nombre de leurs donneurs d'ordres

Nb de donneurs d'ordres	1	2	3 à 9	10 à 20
Nb de sous-traitants	12	12	15	5

Source : Enquête Région IDF du LAET rééchantillonnée, issu de Rème-Harnay et al., 2014

Le cabinet Mazars en charge de l'exploitation des données de l'enquête n'opérait pas cette segmentation du transport. En gardant l'ensemble des entreprises dans l'échantillon sans distinguer la messagerie, il concluait de manière beaucoup moins alarmante que les précédentes enquêtes sous-traitance. Selon Mazars (2011), l'enquête montrait la dépendance « très élevée » des sous-traitants, insistant sur le fait que les marges de ces derniers étaient inférieures à 5%. Mais son interprétation des rapports de sous-traitance était très spécifique. D'une part, le cabinet Mazars avait une vision très positive des relations de sous-traitance et estimait que les requalifications n'étaient guère faisables ni souhaitables. Il concluait ainsi de manière générale que

« même lorsque des relations partenariales entre sous-traitant et donneur d'ordres sont en place depuis plusieurs années, ce dernier ne peut pas embaucher le sous-traitant pour des raisons de flexibilité (humaine et matérielle) mais surtout parce que le sous-traitant travaille pour plusieurs donneurs d'ordres. En ce sens, la sous-traitance peut être perçue comme un système mutualisé » (Cabinet Mazars, 2011).

D'autre part, le cabinet Mazars ne s'intéressait pas aux sources de la dépendance économique, ni à ses conséquences économiques pour les sous-traitants. Concernant la réglementation et en particulier le contrat-type, il adoptait une posture surprenante. A rebours des juristes, comme Marie Tilche (2015), et de l'inspection du travail, il ne considérait pas le contrat-type comme une arme antirequalification, bien au contraire. Il estimait d'une part, que le contrat-type était mal connu des sous-traitants et, d'autre part, que le contrat-type constituait une approche négative de la sous-traitance dans la mesure où il stipulait que la sous-traitance pouvait prendre des formes critiquables. Le cabinet Mazars allait jusqu'à considérer que le contrat-type pouvait conduire à des requalifications et devait être repensé pour les éviter bien que la jurisprudence montrât précisément l'inverse. La responsabilité des grands groupes, des intermédiaires de transport comme les commissionnaires ne devait, selon lui, pas être remise en cause. Le cabinet Mazars incite finalement sous-traitants comme donneurs d'ordres à « dépasser les relations de sous-traitance pour devenir des partenaires ».

Malgré cette interprétation sujette à débat, on peut tirer quelques enseignements des données brutes de cette enquête, et notamment une estimation du taux de sous-traitance. En effet, en sélectionnant les seules entreprises de messagerie, il est possible de reconstituer la part de la sous-traitance dans le volume de fret au sortir des agences de messagerie via une question posée telle quelle aux directeurs d'agences de messagerie : « quel volume de fret est sous-

traité (en%)? ». Sur le tableau qui suit figurent ainsi les agences de messagerie et la proportion de volume de fret sous-traité qu'elles déclarent, soit 71% de leur volume en moyenne.

Tableau 16 : Taux sous-traitance 2011 en volume des agences de messagerie en IDF

Agences de messagerie	Part de la sous-traitance dans le volume de fret au sortir de l'agence
Chronopost 94	86%
Chronopost BD Ney	80%
Chronopost Villeneuve	65%
Chronopost concorde	50%
Heppner	100%
Coliposte	70%
Dachser Vitry	95%
Dachser Villeparisis	90%
Schenker Courneuve	50%
Schenker Massy	65%
Schenker Stains	40%
Ducros Gonesse	90%
Ducros Limeil	50%
Ducros Trappes	100%
Ciblex (aujourd'hui Geodis) Chilly	90%
Ciblex (aujourd'hui Geodis) Roissy	100%
Ciblex (aujourd'hui Geodis) Ivry	83%

Source : Rème Harnay, 2021, *Rapport DGITM Evolution des formes d'emplois* avec l'enquête IDF du LAET 2011 rééchantillonnée

Ce taux moyen de 71% en volume (tonnages ou camions selon les interprétations des directeurs d'agences) complète les données en termes de proportion du chiffre d'affaires réalisé en sous-traitance. Néanmoins, en 2022, mes entretiens montrent que depuis 2011, ce volume sous-traité a sans doute fortement augmenté en raison de l'accroissement du e-commerce et de l'apparition de Amazon Transport ou Colisprivé qui sous-traitent 100% de leur fret.

Dans les EAE depuis 1997, les *Comptes des transports* depuis 2012 et la thèse de Céline Cholez (2001), le taux de sous-traitance était évalué à environ 50% du chiffre d'affaires cumulé des entreprises de messagerie. Le décalage entre les taux de sous-traitance en chiffre d'affaires et en volume peut s'expliquer par la spécificité urbaine de cette dernière enquête (les agences de messagerie d'Ile-de-France ont ainsi tendance à davantage sous-traiter) mais montre aussi que le chiffre d'affaires de la messagerie ne repose pas que sur les tournées de livraison et de ramasse. D'ailleurs les grands groupes de messagerie réalise généralement une grande variété d'opérations. Outre les livraisons et ramasses réalisées par tournées, ils réalisent aussi le transport interagences (parfois appelé traction), le transport international, et ont des services spécialisés (« Grands comptes » ou « special service ») dédiés à des demandes spécifiques de leurs clients. Ils s'occupent également de logistique notamment via la détention, l'achat et les investissements dans leurs entrepôts (manutention, entreposage, groupement, dégroupement). Nombre d'entre eux réalisent également d'autres services aux entreprises comme les services de douane ou l'optimisation de la supply chain pour lesquels ils conservent un certain nombre d'employés.

Notre enquête s'appuie sur un troisième type de mesure de la sous-traitance.

2.5. L'enquête sous-traitance dans la messagerie (2019-2021)

En raison des forts biais méthodologiques de cette étude menée par le LAET et le cabinet Mazars, j'ai choisi de réaliser mes propres enquêtes. L'un des volets de ces enquêtes consistait à investiguer la proportion de la sous-traitance chez les agences de messagerie en Ile-de-France. S'il s'avère difficile d'avoir accès à des données de chiffres d'affaires ou de volumes, il est plus facile de connaître les proportions de personnels roulants salariés et sous-traitants en interrogeant des salariés des agences. C'est donc à ce taux que je me suis intéressée selon la méthodologie décrite dans l'encadré 3 suivant

Encadré 3. Enquête Agences de messagerie 2019-2021

Cette enquête réalisée dans le cadre du projet « Evolution de la gestion de la main d'œuvre dans le transport du dernier kilomètre » financé par la DGITM s'est déroulée sur plusieurs mois et continue d'être suivie en 2022. J'ai rencontré plus d'une vingtaine de salariés entre 2019 et 2021 lors de cours que je dispense dans le cadre de leur formation continue. Des entretiens avec chacun d'eux ont été menés et lorsque cela était possible, des visites de leur service. Ces salariés d'agences de messagerie en Ile-de-France travaillent dans un service propre à déterminer la proportion de chauffeurs-livreurs salariés et de sous-traitants, c'est-à-dire un service « dispatch », ou le département en charge des chauffeurs au sein du service « exploitation ». Deux questions directes étaient posées pour établir mon taux, à savoir le nombre total de chauffeurs-livreurs réalisant des tournées pour l'agence quotidiennement et le nombre de « chauffeurs maison », pour reprendre leurs catégories (autrement, dit le nombre de chauffeurs salariés du groupe). Il me suffisait ensuite de construire une proportion. Précisons que ces informations ont pu être recoupées via un deuxième salarié, ou un sous-traitant dans la très grande majorité des agences. Ici j'ai gardé le taux que j'avais calculé et un simple ordre de grandeur de la taille de l'agence investiguée pour anonymiser au maximum les données.

Cette enquête a permis de calculer la proportion de chauffeurs sous-traitants sur l'ensemble des chauffeurs des différentes agences de messagerie. Les taux sont présentés en pourcentage dans les tableaux 17 et 18. Pour certaines agences, le taux peut être généralisé à l'ensemble des agences sur le territoire national, c'est le cas pour Amazon transport, Colis privé, Gefco qui sous-traitent 100% de leur fret (pour Gefco, il existe encore quelques salariés mais uniquement en province). En moyenne, la proportion est de 90% de chauffeurs-livreurs sous-traitants sur les agences d'Ile-de-France.

Tableau 17. Taux de sous-traitance en proportion de chauffeurs-livreurs non salariés par l'agence

Groupes ou agences de messagerie	Taux de sous-traitance 2019 : Nb sous-traitants /nb total de chauffeurs-livreurs travaillant dans l'agence	Ordres de grandeur du nombre de chauffeurs par agence : - Petite agence (moins de 30 chauffeurs) - Moyenne agence (entre 30 et 80) - Grande agence (entre 80 et 170) ¹⁷
Amazon Transport France	100%	-----
Colis privé France	100%	-----
Calberson 78	90%	Grande
Gefco France	100%	-----
GLS France	100%	-----
Dachser 91	90%	Moyenne
UPS (Charenton, Paris + 92/94)	75%	
DB Schenker 78	75%	Moyenne
DB Schenker tractions France	85%	-----
DHL 77	100%	Grande
DHL IDF	99%	-----
Chronopost 95	100%	
Dachser 77	85%	Moyenne
DB Schenker 77	70%	
Geodis 93	71%	

Source : Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM Evolution des formes d'emploi*, enquête 2019-2022

Tableau 18 : Taux de sous-traitance 2021

Groupes ou agences de messagerie	Taux de sous-traitance 2021 : Nb sous-traitants /nb total de chauffeurs-livreurs travaillant dans l'agence	Ordres de grandeur du nombre de chauffeurs par agence : - Petite agence (moins de 30 chauffeurs) - Moyenne agence (entre 30 et 80) - Grande agence (entre 80 et 170)
Geodis 95	71%	Moyenne
Relais 77	100%	Petite
Dachser 95	95%	Moyenne
Dachser 77	96%	Moyenne
La Poste 95	100%	Petite
Relais 93	92%	Petite
Chronopost 78	85%	Grande
UPS 93	67%	Grande
Chronopost 92	99,93%	Grande
Geodis 94	88%	Moyenne

Source : Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM Evolution des formes d'emploi*, enquête 2019-2022

Autrement dit, en Ile-de-France aujourd'hui, seuls 10% en moyenne des chauffeurs-livreurs sont salariés des groupes de messagerie, ce qui n'est pas sans conséquence, comme le montrera la partie 3.

¹⁷ Je n'ai pas eu l'accord de tous les managers pour dévoiler le nombre de chauffeurs par agence. Lorsque cela a été possible, l'ordre de grandeur a été préféré ici au nombre exact de chauffeurs de manière conserver une forme d'anonymat.

Par ailleurs, on peut identifier quelques facteurs de variabilité de ce taux. D'abord, il m'a été possible de croiser cette proportion de chauffeurs avec celui des volumes dans une agence de messagerie du nord-ouest de l'Ile-de-France UPS. Il apparaît que les chauffeurs en sous-traitance représentent 67% du total des chauffeurs de l'agence mais prennent en charge 82,4% des volumes de colis livrés ou ramassés chaque jour. Autrement dit, les sous-traitants ne sont pas seulement en plus grande proportion que les salariés dans les agences de messagerie mais pourraient être ceux qui ont le plus grand volume à livrer. Ensuite, il apparaît que les entreprises de messagerie express, pratiquant dans des délais plus courts (moins de 24 heures) et livrant davantage les particuliers que les professionnels sous-traitent davantage. Ainsi ici Chronopost, Amazon, Colisprivé, Relais colis, La Poste, Calberson sous-traitent en moyenne davantage que les groupes de messagerie plus traditionnels livrant dans des délais plus longs (72 heures) et plutôt à des professionnels, comme Geodis, DB Schenker, Dachser, Heppner. Enfin, j'aurai l'occasion d'y revenir en 3.3.2.4, les agences qui livrent en priorité Paris intramuros sous-traitent moins que celles qui livrent la banlieue, les sous-traitants se voyant réservés les tournées avec le plus de kilomètres à parcourir.

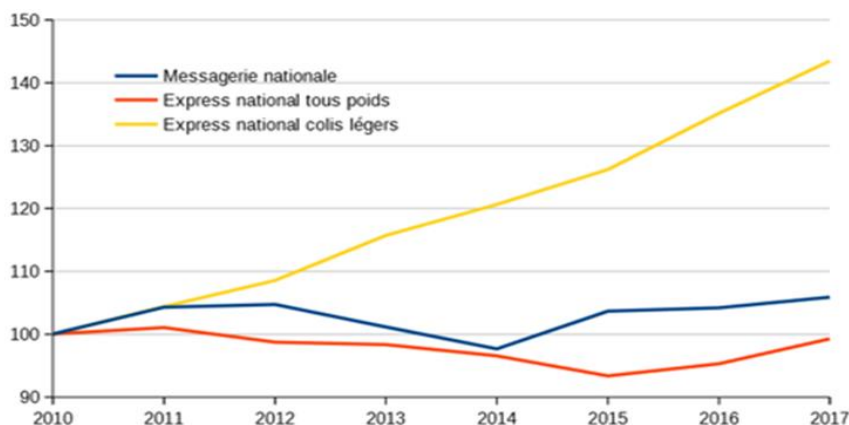
Conclusion de la première partie

Mesurer la sous-traitance dans les transports routiers de marchandises n'est pas chose aisée en raison des transformations de la structure du secteur et des positionnements des entreprises. Le retour sur les petites enquêtes régionales des années 1980-1990 montre une évolution des sous-secteurs enquêtés. Alors que les premières enquêtes sous-traitance portaient sur les petites entreprises sous-traitantes dans la traction ou la longue distance, c'est aujourd'hui le segment de la messagerie express de colis léger qui semble concentrer l'analyse de la sous-traitance (comme le montrent les enquêtes de Cholez, du LAET et le suivi des *Comptes des transports*). L'apparition d'un groupe d'abord chargeur puis devenu également transporteur comme Amazon n'est pas étrangère à cette évolution, j'y reviendrai (Partie 3). Chacun des échantillons constitués comportait par ailleurs des biais méthodologiques importants, soit que les entreprises de sous-traitance aient été sélectionnées après avoir identifié une situation problématique (Violland, 1985, Lombard, 1994, Bossin et Patier-Marque, 1992), soit que le donneur d'ordres ait sélectionné ses sous-traitants modèles (enquête 2011 par le LAET et Mazars), soit que les échantillons ne distinguent pas les sous-traitants des donneurs d'ordres (Bossin et Patier-Marque, 1990, Lombard, 1994). C'est pourquoi, dans mes recherches, je m'appuie davantage sur les *Comptes des transports*, le volet « volume de fret » de l'enquête IDF du LAET de 2011 et ma propre enquête de 2019-2021.

Les *comptes des transports* montrent une progression de la part de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires cumulé des groupes de messagerie, part qui plafonne autour de 52%. Les enquêtes empiriques l'approchent davantage en termes de volume (la proportion moyenne de volume de fret sous-traité qu'elles déclarent est de 71%, LAET 2011) ou de proportion de chauffeurs-livreurs non-salariés par le groupe (90%, enquête 2019-2021) et montrent un niveau très élevé de sous-traitance qui est aujourd'hui le type de contrat préféré pour le recrutement de chauffeurs-livreurs par des agences de messagerie. On constate également des taux plus importants dans le secteur de l'express (livraisons en moins de 24 heures) et les livraisons dédiées au e-commerce (Geodis-Calberson, Fedex, GLS (ex Extand), UPS, DHL, Chronopost, DPD, Relais Colis, La Poste (via Coliposte) que dans le secteur de la messagerie plus traditionnelle destinée aux entreprises et fonctionnant avec des délais plus longs (Geodis, DB Schenker, Dachser, Ziegler ou Heppner) où il existe encore souvent une proportion de plus d'un quart de chauffeurs salariés.

Or cette messagerie traditionnelle tend à décroître au profit de l'express comme le montre ce graphique issu de l'enquête messagerie du ministère (figure 4), ce qui explique sans doute l'augmentation en volume de la sous-traitance.

Figure 4. Evolution de l'indice de chiffre d'affaires moyen annuel dans la messagerie/fret express nationale :
Indices en moyenne annuelle, base 100 en 2010



Source : Enquête messagerie du Ministère de la Transition écologique, 2018 (SDDES)

Précisons enfin que les auteurs des petites enquêtes régionales abordent la dépendance économique interfirmes de manière plus ou moins explicite. Ils soulignent surtout la vulnérabilité des petites entreprises de transport, montrent que les raisons de l'installation en tant que sous-traitant sont fortement contraintes dans la longue distance (Violland, 1985), et que les relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants sont asymétriques. Toutefois cette dépendance économique est abordée sans définition précise au travers d'un indicateur de pourcentage du chiffre d'affaires chez Lombard (1994) avec une déclinaison en dépendance partielle ou totale sans que les enjeux de seuils soient explicités, voire sans être nommée dans l'enquête de Violland (1985) et celle de Bossier, Patier-Marque (1992) qui montraient l'absence de choix de sous-traitants au moment de leurs créations d'entreprises et l'emprise qu'exerçaient leurs donneurs d'ordres. J'ai cherché, en partant de ces études, à préciser cette notion de dépendance économique, en généralisant l'analyse et en intégrant dès les entretiens avec les sous-traitants des questions sur la dépendance économique (voir le premier questionnaire de l'enquête « sous-traitants de la messagerie » de 2015 en annexe 1). La partie qui suit précisera ma conception de cette notion.

3. Deuxième partie. La sous-traitance au prisme de la dépendance économique

Si la notion de dépendance économique apparaît de manière plus ou moins explicite dans les enquêtes empiriques sur la sous-traitance des années 1990, elle n'y trouve ni définition théorique précise, ni déclinaison pratique.

D'une manière générale, peu de travaux d'économistes sur la sous-traitance mettent en avant les relations de pouvoir et de dépendance. Les économistes traitent la sous-traitance comme un choix entre faire ou faire faire, certains d'entre eux dans une logique économique de minimisation des coûts de transaction et de production (Coase, 1937 ; Williamson, 1991). Ainsi, pour Coase, la sous-traitance doit être privilégiée si les coûts de transaction marchande sont inférieurs aux coûts de coordination interne à l'entreprise. Williamson prolonge l'analyse en précisant la nature des différents coûts de transaction (coûts de collecte et de traitement de l'information, coûts de négociation, de rédaction et de garanties des contrats ex-ante et coûts d'organisation, de marchandage ou liés à la mauvaise adaptation ex-post), et en accordant une place particulière à la détention d'actifs spécifiques et à l'hybridation des formes d'arrangements institutionnels. Ainsi le degré de spécificité des actifs, la fréquence de l'interaction et le niveau d'incertitude détermineront la forme de l'arrangement institutionnel à privilégier.

D'autres économistes considèrent la décision de sous-traiter comme une volonté de « cohérence » de l'activité par rapport à une diversification trop coûteuse (Dosi, Teece, Winter, 1990). Ces approches évolutionnistes considèrent que, outre les coûts de transaction, les frontières de la firme dépendent des processus d'apprentissage, des contraintes de sentier, de la détention d'actifs complémentaires, de sélections par l'environnement etc. Elles montrent alors l'intérêt pour une grande firme de pouvoir se recentrer sur son activité, cœur de métier.

Enfin, un certain nombre d'économistes abordent la sous-traitance comme un contrat incomplet parmi d'autres. S'appuyant sur des hypothèses de rationalité parfaite¹⁸ et d'asymétrie d'information, les théories de l'agence inspirées de Jensen & Meckling (1976) considèrent par exemple, qu'il faut sous-traiter pour minimiser les coûts d'agence, c'est-à-dire les dépenses engagées par le Principal pour contrôler et inciter les Agents, les dépenses engagées par les Agents pour ne pas nuire au Principal, et les coûts résultant de l'imperfection de la coordination : l'écart entre le résultat de l'action des Agents et les résultats attendus (en termes de maximisation du bien-être). Le principe contractuel incitatif prévaut également dans les différentes théories des contrats incomplets qui, d'une manière plus générale, préconisent de minimiser les comportements jugés opportunistes, les incertitudes liées aux asymétries d'information et à l'évolution de l'environnement (Holmström et Milgrom, 1994).

Ces différentes théories économiques de la sous-traitance ont en commun de considérer, comme l'explique Baudry, « la relation donneur d'ordres/sous-traitant [comme] un acte de pur consentement (...), l'autorité étant volontairement déléguée par le sous-traitant » (1992, p. 873). Ces analyses « évacue[nt] ainsi le problème de la dépendance (...) d'un contractant par rapport à l'autre » (idem). Elles éludent ainsi les rapports de force, de pouvoir, de dépendance pourtant incontournables dans les relations interfirmes et les décisions qui s'y rapportent,

¹⁸ Sur la compatibilité des théories des contrats, notamment incomplets, avec l'hypothèse de rationalité parfaite, voir Coriat et Weinstein (2010).

notamment en termes de fixation des prix¹⁹. C'est pourquoi j'ai choisi de mettre en lumière les rapports de domination et de dépendance sous-jacents aux relations de sous-traitance à l'instar de Lionel Grand (1997) et Perraudin et *al.* (2013, 2014).

Après le recensement des travaux d'économistes qui s'intéressent à la dépendance économique dans les relations de sous-traitance (3.1), je présenterai mon propre cadre d'analyse (3.2) puis proposerai une analyse comparative centrée sur des indicateurs permettant de mesurer la dépendance économique (3.3).

3.1 Le pouvoir et la dépendance dans la littérature économique sur les relations de sous-traitance

Les travaux d'économistes qui s'intéressent aux rapports de pouvoir dans l'analyse des relations de sous-traitance sont donc peu nombreux mais notables. J'ai choisi ici de les scinder artificiellement en trois sous-parties, en grossissant pour chacun un trait précis de l'analyse bien qu'ils articulent inévitablement différentes méthodes et des rapports bien plus complexes aux données empiriques pour asseoir leurs approches du pouvoir et/ou de la dépendance interentreprises. Je présente ici les analyses procédant d'une démarche plutôt inductive (3.1.1) puis les travaux dont on pourrait qualifier l'approche comme plus déductive (3.1.2) avant de faire un focus sur quelques analyses sectorielles (3.1.3).

3.1.1 Les analyses de la dépendance dans les relations de sous-traitance à partir de traitements de bases de données nationales et internationales

En France, Algava et Amira (2011) ont mené des analyses statistiques sur les conditions de travail des salariés des preneurs d'ordres. A partir de l'enquête « Changement organisationnel et informatisation » de 2006-2007, qui recueille à la fois les perceptions des cadres gestionnaires de l'entreprises et des salariés, elles comparent leurs conditions d'emploi et de travail dans les entreprises donneuses d'ordres et preneuses d'ordres pour montrer qu'elles sont défavorables chez ces derniers. Elles montrent notamment que les salariés des preneurs d'ordres ont davantage de travail prescrit (objectifs, ordres, consignes, procédures de qualité) et un travail plus contrôlé, qu'ils sont également plus souvent ouvriers, davantage concernés par les astreintes de nuit et le travail du week-end, et que les cadres ont plus d'heures supplémentaires non compensées chez les preneurs d'ordres. Les salariés des preneurs d'ordres courent plus de risques que ceux des donneurs d'ordres. Ainsi, l'accidentologie est-elle plus importante chez les preneurs d'ordres, de même que la probabilité de perdre son emploi dans l'année.

Dans cette analyse, la dépendance économique est spontanément associée à la sous-traitance : « un sous-traitant est ainsi défini comme une entreprise qui *dépend* d'un nombre restreint de gros clients avec lesquels elle a des relations de commande formalisées » (Algava et Amira, 2001, p. 7). Elle est également précisée par un ensemble de conditions qui permettent de définir la sous-traitance :

« les trois plus gros clients de l'entreprise représentent plus de la moitié de son chiffre d'affaires ; l'entreprise est engagée contractuellement à livrer ou fournir des biens ou

¹⁹Sur le rôle des rapports de force dans la formation de prix, voir Guerrien, Rème (2009) ou Yakubovitch, Granovetter, MacGuire (2005).

services dans un délai limité ; son plus gros client lui achète des biens ou services non standard sur spécification ou sur cahier des charges ; ce principal client exige que l'entreprise se conforme à une norme de qualité ou une procédure de contrôle de qualité » (Algava et Amira, 2001, p. 7).

La dépendance apparaît donc liée au nombre restreint de clients occupant une grande part du chiffre d'affaires du sous-traitant, avec un seuil de chiffre d'affaires fixé à 50%.

Les recherches menées par Corinne Perraudin, Héloïse Petit, Nadine Thèvenot, Bruno Tinel et Julie Valentin depuis 2006 comptent également parmi les rares travaux d'économistes à intégrer les rapports de pouvoir dans l'analyse économique. Ils ont, en outre, à la fois un fondement empirique – ils utilisent des jeux de données récentes issues de l'enquête REPONSE (*Relations professionnelles et négociations d'entreprise*) de la DARES pour réaliser une analyse statistique des relations de sous-traitance – qui leur permet de décrire les effets des processus de désintégration verticale des entreprises sur les preneurs d'ordres et leurs salariés (Perraudin et al., 2014) et une portée théorique – ils proposent notamment une explication de l'essor de la sous-traitance à partir des notions de subordination formelle et réelle élaborées par Marx où la sous-traitance apparaît comme une opportunité pour les donneurs d'ordres de faire éclater les collectifs de travail « tout en maintenant l'unité réelle du capital » (Tinel et al., 2007). Dans cette logique, la plus-value tirée du travail des sous-traitants est surtout liée à une subordination formelle caractérisée par un allongement des journées de travail pour les sous-traitants et un contrôle fort exercé par le donneur d'ordres pour favoriser cet allongement.

L'enquête REPONSE permet, selon l'INSEE, de décrire « le fonctionnement et l'articulation des institutions représentatives du personnel au sein des établissements et d'évaluer les rôles respectifs que les acteurs sociaux leur attribuent dans la pratique »²⁰ en insistant sur la présence et la nature des instances de représentation du personnel, la tenue de négociation, la conclusion d'accords collectifs, l'existence de conflits collectifs, la perception du climat social. A partir de cette enquête, Corinne Perraudin, Héloïse Petit, Nadine Thèvenot, Bruno Tinel et Julie Valentin (2014) montrent les différences de conditions de travail selon le statut de l'employeur dans la chaîne de sous-traitance. Les salaires horaires moyens sont hiérarchisés le long des chaînes de sous-traitance. Ils sont plus élevés en haut des chaînes pour les entreprises strictement donneuses d'ordres et décroissent quand on descend dans la chaîne pour les entreprises qui sont à la fois donneurs d'ordres et preneurs d'ordres et encore plus pour les preneurs d'ordres purs, d'autant plus si leur activité est fortement dépendante de la sous-traitance. Un élément d'explication tient dans le différentiel du type de main d'œuvre employée, la plus qualifiée se trouvant majoritairement dans les entreprises du haut de la chaîne de sous-traitance. Ainsi le « travail d'exécution, impliquant majoritairement des ouvriers » est-il davantage réalisé chez les preneurs d'ordres (Perraudin et al. 2014, p. 128).

Dans leurs travaux statistiques (en particulier Perraudin et al., 2014), la dépendance est envisagée, de la même façon que Algava et Amira (2001) comme la part du chiffre d'affaires réalisé par des preneurs d'ordres avec leur donneur d'ordres principal. Perraudin et al. (2014) partitionnent ainsi les preneurs d'ordres en fonction d'un seuil de 50% du chiffre d'affaires réalisé avec un donneur d'ordres principal pour examiner la manière dont sont affectés les sous-traitants et leurs salariés. Mais la dépendance est aussi plus précisément décrite dans des travaux antérieurs (Perraudin, Petit, Thèvenot, Tinel, Valentin, 2009). Elle y trouve une définition plus générale, puisqu'elle apparaît comme une notion affectant toute relation de sous-traitance, et multiple. Elle prend en effet des formes variées pour le preneur d'ordres :

²⁰ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1728>

- une dépendance monétaire puisque le donneur d'ordres est responsable des commandes (en amont de la production), des ventes des produits qu'il a fabriqués (en aval) et plus généralement des revenus du sous-traitant ;
- une soumission de ses résultats au contrôle du donneur d'ordres qui exerce une évaluation fréquente de son travail ainsi qu'une soumission des moyens qu'il met en œuvre pour y parvenir ;
- est aussi évoquée une forme de dépendance du preneur d'ordres liée à la facilité de rompre le contrat.

La dépendance des salariés des sous-traitants est finalement également envisagée comme le résultat de la dépendance liée à la sous-traitance : les salariés des preneurs d'ordres sont en effet eux-mêmes dépendants de multiples entités, leurs employeurs, leurs différents donneurs d'ordre, et le taux de chômage. Du côté des sous-traitants, la menace de la rupture du contrat avec le donneur d'ordres plane sur toute l'entité productive en sous-traitance. Les salariés des sous-traitants ne peuvent pas ignorer la relative fragilité qu'institue le rapport de sous-traitance pour leur employeur vis-à-vis de son donneur d'ordres : « cette conscience aigüe d'être sur le même bateau que son patron limite l'insubordination » (Perraudin et al. 2014, p. 70).

Outre ces travaux français, il existe une littérature plus internationale dont l'objectif est de mettre en évidence les chaînes mondiales de sous-traitance. Dans une première série de travaux initiés par Gereffi et Korzeniewicz (1994) sur les « Global Commodity Chains » (GCC), l'accent est mis sur les évolutions historiques des GCC et les sources de leur transformation ou stabilité. Dépendance et pouvoir sont définis en fonction des inégalités spatio-économiques en termes d'accès différencié aux marchés et aux ressources. L'intensité de la concurrence joue également un rôle important dans le déséquilibre des pouvoirs entre deux entreprises de la chaîne. Dans les travaux de Gereffi et Korzeniewicz (1994), l'analyse est encore très imprégnée des théories du développement. Les relations interfirmes sont envisagées dans la même veine que les relations interEtats. Ainsi en 1984, Gereffi fait-il reposer la dépendance d'une nation vis-à-vis d'une autre sur les différences de pouvoir économique et politique. En 1994, l'accent est mis parallèlement sur les stratégies des firmes dominantes. Il s'agit, par exemple, de montrer que la croissance favorise l'internalisation par la firme dominante d'une partie de la chaîne, la crise favorisant davantage la sous-traitance. Surtout Gereffi et Korzeniewicz (1994) distinguent deux types de chaînes, les chaînes « pilotées par les producteurs » (producer driven) et les chaînes pilotées par les acheteurs (buyers driven chains). Selon eux ces, dernières années, les chaînes pilotées par les acheteurs ont progressivement remplacé les premières. « Ce sont, en particulier la capacité de ces firmes dominantes conduites par les acheteurs à piloter l'organisation des réseaux de productions internationaux et celle des Etats à élaborer des politiques en faveur des industries orientées vers l'exportation, qui leur ont permis d'évoluer vers des activités à plus forte valeur ajoutée au fil du temps » (Dallas, Ponte, Sturgeon, 2017).

Après ces premiers travaux plutôt centrés sur le pouvoir des firmes dominantes, suit une autre série de travaux sur les « Global Value Chain (GVC)²¹ » (Gereffi, Humphrey, Sturgeon, 2005), davantage centrés sur les différents types de coordination interfirmes. Les auteurs s'intéressent aux formes de structures de gouvernance entre les deux pôles que sont la « hiérarchie » et le « marché », nommées « réseau captif », « réseau relationnel » et « réseau modulaire ». Le choix de gouvernance ou de mode de coordination entre firmes dépend des caractéristiques techniques, des spécificités industrielles comme les capacités du fournisseur à

²¹ Je choisis dans la suite de l'HDR de garder le terme GVC comme terme générique regroupant à la fois les GCC (global commodity chain) et GPN (global production network).

décrypter ou codifier l'information et à traiter de quantités d'informations complexes. A ces différents types de réseaux sont associés une dépendance plus ou moins importante. On retiendra en particulier la notion de « transactional dependence » que Gereffi, Humphrey, Sturgeon (2005, p. 86) associe à une forme de captivité lorsque l'entreprise captive ne détient pas d'actif spécifique. Cependant, les spécialistes des GVC ne s'attardent pas plus précisément sur la définition de cette dépendance et ses ressorts, ce qui conduit Dallas et al. (2017) à parler d'une approche où le concept de pouvoir est « sous-théorisé (under-theorized) ». Les travaux sur les « Global Production Network » (Coe and Yeung, 2015) n'ont pas encore réussi à combler ce manque. Toutefois parmi cette série de travaux, on peut citer plus précisément le travail de Feenstra et Hanson (1996) plus centré que les autres sur la sous-traitance. La sous-traitance est, dans leur analyse, une réponse à la concurrence internationale. Les firmes domestiques répondent à la concurrence des pays où les salaires sont peu élevés en délocalisant leurs activités nécessitant une main-d'œuvre peu qualifiée (non-skill intensive) à l'étranger. Cela encourage l'emploi d'une main d'œuvre plus qualifiée dans l'industrie domestique. Ils montrent, à partir du traitement des données du National Bureau of Economic Research, et notamment des données de commerce extérieur des USA, que la sous-traitance internationale a contribué de 31% à 51% de l'élévation de la demande pour une main d'œuvre qualifiée aux USA sur la période 1972-1990. Via cette base de données américaine sur les biens importés, la sous-traitance est observée comme une augmentation des biens intermédiaire importés par l'industrie américaine. Feenstra et Hanson constatent que l'importation de biens intermédiaires dans le total des importations a augmenté mais de manière différenciée selon les secteurs. Ils en déduisent que les industries qui ont le plus augmenté leurs sous-traitance sont le textile, l'électronique, et l'équipement (jouets, sport...). Ces différents produits ont en commun de nécessiter l'assemblage de beaucoup de composantes qui nécessitent une main d'œuvre peu qualifiée pour leur production. Ils établissent ensuite un lien avec la hausse de main d'œuvre qualifiée aux USA sur la même période. Ainsi développement de la sous-traitance et hausse du chômage de la main d'œuvre peu qualifiée ou baisse des salaires pour cette dernière sont corrélés.

Quelques analyses du pouvoir plus approfondies font figure d'exceptions parmi les études en termes de GVC.

L'analyse de Cécile Rikap (2018) introduit le pouvoir à travers la détention d'un monopole d'innovation. Celle-ci permet d'obtenir une position de leader. Pour la conserver, les firmes leaders doivent ensuite mettre en œuvre des stratégies de défense du monopole, notamment en continuant à innover perpétuellement (renforçant ainsi les barrières à l'entrée), en sous-traitant les tâches d'exécution qui sollicitent une main d'œuvre peu qualifiée, ou en fragmentant l'innovation.

Enfin, rares sont les analyses en termes de GVC à regarder de l'autre côté des firmes leaders en analysant les stratégies des « firmes subordonnées ». Dans un travail prenant pour exemple les implantations de méthaneiseurs par des agriculteurs, Berthe, Grouiez et Dupuy (2018) considèrent ces agriculteurs comme les « firmes subordonnées » espérant sortir de leur dépendance vis-à-vis de donneurs d'ordres « firmes leader ». Berthe, Grouiez et Dupuy (2018) élaborent une combinaison d'instruments empruntés aux GVC et à l'économie industrielle qui permettent d'analyser les stratégies de différenciation, de diversification, et de spécialisation des firmes dépendantes pour envisager les opportunités d'« upgrading ». L'« upgrading » est un concept cher aux travaux sur les GVC ; c'est un « ensemble de dispositifs (faire un meilleur produit ; améliorer le processus de production ; prendre de nouvelles fonctions dans la chaîne) mis en œuvre par les firmes subordonnées pour saisir les opportunités liées à des rentes de situation et au management des risques. L'objectif des firmes est de gagner en position, c'est-à-dire de modifier leur activité dans la GVC grâce à de nouveaux savoirs et de nouvelles connaissances (Berthe, Grouiez et Dupuy, 2018). Si la

littérature sur les GVC distingue plusieurs type d'*upgrading*, les auteurs s'intéressent ici avant tout aux formes qui ne sont pas imposées par les firmes leaders et qui ne sont utiles qu'aux firmes subordonnées. Ils soulignent l'intérêt de l'*upgrading* fonctionnel qui repose sur l'acquisition de nouvelles fonctions (et/ou l'abandon d'anciennes fonctions) afin d'augmenter son niveau de compétences et l'*upgrading* inter-chaîne qui consiste à mobiliser les compétences acquises dans la réalisation d'une fonction dans une GVC au sein d'une autre GVC. C'est ce qui se passe quand les agriculteurs utilisent la méthanisation à côté de leur production laitière pour obtenir des revenus déliés de leurs donneurs d'ordres traditionnels. Ils utilisent les produits de la méthanisation pour fertiliser les sols (digestat) et sécher les grains ou chauffer les maisons du voisinage (chaleur produite).

3.1.2 Les analyse théoriques du pouvoir et de la dépendance dans les relations de sous-traitance

A côté de ces analyses où le traitement des bases de données nationales et internationales tient une place centrale, des travaux plus strictement théoriques sont également menés par les économistes intéressés par le rôle du pouvoir dans les relations de sous-traitance. Virgile Chassagnon fait le pont entre « gouvernement externe des firmes », l'analyse de la sous-traitance internationale mise en place par les firmes, et « gouvernement interne des firmes », à une échelle généralement nationale, via son concept de « firme-réseau » ou de « firme-monde ». La « firme monde » (Chassagnon, 2013) cherche ainsi à « organiser un système complexe de relations de pouvoir, ce qui en fait une entité économique superpuissante qui s'affranchit des frontières réglementaires traditionnelles ». Cette analyse aborde les liens entre sous-traitance et travailleurs dépendants, peu étudiés par les travaux sur les GVC, via la distinction de trois types de pouvoirs associés au gouvernement interne de ces firmes réseaux: l'autorité, via la relation de subordination ; le pouvoir de *jure* qui vient de la détention des droits de propriétés par l'employeur qui peut choisir d'exclure le travailleur de l'entreprise, ce qui place ce dernier en situation de dépendance, notamment en raison du fort taux de chômage ; le pouvoir *de facto* que l'employeur, comme l'employé, possèdent selon leurs capacités et compétences.

Dans le gouvernement externe, le droit du travail disparaît au profit du droit commercial et le pouvoir *de facto* prédomine. La « firme-réseau » fragmente ainsi ses frontières et sa production et « détient le pouvoir *de facto* de coordonner le tout sans recourir à l'intégration capitaliste » (Chassagnon, 2012), ce qui lui permet d'échapper à ses obligations juridiques en termes de protection des travailleurs et ses responsabilités légales via la délocalisation. Bernard Baudry et Virgile Chassagnon s'interrogent alors sur le type de régulation possible et s'intéressent aux compromis entre autorégulation privée et régulation publique. Il s'agit notamment pour eux de montrer l'intérêt des dispositifs de normes ou de certifications tout en montrant qu'ils ne suffisent pas. L'Etat comme la pression de la société civile sont considérés comme nécessaires pour rendre ces dispositifs « effectifs et pérennes » (Baudry et Chassagnon, 2012). Ces travaux permettent de distinguer plusieurs échelles géographiques de régulation et les logiques de pouvoir associées.

Ce sont également des réseaux de firmes qu'analysent Sacchetti et Sugden (2003) dans une analyse économique des relations de pouvoirs entre ces firmes. Souhaitant prendre le contrepied des analyses économiques traditionnelles qui considèrent que « dans les soit-disant marchés libres, tous les acteurs ont un pouvoir égal » (2003, p. 670) ou encore que le pouvoir ne naîtrait que d'échecs des marchés (« market failure ») comme l'asymétrie d'information. Au contraire, Sacchetti et Sugden considèrent le pouvoir comme un élément constitutif des

réseaux de relations, sans lui attribuer de connotation négative. S'appuyant sur la définition de Weber, ils définissent le pouvoir comme « la capacité d'un acteur ou groupe d'acteurs à déterminer les politiques et objectifs généraux souhaités, même en dépit du manque de volonté et de la résistance d'autres personnes » (2003, p. 674). Ainsi pour eux, la contractualisation entre acteurs indépendants ne signifie pas pour autant que ces acteurs aient le même pouvoir. Il faut tenir compte de la façon dont le pouvoir est distribué entre eux. Pour cela, Sacchetti et Sugden distinguent plusieurs types de réseaux : les réseaux de dépendance mutuelle où le pouvoir est réparti entre les firmes, et les réseaux de directions où les acteurs n'ont aucune influence, aucun pouvoir sur les décisions stratégiques, excepté l'un d'entre eux, la « firme cœur (core firm) » qui prend toutes les décisions.

Pour déterminer la structure de gouvernance des réseaux de firme, les auteurs distinguent différents critères comme la concentration du pouvoir (aux mains d'une « core firm » ou mieux réparti), la manière de gérer les problèmes entre firmes (stratégie de rupture (c'est-à-dire le changement du partenaire en cas de difficulté notamment grâce à une position de monopole) ou dialogue continu), la nature des relations interfirmes (cadre mutuel des décisions pour les réseaux de dépendance mutuelle ou relation d'autorité pour les réseaux de direction), le type de rationalité dont procèdent les acteurs (rationalité strictement instrumentale versus rationalité émancipatrice qui permet aux acteurs d'apprendre des réseaux auxquels ils appartiennent). Avec cette distinction, Sacchetti et Sugden cherchent à montrer qu'il existe différents types de réseaux en raison de la nature du pouvoir des relations économiques et sa répartition, de la nature des participants, et de la façon dont ils gèrent leurs relations. Les rapports de sous-traitance sont envisagés comme une forme de réseau de direction où le donneur d'ordres détient le pouvoir asymétriquement et contrôle la chaîne pyramidale : la firme cœur (donneur d'ordres) est tout en haut d'une pyramide. Les sous-traitants de premiers rangs occupent le premier échelon en-deçà et sont peu nombreux. Ils bénéficient d'un statut spécifique : ils sont ainsi parfois associés aux projets de R et D (par exemple le design pour les constructeurs automobiles) et ont des contrats de long terme avec la firme mère. Descendre dans la pyramide implique de rencontrer des firmes de plus petites tailles avec de moins bonnes compétences techniques, et une concurrence accrue entre un nombre plus grand d'entreprises.

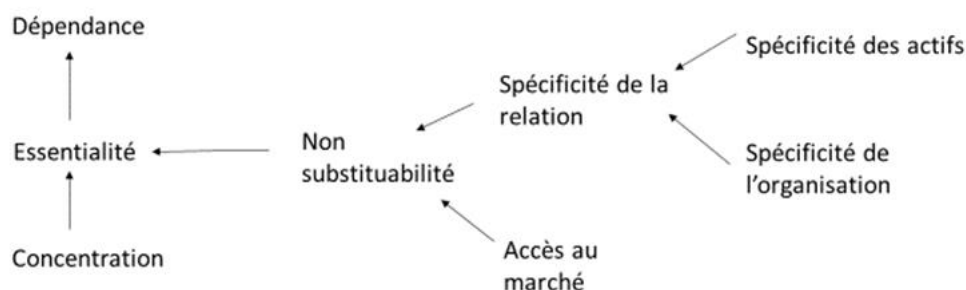
L'analyse de la sous-traitance des économistes Sacchetti et Sugden a le mérite de proposer une alternative théorique aux analyses économiques de la sous-traitance en introduisant différentes formes de pouvoir sans considérer une fois pour toute que le pouvoir se traduit nécessairement par une domination totale ni un « jeu à somme nulle ». D'autre part, ils utilisent un outil, l'analyse des réseaux, généralement proposé par les sociologues comme une alternative au modèle de concurrence parfaite (Granovetter, 1985 ; White, 2002).

Concernant plus précisément la dépendance entre firmes, l'analyse de Sacchetti et Sugden (2003) en distingue deux formes. L'une est une interdépendance entre les firmes, qu'ils appellent « dépendance mutuelle ». Dans ce type de réseau, être dépendant ne pose pas de problème aux entreprises car chacun peut conserver sa propre stratégie en négociant et communiquant avec les acteurs de son réseau. L'autre forme, elle, est unilatérale. Il s'agit de la dépendance des sous-traitants derniers échelons de la pyramide vis-à-vis des échelons supérieurs, en particulier de la firme cœur. Au contraire ici, les sous-traitants sont dépendants car ils se voient imposer les décisions stratégiques. Il existe donc chez eux deux formes de dépendance correspondant à deux formes de réseaux d'entreprises, l'une d'elle posant problème car elle supprime la possibilité pour certaines entreprises de participer aux décisions qui la concerne. Cette conception de la dépendance économique se rapproche de celle de Del Cont (1997) en termes de perte de maîtrise par les sous-traitants, j'y reviendrai dans la troisième partie.

Dans une analyse plus ancienne consacrée à la sous-traitance dans le secteur qui nous intéresse ici, celui des transports de marchandises, Lionel Grand propose également une analyse théorique des relations entre entreprises qui confère une place particulière à la notion de dépendance économique.

C'est en découvrant sa thèse, rédigée en 1997 sur la sous-traitance dans les transports de marchandises que j'ai trouvé des outils particulièrement intéressants pour une analyse empirique bien que lui n'ait pas procédé à une tel travail. Grand tente d'établir une typologie *a priori* des différentes relations de sous-traitance dans les transports. Pour cela, il utilise plusieurs critères théoriques inspirés notamment des théories synthétisées ci-dessus – il insiste en particulier sur la détention par un transporteur d'actifs spécifiques – ainsi que d'autres travaux plus anciens consacrés aux « relations industrielles », en particulier les analyses d'Emerson (1962) et Thompson (1967). L'objectif est d'identifier des indicateurs théoriques permettant de juger de l'asymétrie ou non des relations entre transporteurs : « le concept de dépendance est envisagé comme un critère intéressant pour juger du caractère équilibré ou non d'une relation, (...) une vision approximative mais relativement opérationnelle et quantifiable de cet élément » (Grand, 1997, p. 134). Sans le dire explicitement, Grand réalise une analyse relationnelle de la dépendance – qu'il nomme plutôt « analyse duale » – qui pose la question de la dépendance de chacune des deux parties vis-à-vis de l'autre. Pour déterminer la nature de la relation de sous-traitance entre deux transporteurs, Grand recense alors les différents indicateurs de dépendance économique identifiés par Marchesnay (1979), Pfeffer et Salancik (1978) et Thompson (1967) pour caractériser des relations entre firmes fournisseurs et firmes clientes, à savoir l'essentialité, la substituabilité et la concentration des flux d'échange (dont l'organisation est présentée sur la figure 5), indicateurs sur lesquels je reviendrai en détail en 3.4.

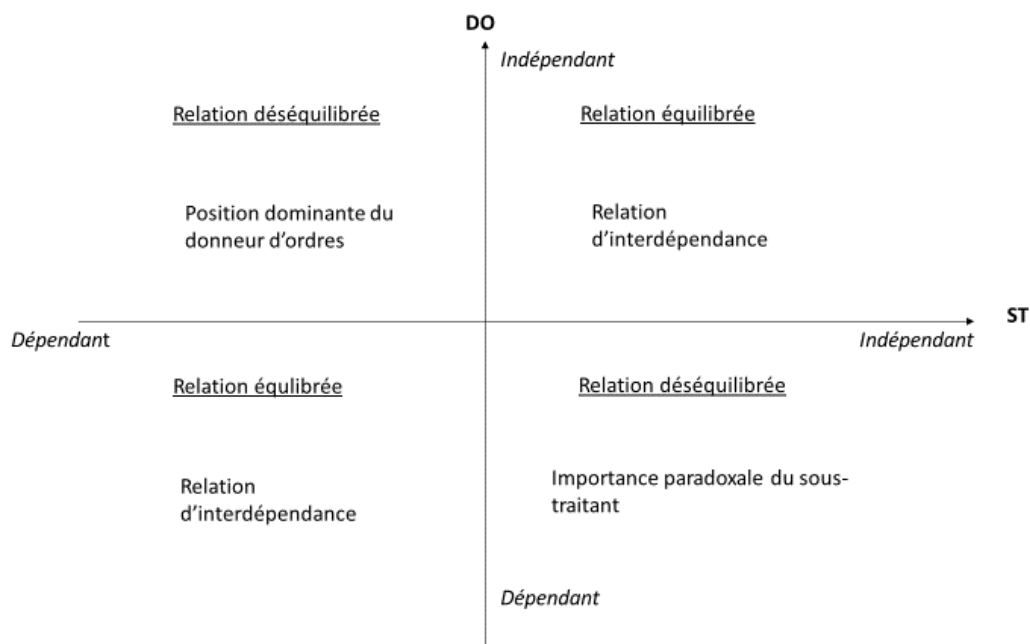
Figure 5. Reproduction du schéma de Lionel Grand : Les facteurs de la dépendance



Source : Grand, 1997, p. 144

Il analyse alors la sous-traitance dans les TRM en construisant une typologie – strictement théorique – qui classe les relations bilatérales sous-traitants/donneurs d'ordres en quatre catégories « qui doivent être considérées en termes d'idéal-type selon l'analyse de Max Weber » (1997, p. 169) : indépendances des deux protagonistes l'un vis-à-vis de l'autre, interdépendance, dépendance du seul sous-traitant et dépendance du seul donneur d'ordres.

Figure 6 : Présentation générale de la typologie d'analyse des relations de sous-traitance : la dépendance croisée de Lionel Grand



Source : Grand, 1997, p. 148, schéma 15

Chacune des situations possibles est ensuite illustrée par un cas empirique et les situations où le sous-traitant est indépendant sont jugées « peu fréquentes », mais rendues possibles dans le temps.

3.1.3 Les analyses empiriques sectorielles du pouvoir et de la dépendance dans les relations de sous-traitance

Outre cette analyse théorique de la sous-traitance dans le transport réalisée par Grand (1997), il existe très peu d'analyses sectorielles empiriques provenant d'économistes. Ce travail est généralement dévolu aux sociologues, sans doute mieux armés pour mener ce type d'enquête. Néanmoins les travaux d'Armelle Gorgeu et René Mathieu, en grande partie dédiés à l'industrie automobile, sont une exception en la matière. Cette industrie a subi de nombreuses recompositions depuis les chocs pétroliers de 1973 et 1979. Pour affronter la concurrence internationale et appliquer les nouvelles normes de qualité, les constructeurs automobiles ont procédé à des restructurations. En 2010, la filière est dominée par les constructeurs automobiles qui délèguent la fabrication des composants à des fournisseurs de rang 1, généralement détenus par de grands groupes étrangers, eux même sous-traitants à des fournisseurs de rang 2 etc. La description du fonctionnement de ces chaînes des sous-traitances s'ajoute à celle des conséquences sur les conditions de travail des ouvriers et cadres. Ardeni, Gorgeu, Mathieu (2010) montrent ainsi que les conditions de travail chez les fournisseurs (preneurs d'ordres) sont plus dégradées car les usines constructeurs ont connu « des améliorations notables » que les fournisseurs n'ont pas eu les moyens de mettre en place. De plus, les emplois sont moins pérennes dans les usines fournisseurs. Ils établissent également un lien entre conditions de travail et degré de dépendances des fournisseurs vis-à-vis des constructeurs : « les usines dont la production est dédiée à une usine de montage constructeur qu'elles livrent en synchrone subissent une tension qui rend les conditions de travail intenables. C'est le cas de ces établissements situés dans les parcs industriels

fournisseurs, c'est-à-dire dans l'enceinte des usines constructeurs, propriétaires du terrain et des locaux, qui exercent une pression permanente, en face à face, sur la direction et le personnel de ces unités de production » (Ardenti, Gorgeu, Mathieu, 2010). Comme le précise les auteurs, il s'agit ici d'entreprises dépendantes au sens où elles travaillent pour un seul donneur d'ordre, dans son enceinte même. Elles dépendent alors des constructeurs pour leurs commandes, leurs revenus, leurs locaux, et appliquent directement leurs politiques économiques, notamment en termes de gestion de la main d'œuvre. On retrouve ici les différentes dimensions de la dépendance évoquées par Sacchetti et Sugden (2003) ou Perraudin et al. (2003). Cette dépendance s'exprime aussi dans les formes d'organisation du travail puisque « les restructurations récentes visent à standardiser le travail pour qu'il puisse être effectué par un intérimaire et délocalisé facilement » (Gorgeu et Mathieu, 2015).

La sous-traitance est une stratégie parmi d'autres (introduction du lean management, délocalisation, utilisation massive de l'intérim, standardisation du travail, plans de licenciement) de cette industrie aujourd'hui articulée autour d'une hiérarchie d'entreprises. Les firmes fournisseurs, derniers maillons, sont ainsi celles qui cumulent plusieurs formes de dépendances (spatiales, financières, en termes de politiques économiques, de revenus etc.). L'accent est surtout mis sur les conséquences de ces dépendances sur les salariés des preneurs d'ordres (qu'ils soient intérimaires ou non) : « les exigences de qualité, de livraisons en juste à temps et de réduction des coûts, à l'égard de leurs fournisseurs sont répercutées sur le personnel productif qui cumule pénibilités physiques et psychosociales (...). Les constructeurs délèguent en priorité à leurs fournisseurs les activités les plus génératrices de pénibilités et ont des exigences de gains de productivité plus importantes envers ces derniers qu'à l'égard de leurs propres usines » (idem). Comme l'ont déjà montré Algava et Amira (2011), ces usines derniers maillons voient augmenter les troubles musculosquelettiques et psycho-sociaux par rapport aux usines constructeurs (Gorgeu et Mathieu, 2015).

L'analyse de Vincent Frigant sur l'architecture modulaire de l'industrie automobile fait le lien entre les travaux de Gorgeu et Mathieu et les analyses en termes de GVC. En effet, il montre comment l'industrie automobile mondiale s'articule aujourd'hui autour de grands constructeurs internationaux qui n'ont plus pour mission que de « définir l'architecture globale des voitures et leur(s) positionnement(s) de marché » (Frigant et Talbot, 2004). Leurs sous-traitants, des fournisseurs appelés « équipementiers », se répartissent ensuite les tâches de conception et de production. Les équipementiers de rang 1 sont des entreprises multinationales qui prennent en charge la totalité de cette conception et peuvent proposer des innovations techniques aux constructeurs. La R&D (recherche et développement), autrefois apanage des constructeurs est désormais en partie externalisée aux équipementiers de rang 1. Les équipementiers de rang inférieur sont en charge de la construction de modules qui doivent s'agencer facilement et permettre une recomposition facilitée de la voiture via des interfaces dites « découplées » (un changement dans un composant n'implique pas de changement dans l'autre). Si cette modularité était parfaite, les firmes seraient plus ou moins interchangeables mais les firmes constructeurs conservent des stratégies diverses, et les progrès techniques impliquent que les modules, comme les interfaces sont instables. Dans cette analyse de l'industrie automobile, les relations entre constructeurs et fournisseurs de rang 1 sont centrales, chacun mettant en place des stratégies pour éviter d'être trop dépendant de l'autre. Certes la sous-traitance permet aux donneurs d'ordres, les constructeurs, de viser la baisse des coûts de R&D qui sont reportés sur les fournisseurs mais ils ne sont pas à l'abri ainsi d'une perte de compétence et de maîtrise technologique (par exemple sur les systèmes dynamiques de freinage) (Frigant, 2009) qui les placerait dans une situation de dépendance à leur tour et de vulnérabilité par rapport à des concurrents plus intégrés. C'est pourquoi tout en sous-traitant, ils s'assurent de mettre en concurrence leurs fournisseurs de rang 1 (multisourcing)

notamment d'un modèle à l'autre. Les fournisseurs cherchent, quant à eux, à se différencier. Pour se faire, ils tentent de développer des monopoles d'innovation pour pouvoir proposer leurs innovations à d'autres constructeurs. Ils espèrent aussi profiter de la hausse des normes environnementales pour développer des technologies que leurs constructeurs connaissent mal et renforcer leur monopole. Pour le moment néanmoins ils n'ont pas encore réussi à augmenter leurs marges, la charge de la R&D et la pression à la baisse des prix exercée par les constructeurs qui les mettent en concurrence les maintenant dans une position de vulnérabilité économique. Dans cette logique, pour préserver leurs marges, les fournisseurs externalisent à leur tour la production des modules dans des pays où la main d'œuvre est moins chère. La pression exercée par les constructeurs a ainsi des incidences sur les travailleurs en toute fin de chaîne.

Les travaux d'économistes se décomposent donc d'une part, en analyses statistiques permettant de souligner les différences de conditions de travail, de salaires ou de qualifications entre donneurs d'ordres et preneurs d'ordres. La dépendance y apparaît généralement traitée comme une proportion de chiffre d'affaires qui peut poser problème au-delà d'un seuil de 50%. Ces analyses mettent ainsi en évidence les conséquences des stratégies d'« éclatement » des entreprises sur la dégradation des conditions de travail et d'emploi (Thévenot et al. 2021). D'autre part, les travaux strictement théoriques peuvent être distingués entre ceux qui inscrivent la sous-traitance dans une logique de destruction des protections des travailleurs et des collectifs de travail, et ceux qui se focalisent sur les formes de pouvoirs (Baudry et Chassagnon 2012), notamment au travers de réseaux d'entreprises (Sacchetti et Sugden, 2003) ou de dépendances (Grand, 1997).

S'ajoutent à ces analyses des travaux de recherche plus rares en économie puisqu'elles procèdent de longues enquêtes qualitatives. Ce travail empirique approfondi notamment sur l'industrie automobile française permet de mettre en évidence le lien entre sous-traitance et évolution des métiers ouvriers. La dépendance est liée à la position de la firme dans la hiérarchie industrielle qui s'est progressivement dessinée notamment via les rachats et concentrations des fournisseurs par des groupes étrangers.

Je puise dans cette littérature pour aborder la sous-traitance dans le secteur spécifique de la messagerie. Etant donné le faible nombre de données sur le transport routier de marchandises dans les enquêtes REPONSE et l'impossibilité de segmenter le secteur du transport routier de marchandises pour isoler la messagerie, j'ai privilégié le développement de mes propres enquêtes (auprès des sous-traitants et des donneurs d'ordres), en tentant de contourner les biais des précédentes enquêtes. J'ai également choisi de me référer aux critères théoriques définis par Grand (1997) et ses prédécesseurs mais en les adaptant au terrain précis de la messagerie. Avant de montrer quels sont les indicateurs les plus adaptés pour mesurer la dépendance économique dans les TRM, (3.3), il faut préciser le cadre d'analyse que je retiens ici (3.2.).

3.2 L'analyse de la dépendance économique entre les acteurs de la messagerie

Cette partie présente la construction de mon propre cadre d'analyse appliqué à la messagerie. Pour la détailler et montrer comment la dépendance économique liée à la sous-traitance dans la messagerie peut être abordée (3.2.2), et comment construire des indicateurs de mesure (3.2.3, 3.2.4), il faut préciser les caractéristiques de la sous-traitance dans ce secteur bien particulier qu'est la messagerie (3.2.1.), qui vont notamment permettre de comprendre des stratégies en terme de gestion de la main d'œuvre des donneurs d'ordres.

3.2.1 Les spécificités de la sous-traitance dans la messagerie

Lorsqu'on examine les relations de sous-traitance dans la messagerie, il faut tenir compte de certaines caractéristiques propres à ce segment des TRM. Il faut d'abord souligner que ce qui est sous-traité, ce n'est pas une activité annexe (comme peuvent l'être par exemple, pour des groupes de transport, le ménage ou l'informatique) mais bien l'activité cœur de métier : le transport de marchandises, la livraison de colis, de palettes, de vrac, ou l'embranchement de remorques. Les entreprises de messagerie pourraient réaliser ce transport par elle-même – d'ailleurs pour la plupart, elles l'ont longtemps fait – mais elles décident de le sous-traiter massivement.

L'externalisation est également favorisée, on l'a vu, par le caractère incontournable des intermédiaires, comme les commissionnaires, par la structure du secteur, la faiblesse des marges des groupes de messagerie et la chaîne d'acteurs propre à ce sous-secteur. Mais elle est surtout utilisée dans des objectifs d'économie. Il s'agit pour les groupes de messagerie de contourner la réglementation transport sur les durées de travail, dans le prolongement des décrets Gayssot. En effet si la durée de travail hebdomadaire des conducteurs salariés d'entreprises de messagerie est légalement fixée à trente-cinq heures depuis 2002, avec une durée maximale fixée à quarante-huit heures²², il n'en est rien pour les indépendants. Pour ces derniers, aucun texte de loi français ni communautaire ne régule la durée de travail. Bien entendu, plus largement, la sous-traitance leur permet de contourner la législation en matière de salariat, ce que Perraudin et *al.* nomment « l'évitement de la relation d'emploi » (2013). Ainsi sont économisés les cotisations patronales, le paiement des congés payés et bien sûr les frais de licenciement. Outre ces économies, la sous-traitance permet également de transférer la responsabilité de la livraison. En effet alors qu'un chauffeur-livreur salarié est payé à l'heure, peu importe le nombre de colis qu'il ait livré, un chauffeur-livreur sous-traitant, lui, est payé au point livré. Le sous-traitant a donc tout intérêt à livrer beaucoup puisque plus il livre d'adresses, plus il augmente son revenu. Il est également incité à livrer correctement car dès qu'il livre en retard, ou pas selon la bonne modalité (en mains propres, en boîte aux lettres, en relais colis) ou qu'il ne respecte pas les procédures (scanning, signatures etc.), il est pénalisé par une sanction financière, comme l'explique cette chauffeure-livreuse travaillant pour une grande entreprise française de messagerie express en 2021 :

« En plus de ça un créneau horaire à respecter de plus ou moins 30 min en fonction de ce que le logiciel aura calculé. Exemple : il va t'annoncer une adresse à 10h42, tu auras entre 10h12 et 11h12 pour passer. Avant ou après, ton point décompté est ou pénalité pour le patron. (...). On a signature obligatoire + tampon pour les pros, si ça ne va pas, c'est décompté, si tu n'as pas les heures de livraison et le nom du réceptionnaire c'est décompté...».

Il n'y a, en outre, aucune réglementation en termes de conduite pour les véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes (VUL) qui sont les plus utilisés en ville, les règlements 3820 et 3821 limitant les temps de travail et de conduite et imposant des temps de repos ne

²² Voir le décret 2002-622 Gayssot 2 qui isole les conducteurs de messagerie des grands routiers et des autres personnels roulants, remplacé par l'article D3312-45 du code des transports introduit par le décret 2016-1550.

s'appliquent pas²³. Ainsi n'y a-t-il aucune limite ni aucune règle concernant leur volume horaire.

Ces différentes caractéristiques de la sous-traitance dans la messagerie décrites ci-dessus dessinent une forme de sous-traitance susceptible d'engendrer de la dépendance économique interentreprises. Dans mon cas d'étude, plus que dans celui de l'industrie automobile décrit par Armelle Gorgeu, René Mathieu et Vincent Frigant, cette dépendance est surtout subie par les entreprises derniers maillons de très petite taille, vis-à-vis des petites entreprises sous-traitantes intermédiaires qui elles-mêmes sont dépendantes de grands groupes de transport dépendants à leur tour des chargeurs.

3.2.2 La dépendance interfirme : une notion relative et relationnelle

Pour analyser les relations spécifiques entre sous-traitants et donneurs dans la messagerie, je suis partie de la littérature utilisée par Lionel Grand (1997) pour analyser la sous-traitance transport dans sa thèse. Pour rappel, celui-ci cherchait à construire des indicateurs théoriques de dépendance économique pour réaliser une typologie des relations de sous-traitance dans le secteur global des transports de marchandises. Néanmoins il s'intéresse à cette occasion assez peu au secteur de la messagerie et ne cherche pas à confronter ses indicateurs au terrain. Pour autant, en replongeant dans cette littérature, on peut commencer par donner une définition plus précise de la dépendance économique (Rème-Harnay, 2020, *Droit et société*). Grand cite, à cet égard, le travail fondateur de Richard Emerson. Dès 1962, en effet, Emerson, sociologue spécialiste des analyses en termes de « social power » et « social exchange » est un des premiers chercheurs à envisager la dépendance comme une notion à la fois relationnelle et relative. Il la considère comme le pendant de la notion de pouvoir et la définit ainsi : « la dépendance de A envers B comme directement proportionnelle à ce qui motive l'investissement (motivational investment) de A pour atteindre des objectifs dont la réalisation passe par B » (Emerson, 1962, p. 32). L'article fondateur d'Emerson engendre deux types de travaux sur la dépendance, l'un consacré à la dépendance des firmes aux ressources, l'autre à la dépendance entre firmes.

Ces travaux permettent de construire des premiers indicateurs pour mesurer la dépendance économique. Je n'y sélectionne donc que ceux qui vont pouvoir être utilisables en pratique. Jacobs (1974) consacre un travail à la dépendance organisationnelle des firmes à leur environnement et propose de reformuler la définition d'Emerson en identifiant deux composantes de la dépendance : « la substituabilité » et « l'essentialité », sans en donner de contenu précis ni de mesure opérationnelle. Reprenant ce travail pour analyser la dépendance des firmes individuelles vis-à-vis des groupes, Marchesnay (1979) propose de retenir un troisième indice de dépendance inspirée des travaux de Pfeffer et Salancik (1978) : « la concentration des taux d'échange ». Enfin adaptant les critères de Marchesnay aux relations de sous-traitance dans le TRM, Grand pense à en ajouter un quatrième qu'il appelle « la dépendance générale ».

Ces travaux ont en commun de concevoir la dépendance comme une notion relative qui caractérise la nature et l'intensité de la relation entre entreprises. Toute entreprise, pour survivre, ou pour maximiser son profit, est dépendante de ses banquiers, ses financeurs, ses fournisseurs ou ses clients mais à un degré plus ou moins important. Une situation de non dépendance n'existe donc pas. Il n'existe qu'une gradation de situations qui devraient pouvoir être rendues comparables, objectivables et, en particulier, un seuil à partir duquel elle devient

²³ De même les VUL ne sont pas équipés d'un chronotachygraphe pour décompter les temps contrairement aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Le décret 98-59 se contente d'inciter les employeurs à décompter le temps de service des VUL par le biais de feuillet horaire de service ou livret individuel de contrôle.

problématique, au-delà duquel, pour reprendre les termes de Marchesnay, une entreprise « est en mesure de conformer la politique et la gestion de l'autre unité [celle qui est dépendante] à ses propres intentions et actions, à la logique propre de son organisation » (1979, p. 710). Pour ces auteurs, les enquêtes empiriques doivent permettre d'identifier des seuils au-dessus desquels l'entreprise dépendante est en danger. Mais aucun d'entre eux ne s'attelle à l'investigation empirique.

3.2.3 Les indicateurs théoriques de dépendance interfirmes applicables aux relations de sous-traitance ?

Les trois indicateurs théoriques de dépendance ont été construits par les héritiers d'Emerson dans les années 1970 pour analyser surtout les relations clients/fournisseurs. Je m'essaie donc d'abord à identifier les obstacles à leur adaptation aux relations donneurs d'ordres/ preneurs d'ordres (Rème-Harnay et al. 2014, *Socioéconomie du travail* ; Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*, Rème-Harnay, 2020 *Droit et Société*).

Le premier indicateur identifié dans le prolongement d'Emerson 1962 est la substituabilité. Dans la perspective de la dépendance aux ressources, la substituabilité est définie par le sociologue Thompson (1967) comme l'existence pour une entreprise d'alternatives pour accéder aux ressources nécessaires. Dans l'analyse des relations de dépendance interfirmes, l'économiste Marchesnay l'exprime sous forme de questions : « existe-t-il d'autres échangistes possibles pour ce produit entre lesquels vous avez choisi ? Pourriez-vous changer d'échangiste (...) sans coûts insupportables ou excessifs ? » (1979, p 712). Dans ces travaux, le cas envisagé est celui des relations de firmes avec leurs fournisseurs de ressources, l'indicateur de substituabilité tel que défini par Thompson ou Marchesnay repose alors sur la disponibilité de, et l'accès à, la ressource. Toutefois pour la situation des relations de sous-traitance, cet indicateur perd son sens puisque ce n'est pas en substituant son donneur d'ordres principal à un autre mais en augmentant le nombre de ses donneurs d'ordres que le sous-traitant pourrait réduire sa dépendance par rapport au premier. Je suis donc conduite à le mettre de côté dans un premier temps.

Le deuxième indicateur de dépendance, considéré par Marchesnay (1979) comme l'indice principal d'un degré de dépendance (p. 711) est la concentration du flux d'échanges entre deux partenaires. Il est l'indice le plus facilement quantifiable et le plus couramment utilisé pour estimer la dépendance économique. On peut l'aborder en calculant une proportion de chiffre d'affaires. C'est notamment celui qu'utilisent Perraudin et al. (2014) dans leurs études sur la sous-traitance, ou Jérôme Lombard (1994). Néanmoins le calculer ne pourra pas suffire. Il faudra définir un seuil pour déterminer à partir de quel niveau la dépendance est problématique.

Définie par Jacobs (1974) conjointement à la substituabilité comme la traduction quantitative de la définition d'Emerson, l'essentialité est un indice du degré de dépendance défini ainsi : une situation de dépendance économique est caractérisée dès lors que la rupture des relations commerciales entre le fournisseur et le distributeur risquerait de compromettre le maintien de son activité. Il s'agit de montrer, via un indicateur, à quel point le donneur d'ordres est essentiel à la survie du preneur d'ordres. C'est un de ceux que j'ai eu le plus de mal à approcher car cette notion semble trop large quand on la rapporte aux relations de sous-traitance. Compter le nombre d'ordres qu'un sous-traitant est apte à nouer en fonction de sa taille pourrait permettre de l'approcher. Mais il faudrait idéalement lui adjoindre un indicateur de concurrence en fonction des conditions de concurrence et/ou de la taille respective des acteurs. En Ile-de-France, par exemple, le vivier d'entreprises sous-traitantes est important :

plusieurs milliers d'entreprises sont disponibles pour une quinzaine de grands groupes de messagerie. Or « une organisation avec de nombreux concurrents qui vendent un bien à un acheteur qui peut aisément le substituer sera problématique en termes de dépendance. (...) Plus le nombre de vendeurs concurrents est important, moins ceux-ci ont de pouvoir » (Jacobs, 1974, p.51).

Dans sa thèse sur la sous-traitance dans le transport, Lionel Grand (1997, p. 140) propose un quatrième critère, qu'il appelle « dépendance générale », déjà construit pour analyser les relations de sous-traitance et défini comme la présence nécessaire d'un intermédiaire (client final, donneur d'ordre, fournisseur, etc.) pour réaliser une activité. Il n'a de sens que dans les situations où l'intermédiation est très présente, comme dans les TRM. Il ne doit donc être envisagé dans l'analyse de la dépendance interfirmes que dans un cadre précis. Or ici les donneurs d'ordres sont des groupes de messagerie qui peuvent exécuter eux-mêmes le transport ou bien le sous-traiter. Leur objectif est de minimiser leurs coûts pour remporter les appels d'offre lancés par les chargeurs. Les entreprises de transport de petite taille sont en général incapables de répondre à ces appels d'offre, ne pouvant affréter un nombre de camions et de chauffeurs suffisants et ce, à des tarifs compétitifs. Or le TRM étant composé de 89% de TPE, face à des chargeurs de plus en plus concentrés (Lezec, Montagnier, 2006.), ce sont donc généralement les groupes de messagerie, qui concourent pour les appels d'offre et jouent le rôle d'intermédiaire entre ceux qui demandent le transport et ceux qui l'exécutent, les TPE sous-traitantes. Cet indicateur semble adapté aux relations de sous-traitance dans la messagerie. Mais seule les enquêtes auprès des sous-traitants permettront de l'approcher empiriquement.

3.2.4 Les indicateurs de dépendance économique mesurés via les enquêtes empiriques

Pour construire des indicateurs pratiques permettant de mesurer la dépendance économique, j'ai procédé à une première enquête en 2015. Je l'ai dit, les différentes enquêtes menées sur la sous-traitance auparavant comportaient certains biais dans l'échantillonnage. En réalisant mes propres enquêtes auprès des sous-traitants mon objectif était multiple. Il s'agissait d'abord d'actualiser les anciens travaux empiriques sur la sous-traitance menés dans les années 1980 et 1990, notamment pour déterminer si la sous-traitance transport avait changé. Ensuite je voulais bâtir un échantillon plus conforme à la réalité en termes de tailles d'entreprises et avec moins de biais de sélection. En effet, d'une part, l'enquête réalisée en 2011 par le LAET ne comptait que trois indépendants travaillant seuls pour toute la région Ile-de-France. Or ces entreprises unipersonnelles sont nombreuses, notamment dans la catégorie transport de proximité (voir tableau 19).

Tableau 19 : Entreprises de transport de proximité selon leurs effectifs salariés en 2017

Activité	Taille	31/12/2017
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	22 110
	<i>0 salarié</i>	<i>14 125</i>
	<i>1 à 9 salariés</i>	<i>7 985</i>
	10 à 49 salariés	3 073
	50 salarié et plus	392
	Total	25 575

Source : enquête SIRENE 2017, (CGDD, 2020)

D'autre part, l'enquête 2011 du LAET, comme celles de Violland (1985), Bossier, Patier-Marque (1992) et Lombard (1994) opéraient une sélection de sous-traitants, soit en passant par les donneurs d'ordres, ce qui éliminait les cas problématiques, soit au contraire, en se

concentrant sur ces cas préoccupants via les registres des directions régionales de l'équipement. J'ai cherché à contourner ces biais de sélection en ne passant ni par les directions de l'équipement ni par les donneurs d'ordres. La sélection s'est opérée dans la rue en fonction des véhicules qui se présentaient. Elle est donc articulée autour d'un périmètre géographique : plusieurs rues commerçantes parisiennes des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Paris – j'y suis allée, en alternance ou en compagnie de Audrey Ritter, alors étudiante en stage à Splott, tous les mardis durant plusieurs mois, ce qui a incité les sous-traitants réguliers à progressivement accepter de nous parler – et plusieurs sites hors Paris (centres commerciaux en première et deuxième couronne et en grande périphérie). Il existe un biais en défaveur des départements du sud de l'Ile-de-France. Cette approche permet de regrouper bien plus d'indépendants travaillant seuls. Enfin, le dernier enjeu de cette enquête était de construire les indicateurs de dépendance économique interfirmes en ciblant les entretiens sur des questions s'y rapportant spécifiquement (le questionnaire est présenté en annexe). L'encadré méthodologique suivant décrit le processus que j'ai suivi.

Encadré 4 : Enquête sous-traitants 2015

Pour ce volet d'enquête, entre mars et novembre 2015, 67 entreprises chauffeurs-livreurs furent interrogés directement sur les lieux de livraison des marchandises dans l'ensemble des départements d'Ile-de-France (sauf 91 et sud du 78 et du 94) après identification de rues commerçantes et centres commerciaux. Le procédé consistait à identifier un VUL puis à aller à la rencontre du chauffeur pour déterminer qui il était. Ainsi j'excluais les chauffeurs d'entreprises hors transport (BTP, électricité, maçonnerie, chauffage ...), d'entreprises travaillant en compte propre (c'est à dire chauffeurs salariés ou patrons d'entreprises chargeurs réalisant le transport interne), et bien sûr les chauffeurs salariés des grands groupes de messagerie comme DHL, UPS, Fedex, Chronopost, ...

J'ai uniquement sélectionné les entreprises aux statuts de sous-traitants en identifiant leurs employeurs et/ou clients. Au final, l'échantillon est constitué de 67 sous-traitants dont trois ayant pour donneur d'ordres principal un grossiste (à côté des messagers). Parmi eux, 25 étaient des indépendants travaillant seuls, les 42 autres étaient soit salariés d'entreprises de sous-traitance, soit à leurs têtes. Lorsque cela a été possible, les salariés d'entreprises de sous-traitance m'ayant confié les coordonnées de leurs patrons, ces derniers ont été interrogés lors de 18 entretiens courts complémentaires²⁴. L'effectif salarié des entreprises de l'échantillon se répartit ainsi :

Tableau 20 : effectifs des entreprises sous-traitantes²⁵

Effectifs salariés	0	Entre 1 et 4	Entre 5 et 9	Entre 10 et 19	20 et plus
Nb entreprises	25	10	14	12	6

Les entretiens sont très courts, ils sont conduits en suivant le chauffeur-livreur dans la rue durant sa livraison, soit en grimpant dans son camion pour quelques livraisons. Les questions sur la dépendance économique sont donc posées le plus rapidement possible avant les autres éléments sur l'entreprise. Lorsque cela était possible, des observations informelles plus longues ont été réalisées en poursuivant la tournée avec le sous-traitant.

Dans le cadre de cette enquête, j'ai mené des entretiens complémentaires auprès des

²⁴Les entretiens sont effectués en quelques minutes pendant les livraisons ou les embouteillages. Dans 24 cas sur 67, les réponses au questionnaire ne sont que partielles.

²⁵Effectifs déclarés au moment de l'entretien, vérifiés ensuite grâce au numéro SIREN.

représentants des fédérations et syndicats de chauffeurs (FNTR, OTRE, SNTL, CGT, UNSA) de la région IDF ainsi qu'à plusieurs reprises avec trois représentants de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) et qui sont en charge des contrôles sur route, contrôles en entreprises, et de la tenue du registre des transporteurs. Enfin, je me suis entretenue avec différentes inspections du travail (deux inspecteurs de l'unité nationale de veille d'appui et de contrôle de l'inspection du travail rattachée à la Direction Générale du Travail, un inspecteur du service de la concurrence, consommation et répression des Fraudes de Dijon).

Comme spécifié dans l'introduction (encadré 1), en dehors de ces moments d'enquêtes bien spécifiques, je mène en parallèle des investigations en continu sur la sous-traitance. Je réalise donc régulièrement des entretiens plus longs auprès de sous-traitants (salariés et patrons), salariés et cadres d'entreprises de messagerie. Ces entretiens répondent à trois logiques différentes. D'abord, lors des visites d'agences de messagerie, j'ai l'occasion de rencontrer plusieurs acteurs qui m'accordent des entretiens durant ou après l'observation. Ensuite je suis parfois sollicitée par des sous-traitants qui ont eu connaissance de mon travail et se trouvent dans des situations de dépendance les mettant en danger. Enfin, je suis à l'initiative d'entretiens lorsque je rencontre des livreurs. En moyenne entre 3 et 5 entretiens sont menés par an en regroupant ces trois logiques.

Grâce à mes différents entretiens et cette enquête en 2015, j'ai tenté d'approcher la dépendance économique via des indicateurs simples ou facilement accessibles (Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*).

L'indicateur de « dépendance générale », qui, on l'a vu, était déjà adapté aux relations de sous-traitance, était facilement applicable. Les sous-traitants de la messagerie peuvent-ils accéder directement au fret ou doivent ils passer par un intermédiaire, un groupe de messagerie ? Une première réponse est apportée par la DRIEA, selon laquelle plus de 5000 des 11000 entreprises de TRM inscrites au registre des transporteurs et des loueurs en Ile-de-France n'ont pas accès au fret sans passer par un intermédiaire²⁶. L'enquête 2015 confirme que 56 sous-traitants sur 67 n'ont aucun accès aux clients directement et 51 réalisent 100% de leur chiffre d'affaires en tant que preneur d'ordres. Ce degré élevé de dépendance générale des sous-traitants à l'égard des grands groupes de messagerie en Ile-de-France est confirmé par des réponses non chiffrées apportées par les entrepreneurs à la question « pourquoi créer une entreprise de sous-traitance ? » inspirée du travail de Violland (1985). Les réponses recensées au sein du tableau 21, indiquent qu'il s'agit d'un choix contraint en raison de l'impossibilité de trouver du fret sans passer par un messager. Trois propositions de réponses étaient données (correspondant aux trois premières lignes du tableau), les sous-traitants ont rajouté des éléments non prévus.

²⁶ Chiffres reconstitués par l'auteur à l'aide du registre des transporteurs en décembre 2016 et de plusieurs entretiens entre 2014 et 2016 avec la DRIEA. Bien que tenu à jour mensuellement, le registre n'est pas archivé.

Tableau 21 : Raisons du « choix » de la sous-traitance

Motifs ²⁷	Fréquence du motif (31 répondants)
Seule possibilité de démarrer dans le transport	19
Impossibilité de trouver des clients directement	11
Les messagers monopolisent le fret	5
Ancien salarié reproduisant le type d'activité de son ex-employeur	5
Eviter les retours à vide	3

Source : enquête IDF 2015, Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*

Si le critère de dépendance générale ne s'avère pas forcément pertinent pour certains secteurs économiques, il est impératif de lui accorder une place centrale dans les secteurs très intermédiés comme la messagerie.

L'indicateur de « concentration des flux d'échanges » est ici approché par la part du chiffre d'affaires réalisé en sous-traitance. Plus de la moitié (34 sur 65) des sous-traitants font 100% de leurs chiffres d'affaires (respectifs) avec un seul donneur d'ordre, et une grande majorité des sous-traitants (52 sur 65) font plus de 50% de leur chiffre d'affaires avec leur donneur d'ordres principal. Quant à la part du chiffre d'affaires réalisé avec ce dernier, elle est bien plus importante : 78% en moyenne. Notons que pour l'enquête réalisée en 2011 par le cabinet Mazars en IDF, les taux étaient moins élevés : sur 44 répondants, 10 entreprises faisait 100% de leur chiffre d'affaires avec une seule entreprise donneur d'ordres et 28 faisait plus de 50% de leur chiffre d'affaires avec une seule entreprise donneur d'ordres. Dans cette enquête, la part de la relation du sous-traitant avec le donneur d'ordres principal correspondait en moyenne à 60% de leur chiffre d'affaires (Rème-Harnay et al., 2014). Le fait que les donneurs d'ordres sélectionnaient leurs sous-traitants contribuait sans doute à faire baisser ces mesures. Notons ici que l'ensemble de ces taux ne peuvent être lus sans définition d'une référence ou d'un seuil. Certains pays d'Europe ont identifié des seuils pour définir une catégorie de travailleurs à protéger, les travailleurs indépendants économiquement dépendants. En Allemagne, au-dessus de 50% du chiffre d'affaires réalisé avec le même donneur d'ordres, le travailleur est considéré comme économiquement dépendant ; en Espagne, c'est au-dessus de 75% (Antonmattei et Sciberras, 2018, p. 33). En France, ce taux ne fait pas l'objet de réglementations mais il a été question pour les travailleurs des plateformes de créer une troisième catégorie de travailleur, à côté des salariés et des indépendants²⁸. La proposition d'amendement LREM du 19 juin 2018 considérait qu'une protection devait être offerte à certains travailleurs ; elle comprenait notamment des notions de seuils, à définir par décret, de chiffre d'affaires pour l'accès à une formation et des indemnités en cas d'accidents de travail.

Il reste donc à déterminer, d'une part, quel seuil mettre en place pour parler de dépendance abusive ou problématique et, d'autre part, quelle entité considérer. En effet, si le sous-traitant est un indépendant travailleur seul, alors il peut rentrer dans les catégories espagnoles ou allemandes mais qu'en est-il s'il a des employés ? La question est explicitement posée dès 2003 par Perulli dans son Rapport pour la Commission européenne (p.8 notamment).

²⁷Les trois premières propositions de réponses sont inspirées de Violland (1985).

²⁸ Texte n° 1019, adopté par la commission, sur le projet de loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel (n°904).

L'indicateur dit d'« essentialité » (Jacobs, 1974), propose d'évaluer dans quelles proportions l'entreprise donneuse d'ordres est essentielle au sous-traitant. J'ai proposé (Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*) de l'évaluer par un ensemble de mesures quantitatives : le nombre moyen de donneurs d'ordres par sous-traitant qui est ici de 2,6 et leur répartition.

Tableau 22 : Répartition des sous-traitants en fonction du nombre de donneurs d'ordres

Nb de DO	1	2	Entre 3 et 9	Entre 10 et 20	Total des répondants
Nb de sous-traitants	34	9	15	5	63

Source : enquête IDF 2015, Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*

Cet indicateur ne peut exister seul mais contrairement aux attendus, il n'y a pas toujours de corrélation dans notre échantillon entre le nombre de donneurs d'ordres et la taille de l'entreprise. Nous pouvions être amenés à penser que ceux qui déclarent travailler seuls n'auraient qu'un seul donneur d'ordres. En effet, réaliser des tournées pour plusieurs donneurs d'ordres est presque impossible tant les tournées sont longues. Toutefois, il existe 12 cas dans notre échantillon où le sous-traitant censé officiellement travailler seul (selon les chiffres de *societe.com* confirmés par le sous-traitant) déclare plusieurs donneurs d'ordres. Les sous-traitants concernés ont laissé mes questions à ce propos sans réponses. On peut toutefois émettre l'hypothèse que ceux-ci ne déclarent pas, ou seulement partiellement, des salariés qui effectueraient une deuxième tournée par exemple – selon les contrôleurs terrestres de la DRIEA interrogés en 2015, une entreprise de transport sur deux en Ile-de-France est concernée par une sous-déclaration, deux tiers des entreprises selon un agent de la FNTR interrogé en 2015 – ou encore qu'ils sous-traitent à leur tour une tournée.

Enfin le critère de substituabilité, sur lequel je vais revenir dans la troisième partie, est, je l'ai dit, difficilement applicable en l'état pour les relations de sous-traitance dans la messagerie. Il est selon moi non mesurable ici. On peut toutefois identifier les obstacles à la diversification du nombre de donneurs d'ordres. La multiplication des donneurs d'ordres est en effet limitée par certaines clauses du contrat-type de 2003 et la pratique des tournées. Les chauffeurs-livreurs interrogés lors de l'enquête ont des tournées journalières allant de 4 heures à temps partiel (choisi ou subi) jusqu'à 14 heures quand la tournée rencontre beaucoup d'aléas. Seuls deux tentaient de cumuler des tournées pour deux donneurs d'ordres différents dans la même journée, ce qui constitue une gageure et majore les risques d'accidents et de maladie. Pour réaliser des tournées pour plusieurs donneurs d'ordres, les autres sous-traitants ont tous recours à l'emploi d'au moins un chauffeur et l'achat d'un camion supplémentaire.

Pour interpréter ces résultats, ces niveaux de dépendance économique des chauffeurs-livreurs, il faut pouvoir comparer ces indicateurs à des seuils officiels prédéfinis ou les comparer à ceux d'autres secteurs. J'ai procédé de deux façons, d'une part en examinant les propositions du droit français et d'autre part en comparant la sous-traitance de la messagerie urbaine à celle d'autres sous-secteurs.

3.3 Interpréter les indices de dépendance économique

Pour synthétiser les mesures de la dépendance économique interfirmes calculées jusqu'ici, on peut commencer par construire un premier tableau synthétique.

Tableau 23. Indicateurs des dépendances : comparaison des enquêtes

	Nb d'ent. Enquêtées	Taux d'accès au fret exprimé en %	Taux de sous-traitants réalisant leur CA avec un seul DO	Taux moyen de CA réalisé avec le DO principal	Nb moyen de donneurs d'ordres
Enquête Violland, 1981	38	23%	46%		
Enquête IDF, 2011, LAET	48		27%	60%	3.7
Enquête sous-traitance 2015	67	9%	52%	78%	2.6

Sources : enquête 1981 de Michel Violland, enquête 2011 du LAET rééchantillonnée, mon enquête 2015

On y trouve des indicateurs qui témoignent d'une situation systématiquement meilleure pour les sous-traitants de l'enquête IDF 2011 du LAET rééchantillonnée, confirmant sans doute davantage ici des biais de sélection de l'échantillon, en faveur des grandes entreprises et des sous-traitants désignés par les donneurs d'ordres.

Pour pouvoir plus aisément comparer ces résultats à d'autres sous-secteurs du transport, je travaille également à la création d'un indicateur de dépendance synthétique qui s'inspire de celui de la sociabilité du Credoc (Bigot, 2001). A partir de l'enquête « Conditions de vie et aspirations » menée depuis 1978, avec trois vagues par an sur un échantillon de 3000 personnes, un indicateur synthétique de sociabilité est construit grâce un score allant de 0 à 8 qui permet de synthétiser les différentes formes de socialité des français. J'ai procédé d'une façon similaire pour mesurer la dépendance économique en imaginant un score de 4 à 12. Les trois premiers items viennent des indicateurs construits précédemment (indicateur de dépendance générale, essentialité avec le nombre de donneurs d'ordres et concentration des flux d'échange). Ce sont les critères premiers. On peut leur adjoindre, comme hypothèse de travail en vue de comparaisons intrasectorielles, un facteur aggravant, la taille de l'entreprise, dont on a vu qu'elle jouait, pour ce secteur messagerie, un rôle important pour la substituabilité et l'essentialité.

Tableau 24. La dépendance mesurée par un score allant de 4 à 11

Critères premiers :	
L'indépendant ne travaille qu'en sous-traitance	2 points
L'indépendant peut travailler directement avec un chargeur	1 point
L'indépendant a un seul donneur d'ordres.....	3 points
L'indépendant a deux donneurs d'ordres.....	2 points
L'indépendant a plus de deux donneurs d'ordres.....	1 point
L'indépendant fait plus de 75% de son CA avec son donneur d'ordres principal.....	3 points
L'indépendant fait plus de 50% de son CA avec son donneur d'ordres principal.....	2 points
L'indépendant fait moins de 50% de son CA avec son donneur d'ordres principal.....	1 point
Facteur aggravant :	
L'indépendant travaille seul.....	3 points
L'indépendant a un salarié.....	2 points
L'indépendant a plusieurs salariés.....	1 point

Source : Rème-Harnay, 2022, *Colloque Nutra Bordeaux*, inspirée de Bigot (2001)

Via cette construction pour les sous-traitants de la messagerie de l'échantillon 2015, le score moyen est de 7,5 et sa médiane de 7. Dans cette première version, j'attribue le même poids à tous les critères, qu'ils soient de niveau 1 ou 2. De même, je suppose qu'il n'existe aucun sous-traitant qui soit strictement indépendant selon la définition donnée en 3.2.2. Je propose donc un décompte de points qui commence à 1. Au lieu d'une opposition binaire 0 point/1 point, on trouve ici une opposition (comme pour le premier critère) 1 point/2 points. Pour les trois derniers critères, un découpage artificiel est opéré en trois items auxquels sont attribués 1, 2 ou 3 points pour indiquer une progression. Ce travail, en cours, mérite d'être affiné pour permettre la définition de scores plus précis. Les comparaisons intrasectorielles peuvent permettre d'enrichir ce score notamment en ajoutant des items discriminants.

Avant de montrer comment j'ai procédé à des analyses comparatives avec le sous-secteur du transport interurbain (longue distance) (3.3.2) et du secteur de la livraison de repas réalisé en sous-traitance par des microentrepreneurs (3.3.3), je fais un détour par l'analyse du droit français (3.3.1). Je me suis interrogée sur son traitement de la dépendance économique et sa définition de seuils ou d'indicateurs de cette dernière.

3.3.1. Dépendance économique et droit français : L'abus de dépendance économique

En France, il n'existe pas de seuils officiels pour définir une catégorie de travailleurs dépendants, la notion de dépendance dans le droit n'y trouve guère de définition moins floue. L'article 1143 du code civil introduit, par l'ordonnance du 10 février 2016, une nouvelle forme de violence « lorsqu'une partie, *abusant de l'état de dépendance* dans lequel se trouve son cocontractant, obtient de lui un engagement qu'il n'aurait pas souscrit en l'absence d'une telle contrainte et en tire un avantage manifestement excessif ». Le terme dépendance est désormais inscrit dans la loi bien qu'il ne s'y trouve pas réellement défini, pas davantage que l'avantage manifestement excessif que peut retirer celui qui exerce la violence. Il n'y est, par ailleurs, guère question de critères ou de seuils. Associée à un vice de consentement, la dépendance peut ainsi aussi bien relever de l'économique que du psychologique.

La dépendance spécifiquement économique est en fait traitée au sein du droit de la concurrence. L'article 8 de l'ordonnance n° 86-1243 du premier décembre 1986, portant

réforme de ce droit, introduisait pour la première fois la notion d'« abus de dépendance économique », c'est-à-dire l'exploitation abusive par une entreprise de l'impossibilité dans laquelle se trouve son client ou fournisseur de trouver un autre client ou fournisseur équivalent. Toutefois, à nouveau, l'exploitation abusive ne fait pas l'objet d'une définition en soi. Seuls quelques cas qui contreviennent au jeu de la concurrence sont spécifiés : « le refus de vente, les ventes liées, les conditions de vente discriminatoires ainsi que la rupture de relations commerciales établies, au seul motif que le partenaire refuse de se soumettre à des conditions commerciales injustifiées ». Autrement dit, il y a abus de dépendance lorsque deux conditions sont réunies, une atteinte à la concurrence et un problème de substituabilité, pour reprendre le terme utilisé par Jacobs (1974). Il s'agit d'une conception très restreinte où, encore une fois, il n'existe pas de seuils ou de critères susceptibles d'éclairer la décision du juge.

L'analyse de la jurisprudence pour le cas des entreprises de TRM légers à l'encontre de leurs donneurs d'ordres groupe de messagerie montre d'ailleurs que cet abus n'est finalement jamais retenu, et ce pour deux motifs. La dépendance économique est considérée comme relevant d'une décision délibérée de la part du chef de l'entreprise sous-traitante, auquel il appartient de trouver un donneur d'ordres substituable. En voici un exemple, qui s'ajoutent à de nombreux autres détaillés dans (Rème-Harnay, 2020, *Droit et société*) :

« S'il apparaîtrait, sur la base des déclarations de la société D. [le sous-traitant], que la part des commandes de la société Y. dans son chiffre d'affaires est effectivement très importante, 88 % en 2000, 64 % en 2001 et 80 % en 2002, aucun des éléments produits par la saisissante ne permet d'établir que la société Y. [le donneur d'ordres] disposerait d'une notoriété ou d'une position sur le marché du transport de colis au niveau national susceptible d'en faire un partenaire commercial obligé. Par ailleurs, D. n'allègue aucune impossibilité de proposer ses prestations à d'autres clients ».²⁹

On y voit bien que malgré des taux de concentration d'échanges élevés, le juge ne statue pas en faveur d'un abus de dépendance économique, estimant qu'il est possible pour le sous-traitant de trouver un autre donneur d'ordres sans spécifier néanmoins le périmètre géographique envisagé, sans spécifier le calcul de la position sur le marché qui a été opérée ni s'attarder sur les difficultés d'accès aux donneurs d'ordres, par exemple le coût des changements qu'auraient à opérer un preneur d'ordres pour satisfaire aux exigences d'un autre client (Glais, 1994, p. 90).

L'autre motif de rejet est la définition de l'abus dans le cadre de l'atteinte à la concurrence car l'ordonnance de 1986 a été écrite pour éviter les pratiques anticoncurrentielles. L'exploitation abusive ne peut être retenue que si elle engendre des répercussions sur la concurrence :

*« l'exploitation abusive par la société C. de la prétendue dépendance économique dans laquelle se serait trouvée la société S. n'était pas susceptible d'affecter ou de modifier le fonctionnement ou la structure de la concurrence (...) les conditions d'application de l'article L. 420-2 du code de commerce ne sont pas réunies »*³⁰.

Il y a là une restriction assez étonnante dont Fabrice de Bouard (2003, p 328-329), souligne la contradiction. Selon lui, on ne peut protéger à la fois le marché concurrentiel et les acteurs dépendants. Fabrice de Bouard met ici en évidence un point de blocage important. En maintenant la notion de dépendance économique et son abus dans le strict droit de la concurrence, sont favorisées les règles permettant de protéger cette concurrence sans tenir compte des conséquences en termes d'affaiblissement des protections sociales des

²⁹ Cons. conc., déc. n° 04-D-36 du 23 juil. 2004

³⁰ Cass. Com., 18 octobre 2016, pourvoi : 15-13725

travailleurs. Une telle règle ne pourrait-elle être contrebalancée par sa déclinaison (une intégration de la dépendance et son abus) dans le droit du travail ? Dans d'autres circonstances, comme pour l'extension des accords collectifs de branche, un débat a mobilisé l'avis de l'autorité de la concurrence³¹.

Ce n'est donc pas du côté de la définition issue du droit français que l'on peut trouver matière à apprécier un abus de dépendance économique. Toutefois cette notion d'abus à l'intérêt de montrer qu'il existe bien une dépendance mutuelle entre entreprises distincte d'une dépendance unilatérale problématique en ce sens que l'entreprise dépendante est abusivement exploitée par l'entreprise dominante, un dualisme qu'on trouvait aussi dans le travail de Sacchetti et Sugden (2003).

En outre, dans les droits allemands et espagnols notamment, je l'ai dit, des seuils ont été définis. 50% ou 75% du chiffre d'affaires réalisés avec un donneur d'ordres suffisent à classer un travailleur comme dépendant, ce qui correspond au deuxième critère dans mon indicateur synthétique. L'organisation internationale du travail (Williams, Lapeyre, 2017) fait, quant à elle, l'impasse sur la part qu'occupe le donneur d'ordres principal dans le chiffre d'affaires mais considère les travailleurs indépendants économiquement dépendants comme des travailleurs juridiquement indépendants qui ne remplissent pas au moins un des trois critères suivants : avoir plus d'un seul client, avoir la possibilité de recruter des salariés, avoir l'autorité pour prendre des décisions stratégiques importantes pour le développement de son entreprise. Les deux premiers critères correspondent à mes critères 1 et 3. Mais leur troisième critère est très difficile à estimer au sein d'un score.

Quoi qu'il en soit, on constate que les trois premiers critères de niveau 1 de l'indicateur synthétique sont communément utilisés (en dehors de la France) pour approcher une forme de dépendance, celle des travailleurs dépendants. Aujourd'hui, bien qu'ils ne soient pas utilisés simultanément, que les seuils puissent varier d'un pays à l'autre et que le troisième critère de l'OIT mérite des précisions, ces propositions ouvrent la voie à un travail sur les seuils et scores de dépendance.

Je cherche, via mes analyses comparatives à poursuivre cette analyse en déterminant aussi ce qui, dans l'activité spécifique du transport, pourrait constituer des critères de niveau 2, des facteurs aggravant la dépendance interfirmes.

C'est pourquoi j'ai cherché à comparer les niveaux de dépendance économique des sous-traitants de la messagerie à ceux d'autres sous-secteurs.

3.3.2 Mise en perspective : sous-traitance de la messagerie urbaine et sous-traitance du transport interurbain

Dans la mesure où j'avais jusque-là observé la sous-traitance de la seule messagerie urbaine, le premier sous-secteur à comparer m'a logiquement semblé devoir être choisi en contraste. C'est pourquoi j'ai choisi le secteur interurbain, autrement dit la longue distance, auparavant appelé « zone longue ». Il s'agit notamment de déterminer si en écartant les contraintes urbaines, les sous-traitants parviennent à réduire leur dépendance économique.

³¹ <https://www.autoritedelaconcurrence.fr/fr/communiqués-de-presse/extension-des-accords-collectifs-de-branche-vers-une-meilleure-anticipation>

3.3.2.1 Une dépendance économique interfirmes plus élevée en Ville ?

Dans un article à paraître pour *Research in transportation business and management* (Rème-Harnay, 2022), j'essaie de montrer que le territoire particulier que constitue la ville impose des contraintes spécifiques aux opérateurs de transport. La densité de livraison, c'est-à-dire le nombre de points de livraison pour une surface précise, y est plus importante que la moyenne (Figliozzi et Tipagornwong, 2007). Cette densité élevée « pèse sur l'organisation de la distribution. Elle détermine le nombre de tournées de distribution, l'organisation des tournées, le type de véhicule et, finalement, la productivité. (...) Une forte densité de points peut se traduire (...) par un grand nombre de points à desservir le long d'un tronçon de voie. La densité peut être alors synonyme d'arrêts fréquents du véhicule de livraison accompagné d'un temps de remise plus ou moins long selon qu'il s'agisse d'une remise en main propre, en boîte ou d'un avisé ; d'un professionnel ou d'un particulier. Ces éléments peuvent diminuer la vitesse des tournées et donc leur productivité » (Ducret, 2014, p. 159).

Ensuite, la congestion, définie par Béziat comme « un phénomène apparaissant lorsqu'une infrastructure donnée ne peut plus satisfaire la demande à laquelle elle fait face sans baisse de la qualité de service pour les utilisateurs » (2017, p 311) est également particulièrement élevée en zone urbaine. Selon Béziat, l'exemple de l'Ile-de-France est particulièrement frappant puisque ce serait « l'une des aires urbaines les plus congestionnées d'Europe : plus de 62% des kilomètres de bouchons enregistrés en France sont localisés en Ile-de-France (URF, 2013), et les conducteurs passaient en moyenne 55 heures par an dans les embouteillages en 2013 » (Idem). Comme la densité de la livraison, la congestion diminue la productivité des tournées.

Il en va de même pour le stationnement en zone urbaine, devenu une problématique pour les véhicules légers. Béziat observe en effet la diminution des places de stationnement en zone urbaine en France qu'il attribue à la politique « anti-automobile » de la Mairie de Paris (2017, p. 279). Koning et Conway estiment que le nombre de places de stationnement destinées aux divers utilisateurs de la voirie a diminué de près de 15% entre 2003 et 2012 (Koning & Conway, 2016). Or, selon les enquêtes « Transports de marchandises en Ville », le temps consacré au stationnement par les chauffeurs livreurs serait de 20% à 60% de leur temps de tournées (Béziat, 2017, p. 198).

Ces lourdes contraintes urbaines ralentissent et complexifient les tournées de livraison pour les grands groupes de messagerie. C'est sans doute pourquoi les groupes de messagerie choisissent davantage de sous-traiter pour leurs livraisons urbaines. Chronopost, Gefco et GLS déclarent ainsi réaliser leur transport urbain uniquement en sous-traitance³². Ainsi peuvent-ils allonger leur temps de tournées (9 heures pour les sous-traitants selon l'enquête 2015 contre 7h pour les salariés). En outre, le vivier de sous-traitants est si important en Ile-de-France que les indépendants sont substituables pour les donneurs d'ordres. C'est une des raisons pour lesquelles les contrats sont si facilement rompus.

Mon hypothèse à l'origine de cette comparaison est que si la dépendance des sous-traitants est si élevée dans la messagerie urbaine, c'est en partie en raison de ces conditions spécifiques de livraisons. C'est pourquoi, lorsque les contraintes urbaines sont levées, en dehors de la ville, la sous-traitance dans les transports de marchandises interurbains de longue distance pourrait présenter une dépendance économique moindre vis-à-vis des donneurs d'ordres. Le clivage urbain/interurbain pourrait permettre de distinguer dépendance et indépendance économique.

³² Entretiens avec des salariés de ces entreprises, 2018

3.3.2.2 La dépendance économique dans le transport de longue distance (interurbain)

Selon les catégories Naf Insee, le transport interurbain est le transport routier de fret, régulier ou non, sur longue distance et international et inclut les transports frigorifiques, de bois de sciage, bétail, de produits lourds ou hors gabarit, par conteneurs, en vrac, y compris par camions citernes, de voitures, de déchets, sans collecte ni élimination. Pour ce sous-secteur, la base de données SIRENE montre, comme pour le secteur global des transports routiers de marchandises, un secteur dominé par les très petites entreprises de moins de 10 salariés qui constituent 76% du sous-secteur alors que les entreprises de plus de 50 salariés représentent 5%.³³

Tableau 25 : Entreprises de transport interurbain selon leurs effectifs salariés en 2017

Activité	Taille	31/12/2017
Transports routiers interurbains	0 à 9 salariés	11 792
	0 salarié	6 873
	1 à 9 salariés	4 919
	10 à 49 salariés	2 811
	50 salariés et plus	754
	Total	15 357

Source : enquête SIRENE 2017, CGDD (2020)

Ce que je cherchais à déterminer via cette comparaison était de savoir si les sous-traitants dans cette catégorie pouvaient choisir leurs propres politiques économiques ou si, comme dans la messagerie urbaine, ils devaient se conformer à celles de leurs donneurs d'ordres, prisonniers car économiquement dépendants. Les sous-traitants sont-ils, comme dans messagerie urbaine, contraints de passer par un intermédiaire (groupe de messagerie) pour accéder au fret ? Ont-ils des difficultés à se diversifier ?

Notons, pour commencer, que le taux de sous-traitance transport pour un donneur d'ordres est limité à 15% en France (décrets 1999-752 et 2016-1550) sauf si l'entreprise a un statut d'affrètement ou de commissionnaire, comme c'est le cas dans la messagerie. Autrement dit, un transporteur ne peut sous-traiter pour plus de 15% de son chiffre d'affaires. Il existe donc, via cette limite légale, une différence de fait entre les volumes de fret sous-traités dans la messagerie urbaine et dans l'interurbain, que l'on retrouve au sein du tableau 4.

Ensuite, il faut distinguer deux types de sous-traitance dans le transport interurbain, l'une ponctuelle, appelée « spot », l'autre régulière.

Dans le transport interurbain en longue distance, l'organisation du transport est réalisée soit en lot complet (transport d'un point A à un point B de l'intégralité d'un chargement), soit en lot partiel (transport d'un point A à un point B en passant par plusieurs arrêts car le chargement est à répartir entre plusieurs clients). Les transporteurs peuvent signer avec leurs clients des contrats réguliers qui leur permettent d'anticiper l'organisation des parcours à réaliser. Il est toutefois bien plus rare que ces contrats comprennent les chargements de retour à la destination initiale. Pour éviter ces retours à vide et/ou optimiser le remplissage de leurs camions, les transporteurs doivent donc chercher ailleurs, en dehors de leur répertoire de

³³ Il est impossible de le spécifier aussi précisément pour le sous-secteur de la messagerie car les sous-traitants de la messagerie sont répartis dans les catégories « transport de proximité », « transport interurbain, « messagerie » en raison de la variété des opérations réalisées en messagerie.

clients réguliers, des chargements de retour. Cela peut s'effectuer via des réseaux ou groupements de transport (comme Astre, Flo, Evolutrans....) ou via une bourse de fret (comme Teleroute, B2PWeb etc.). L'intérêt des groupements est de répondre de manière collective, avec d'autres transporteurs, à des appels d'offre lancés par des acteurs importants (comme ceux de la grande distribution), de disposer d'un réseau de collègues pour accéder à des offres de fret de retour et de négocier les prix avec ces chargeurs, et ce, en échange d'une commission. Cela peut aussi se faire via des bourses de fret qui mettent en relations des commissionnaires proposant du fret à déplacer à certains prix avec des transporteurs. Lorsque le transporteur répond à une offre émanant d'un transporteur ou un commissionnaire sur une bourse de fret ou un groupement de transporteurs, il aura alors un statut de sous-traitant. Dans ces circonstances, la sous-traitance ne répond pas à une volonté de remplacer un salarié par un sous-traitant pour économiser certains frais liés aux contrats de travail ou contourner la législation horaire. Elle s'intègre dans un schéma organisationnel souvent hebdomadaire et suppose le plus souvent des relations irrégulières et courtes (Spot) avec le donneur d'ordres via les bourses de fret, parfois confraternelles via les réseaux. Cette sous-traitance ponctuelle n'implique pas nécessairement des rapports de force plus équilibrés puisque les donneurs d'ordres fixent eux-mêmes les prix. Or, selon une enquête de la fédération nationale des transporteurs routiers, réalisée auprès de 970 de ses adhérents en 2012, pour près des trois quarts des entreprises de l'échantillon, les prix en sous-traitance ne couvrent pas les charges. Mais la brièveté de la transaction limite la dépendance économique du sous-traitant et implique également une certaine diversification des donneurs d'ordres.

Toutefois il existe aussi une forme de sous-traitance plus régulière et moins ponctuelle qui consiste à confier à un transporteur sous-traitant du transport longue distance. Les enquêtes récentes sur la sous-traitance longue distance sont inexistantes. Pour comparer mes travaux, je me suis donc appuyée sur les témoignages de transporteurs rapportés dans une revue professionnelle et sur une monographie existante, espérant pouvoir mener dans les années qui viennent ma propre enquête.

Ma première source est une petite base de données que j'ai constituée à partir des articles de *l'Officiel des transporteurs*. Régulièrement il recueille les témoignages de divers transporteurs sur leurs activités. Lorsque ceux-ci sont sous-traitants pour une entreprise, il évoque alors la part que représente cette sous-traitance dans leurs activités et parfois ses raisons. Sur les 15 dernières années, 35 transporteurs ayant une activité de sous-traitant transport ont témoigné. Il faudra tenir compte de deux biais importants : d'une part l'échantillon est biaisé en faveur de grandes entreprises (seules 7 ont moins de 9 salariés, 15 ont entre 10 et 49, et 11 ont plus de 50³⁴). Il faut donc analyser avec recul les raisons de la sous-traitance évoquées par ces transporteurs. D'autre part les transporteurs mis en lumière dans *l'Officiel des transporteurs* ont été l'objet d'une sélection par les journalistes. Néanmoins quelques enseignements intéressants peuvent être tirés de cette base. Comme le montre le tableau 26, qui synthétise les raisons de s'installer comme sous-traitants, l'accès au fret, le fait de devoir passer par un intermédiaire demeure une des causes de la sous-traitance. Ainsi pour certains transporteurs, les activités de traction et de location sont quasi naturellement réalisées en sous-traitance pour des grands groupes de messagerie ; le fret frigorifique et celui provenant de compagnie maritime le sont également pour des groupes de la grande distribution ou des armateurs.

³⁴ Certaines entreprises n'ont pas donné leur effectif, non indiqué sur les sites officiels

Tableau 26: Les raisons de l'installation en tant que sous-traitant dans l'interurbain

Raisons de la sous-traitance	Nb de citations (35 entreprises)
Entraide entre confrères de taille similaire et partage de fret entre membres de groupements	7
Obtenir un complément de revenu	6
La traction pour la messagerie est mon cœur de métier	5
Seul accès au fret frigorifique	4
Eviter les retours à vide	4
Relation historique avec un client depuis la création de l'entreprise	3
Répondre au besoin spécifique d'un client important	2
Diversification de l'activité	2
La location est mon cœur de métier	2
Compléter des chargements en lot partiel	1
Travailler avec des grands groupes est la garantie d'une activité pérenne	1
Seul accès au fret venant des ports via les compagnies maritimes	1
Mon activité est liée à celle de donneurs d'ordres internationaux	1
Pour débiter l'activité	1

Source : Rème-Harnay, 2022, *RTBM*, à partir des archives de *l'Officiel des transporteurs*, (2004-2019)

En outre, pour cette base de données on dispose de la part de sous-traitance réalisée par les transporteurs : 47% en moyenne (40% en médiane) de l'activité de ces 35 transporteurs est réalisé en tant que sous-traitant, le reste s'effectue directement avec des chargeurs, ce qui est nettement moins que pour les sous-traitants de la messagerie, dont plus de 90% d'entre eux réalisent 100% de leur chiffre d'affaire en sous-traitance.

Par ailleurs la notion de diversification revient continuellement dans les discours des chefs d'entreprises spécialisés en longue distance. Seule une entreprise affirme avoir travaillé avec un seul donneur d'ordres. Pour les autres, l'activité est toujours assez diversifiée. La dépendance à l'égard d'un donneur d'ordres unique est donc considérablement limitée. Alors que plus de la moitié (34 sur 65) des sous-traitants de l'échantillon de l'enquête 2015 sur la messagerie font 100 % de leur chiffre d'affaires avec un seul donneur d'ordres. Il faut nécessairement tenir compte ici de la taille des entreprises de cette base de données qui dépassent celle de l'enquête de 2015 et limite l'intérêt de la comparaison. Malgré ce biais, la limite du chiffre d'affaires réalisable en tant que donneur d'ordres de 15% et la plus grande diversification possible des donneurs d'ordres engendre une dépendance, semble-t-il, moins élevée, l'entreprise sous-traitante apparaît comme plus apte à conserver ses propres stratégies.

Une autre enquête réalisée en 2016 s'intéresse à la sous-traitance utilisée comme « soupape » (Niérat, 2016) ou mise en réseau. Cette enquête décrit une sous-traitance réalisée non pas dans un seul souci d'économie mais au sein de l'organisation générale de l'entreprise. Patrick Niérat s'est intéressé à la situation d'une entreprise auvergnate de l'interurbain qu'il considère comme un cas ordinaire (Niérat, 2016). Cette entreprise a une activité de longue distance au départ de l'Auvergne pour des clients réguliers. Les personnels responsables de l'organisation du transport, les exploitants de cette entreprise « savent où les véhicules vont décharger, ils apprécient l'heure à laquelle le déchargement se fera. Toute la journée, les exploitants vont suivre la progression des camions qui sont équipés de GPS et ajuster leurs estimations » (idem). Il n'est pas rare toutefois que les exploitants reçoivent des demandes de clients qui sont incompatibles avec ce programme hebdomadaire. « Il leur faut alors trouver un autre transporteur pour exécuter cette mission (...). Dans ce cas, l'entreprise recherche un sous-traitant » (idem). D'autres fois, le client a mal évalué l'heure de départ de l'enlèvement de sa marchandise et n'est pas prêt à le faire transporter contrairement au programme qu'il avait

fixé. Là encore l'entreprise doit s'adapter en cherchant une activité de transport à réaliser, ce qui peut être fait en sous-traitance. La sous-traitance permet d'aider à gérer l'une des principales difficultés des transporteurs interurbains, le temps. Le planning ne peut se prévoir très longtemps à l'avance. Il faut savoir s'adapter la veille ou le jour-même grâce à cette « soupape ».

Derrière les différences statistiques et réglementaires entre sous-traitance de la messagerie (52% du chiffre d'affaires, EAE, 2007) et sous-traitance de l'interurbain (17%, EAE, 2007), se cache une différence de nature de sous-traitances. Dans la messagerie, le plan de transport est plus souvent journalier. Les colis sont acheminés par poids lourds d'une agence à l'autre le plus souvent durant la nuit ou au petit matin pour que les tournées locales débutent tôt le matin. Chaque matin, le plan de transport se réactive. Dans l'interurbain, la sous-traitance s'inscrit au sein d'une organisation générale des entreprises en relation et un plan de transport plus souvent hebdomadaire. Elle est utile non pas seulement pour remplacer les salariés – et ainsi diminuer les coûts en ressources humaines – mais davantage pour combler des vides, éviter l'inactivité, ne pas perdre ses clients réguliers, entretenir un réseau de confrères, gérer les aléas à court terme, etc. Avec cette forme de sous-traitance les donneurs d'ordres ne réalisent pas d'importants bénéfices financiers mais assurent un service de transport efficace et régulier.

3.3.2.3 Dépendance longue distance, courte distance : Un score de dépendance qui peut être comparé ?

Les différents indices fournis par la base de données construite à partir de l'*Officiel des transporteurs* permettent une première comparaison entre dépendance des sous-traitants dans la messagerie et celle des sous-traitants de la longue distance via le tableau 27.

Tableau 27. Indicateurs des dépendances : comparaison des enquêtes

	Nombre d'observations	Taux d'accès au fret exprimé en %	Taux de sous-traitants réalisant leur CA avec un seul DO	Taux moyen de CA réalisé avec le DO principal	Nb moyen de donneurs d'ordres
Enquête sous-traitance urbaine 2015	67	9%	52%	78%	2.6
Enquête sous-traitance interurbaine (2006-2021)	35	53%	2,8%		

Source : enquête 2015 et échantillon *Officiel des transporteurs*

Bien que les calculs ne soient pas tous possibles avec la base de données longue distance, il semble exister une nette différence de niveau. Pour compléter la comparaison, je propose de comparer les scores des dépendances via l'indicateur synthétique en ajoutant plusieurs critères de second niveau, liés à l'activité transport, à l'indicateur simple présenté en 3.3, à savoir le périmètre de l'activité (proximité/interurbain, l'utilisation d'un véhicule lourd ou léger, le type d'acteurs engagé et la dimension temporelle du plan de transport).

Tableau 28 : Nouveau score de dépendance interfirmes liée à l'activité transport de 8 à 20

Critères de niveau 1	
L'indépendant ne travaille qu'en sous-traitance.....	2 points
L'indépendant peut travailler directement avec un chargeur	1 point
L'indépendant a un seul donneur d'ordre.....	3 points
L'indépendant a deux donneurs d'ordres.....	2 points
L'indépendant a plus de deux donneurs d'ordres.....	1 point
L'indépendant fait plus de 75% de son CA avec son donneur d'ordres principal.....	3 points
L'indépendants fait plus de 50% de son CA avec son donneur d'ordres principal.....	2 points
L'indépendant fait moins de 50% de son CA avec son donneur d'ordres principal.....	1 point
L'indépendant travaille seul.....	3 points
L'indépendant a un salarié.....	2 points
L'indépendant a plusieurs salariés.....	1 point
Critères de niveau 2 : Facteurs liés à l'activité transport aggravant la dépendance	
L'indépendant travaille dans le transport de proximité ou urbain	2 points
L'indépendant travaille dans le transport interurbain	1 point
L'indépendant possède uniquement un ou plusieurs véhicules utilitaires légers.....	2 points
L'indépendant possède au moins un poids lourd.....	1 point
Le donneur d'ordres de l'indépendant est un groupe commissionnaire ou affréteur.....	2 points
Le donneur d'ordres de l'indépendant est une PME.....	1 point
Le donneur d'ordres prévoit uniquement sur quelques heures	3 points
Le donneur d'ordres prévoit un plan de transport journalier.....	2 point
Le donneur d'ordres prévoit un plan de transport hebdomadaire ou proche.....	1 point

Source : Rème-Harnay, 2022, article en cours d'écriture

Via cet indicateur de dépendance synthétique, le score moyen pour les sous-traitants de l'échantillon de l'enquête Messagerie 2015 est de 15,5 sur 20.

Il est difficile de l'évaluer aussi précisément pour la longue distance car je n'ai pas réalisé l'enquête moi-même. Néanmoins, la base de données de *l'Officiel des transporteurs* fournit quelques informations : les entreprises en sous-traitance dans la longue distance possèdent toutes au moins un poids lourd, travaillent presque toutes au moins pour un grand groupe (un groupe de la grande distribution, une compagnie maritime, un grand commissionnaire. Un groupe de transport frigorifique, etc.), si bien que le score de dépendance moyen pour l'interurbain serait entre 8 et 11 sur 20 pour l'échantillon longue distance, soit beaucoup moins que dans la messagerie urbaine.

Cette différence dans l'estimation de l'indicateur illustre le rôle joué par la dimension territoriale et, en particulier, la différence courte/longue distance ainsi que la rapidité et la prévisibilité de la livraison dans le niveau de dépendance des firmes.

Elle laisse entrevoir que le niveau de dépendance dans la messagerie est plus élevé que dans le secteur classique du transport national.

3.3.2.4 Des remises en cause du clivage urbain/interurbain

Il semble exister une différence entre sous-traitances urbaines et interurbaines en raison d'organisations distinctes où l'externalisation joue un rôle différent. D'un côté, la sous-traitance de la messagerie urbaine est une sous-traitance d'économie où externalisation des coûts et contournement des horaires légaux conduisent à un risque d'une dépendance très élevée. De l'autre, la sous-traitance interurbaine correspond davantage à une extension des capacités de production avec un risque moins élevé de dépendance.

Toutefois, certaines variables qui ne sont guère décelables dans les statistiques peuvent remettre en cause ce découpage. Je tente de les recenser dans Rème-Harnay, 2022, *RTBM*). Une première variable est liée à la captivité du territoire via le type de véhicule utilisé. Ainsi imagine-t-on les chauffeurs-livreurs urbains comme utilisant *a priori* exclusivement des véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes pour s'adapter aux infrastructures urbaines et stationner plus facilement. Mon enquête de 2015 montre d'ailleurs que la camionnette a même parfois cédé la place à un format inférieur du type Kangoo ou Berlingo. Il faut dire que disposer uniquement de véhicules légers permet à l'entreprise de minimiser ses frais d'inscription au registre des transporteurs, divisés par cinq par rapport aux poids lourds. Si l'on associe le véhicule léger au chauffeur-livreur de la messagerie urbaine et le véhicule plus lourd à l'interurbain, il vient presque automatiquement une différence de dépendance entre les deux, liée à la captivité du territoire. Ainsi la possession d'un véhicule plus lourd sera-t-il plus propice aux déplacements lointains avec des clients possiblement plus nombreux et plus répartis sur le territoire. On imagine mal un chauffeur-livreur parisien roulant en Kangoo se diversifier en livrant des palettes en province. Toutefois ce partage doit être nuancé (cf. tableau 29). D'une part, une enquête récente (Rageau, 2019) montre qu'en France, seul un chauffeur sur cinq conduit un véhicule léger, sans doute pour éviter cette dépendance au territoire. En outre, contrairement à ce qui peut être supposé *a priori*, les conducteurs de véhicules poids lourds sur courte distance sont les plus nombreux (idem). D'autre part, il faudrait, mais cette enquête sur les véhicules ne le fait pas, détailler le type de véhicule poids lourd. Ainsi posséder un tracteur routier permet au chauffeur de prendre en charge toute sorte de semi-remorques qu'on lui attribue, ce qui lui autorise une plus grande diversification des clients. Au contraire, posséder un camion frigorifique, citerne, benne, ou fourgon est plus contraignant du point de la diversification mais permet d'occuper une niche qui crée une codépendance vis-à-vis du donneur d'ordres. Alors que le VUL, lui, n'est ni spécifique ni propice à une grande diversification.

Tableau 29. Distinction des sous-traitances urbaines et interurbaines et types de véhicules

Urbain		Interurbain
Véhicule léger	Véhicule lourd	Véhicule lourd
Captivité forte ⇒ Risque de dépendance très élevée	Captivité plus faible ⇒ Risque de dépendance moins élevée	Captivité plus faible ⇒ Risque de dépendance moins élevée

Issu de Rème-Harnay, 2022, *RTBM*

La dépendance peut donc aussi varier avec le type de véhicule.

La deuxième variable est le type d'activité sous-traitée. Si la distinction courte distance/longue distance impacte fortement la nature de la sous-traitance, ce n'est pas nécessairement le cas au sein même du secteur de la messagerie (cf. Tableau 30). En effet, la

messagerie ne se résume pas à du transport de proximité (des tournées locales d'enlèvements et de livraisons) mais comprend également des déplacements de marchandises entre deux agences, qu'ils soient internationaux et interurbains. Ainsi entre deux agences, des véhicules lourds, parfois des trains ou des avions, transportent des quantités importantes de marchandises. Or ces trajets en camion, couramment appelés « tractions » ou « navettes », sont généralement sous-traités. Pour ces tractionnaires, qui travaillent parfois de nuit, on retrouve des contraintes similaires à celles des sous-traitants de la messagerie urbaine : les indépendants sont à nouveau recrutés en lieu et place des salariés, les délais à respecter sont aussi serrés que pour les chauffeurs-livreurs en tournée. Les programmes sont minutés. Ces tractionnaires qui pratiquent la longue distance ne représentent, comme les chauffeurs-livreurs qui réalisent les tournées de livraisons ou de ramasses, qu'un petit maillon d'une chaîne d'acteurs plus puissants économiquement. Leur dépendance peut toutefois être atténuée par la possession d'un tracteur routier qui leur permet une certaine diversification.

Tableau 30. Distinction des sous-traitances urbaines et interurbaines au sein de la messagerie

Urbain	Interurbain	
Messagerie	Messagerie	Hors messagerie
⇒ Risque de dépendance très élevée	⇒ Risque de dépendance élevée	⇒ Risque de dépendance moins élevée

Issu de Rème-Harnay, 2022, *RTBM*

A nouveau, outre les contraintes territoriales, le type d'activité sous-traitée (messagerie urbaine versus tractions pour la messagerie longue distance) pourrait avoir une influence importante sur le niveau de dépendance économique.

Une troisième distinction peut être opérée entre territoires urbains denses et périurbains (cf. tableau 31). Ainsi, en Ile-de-France, la répartition opérée par les groupes de messagerie entre le fret confié aux salariés et celui confié aux sous-traitants s'inscrit dans un découpage qui ne correspond pas à la scission urbain/interurbain. En effet, les donneurs d'ordres messagers expliquent qu'ils gardent les meilleures tournées pour les salariés. Les meilleures tournées sont celles réalisées en milieu dense, qui implique un nombre élevé de colis à livrer, mais sur une distance peu importante, qui n'oblige pas le chauffeur à parcourir trop de kilomètres de manière à faire rentrer cette tournée dans le créneau horaire de 7 heures quotidiennes. En général, cette répartition correspond aussi à un découpage de la clientèle, installée en territoire dense et vers laquelle il faut conserver une relation commerciale de proximité et une clientèle plus éloignée, sur laquelle le donneur d'ordres se concentre moins. C'est ce que décrit cet employé au service exploitation d'une entreprise de messagerie express. Sur 90 conducteurs travaillant pour cette agence, trois sont salariés. L'un fait une tournée d'enlèvements à partir de midi, il reste en contact avec les entreprises clientes, les deux autres font des tournées avec des clients de la grande distribution, Carrefour, Leroy merlin qui sont parmi leurs plus gros clients (entretien, 2019). Cet autre directeur d'agence choisit une répartition en fonction de la densité de livraison : « la répartition des tournées est faite de manière à réduire le volume [confié aux sous-traitants], [sur des trajets] peu productifs en enlèvement et à fort kilométrage » (Cadre de la messagerie express, 2019). Il vient que pour son entreprise dans la proche banlieue nord de Paris, les tournées de Paris et Seine-Saint-Denis sud sont réalisés par les salariés alors que les tournées de Seine et Marne et Seine-Saint-Denis nord sont sous-traitées. Cet autre salarié d'une agence de messagerie express en Ile-de-France nord confirme que les salariés sont affectés aux tournées parisiennes en priorité alors que les tournées en banlieue sont entièrement sous-traitées (entretien, 2022).

D'ailleurs l'examen des données issues des DADS (déclaration annuelle des données sociales) en 2010 et 2015 montrent une augmentation du nombre de livreurs en CDI pour Paris alors que cette part est stable ou décroissante pour les autres départements d'Ile-de-France lors de la même période. Il existe donc une différence au sein même de la messagerie urbaine qui doit être prise en compte.

Tableau 31 : Distinction des sous-traitances urbaines et interurbaines en fonction de la densité de livraison

Urbain hyperdense	Urbain dense
Une sous-traitance d'économie moins massive et des possibilités plus importantes de bénéfices ⇒ Risque d'une dépendance élevée	Une sous-traitance d'économie massive et des tournées moins rentables (plus de distance à parcourir pour moins de volumes) ⇒ Risque d'une dépendance plus élevée

Issu de Rème-Harnay, 2022, *RTBM*

Au regard de cette nouvelle distinction, la dépendance peut être influencée par des caractéristiques territoriales plus fines que le simple découpage urbain/interurbain.

Plus généralement et pour synthétiser, la nature urbaine du territoire favorise deux types de facteurs aggravants de la dépendance économique. D'une part, les sous-traitants spécialisés en transport urbain utilisent plus souvent des véhicules légers. Pour eux, s'établir à leur compte est alors beaucoup moins coûteux qu'avec un poids lourds (la capacité financière est 5 fois moins importante, la formation à la capacité professionnelle moins chère et le permis poids lourds, lui aussi coûteux, n'est pas requis). Néanmoins, si l'accès au transport urbain est plus simple qu'en transport interurbain, les transporteurs peuvent s'y trouver captif d'un périmètre spécifique et d'un type de véhicule dédié à la ville. La possibilité de se diversifier est alors réduite par rapport à la sous-traitance du transport en longue distance. D'autre part, la densité élevée de livraison en ville encourage le développement du transport organisé par messagerie et s'accompagne d'une forte densité de livreurs disponibles dans un périmètre donné, ce qui favorise leur substituabilité pour les donneurs d'ordres alors que l'inverse est plus difficile. Les donneurs d'ordres n'ont alors plus besoin de s'inquiéter d'une rupture de contrat avec leurs sous-traitants. Au contraire, dans la longue distance, la pénurie de conducteurs poids lourds³⁵ inverse cette donne.

A ces facteurs surtout géographiques, s'ajoute l'organisation temporelle du transport. Si la sous-traitance en longue distance s'inscrit plutôt dans un plan de transport hebdomadaire, l'exigence de délais courts dans la messagerie raccourcit ce plan à une programmation quotidienne de l'activité, réduisant le terme de la prévisibilité. Associé aux gros volumes de colis à transporter, ce plan de transport journalier nécessite la présence de sous-traitants en nombre pour gérer les pics d'activité et les aléas et réduit leur capacité à anticiper un travail pour d'autres donneurs d'ordres.

Enfin, la concentration des contrats avec les chargeurs autour d'une quinzaine de grands groupes de messagerie tend aussi à accroître les difficultés de diversification des donneurs d'ordres pour les sous-traitants. Au contraire, un sous-traitant dans la longue distance a plus de possibilités d'échapper à cette dépendance économique notamment en travaillant en dehors de la sous-traitance, pour des PME ou un réseau de confrères.

Si le droit français ne détermine pas de seuil pour qualifier l'abus de dépendance économique, cette comparaison des sous-traitances urbaine/interurbaine permet de préciser l'établissement de scores de dépendance en intégrant des facteurs aggravants liée à l'activité et au périmètre.

³⁵ <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/new-iru-survey-shows-driver-shortages-soar-2021>

Il apparaît néanmoins, à la lumière de cette première comparaison, que la dépendance économique abusive ne peut être approchée sur un plan strictement quantitatif. Il faudra sans doute affiner ces scores pour y retranscrire plus finement les différences d'organisation du transport qui semblent jouer un rôle majeur dans la forme de la sous-traitance, notamment en poursuivant les comparaisons intra ou intersectorielles.

3.3.3 Mise en perspective avec les coursiers des plateformes numériques comme Ubereats et Deliveroo

J'ai choisi un autre sous-secteur pour comparer les sous-traitances transport et les niveaux de dépendance associés. Il s'agit du sous-secteur de la course urbaine, et plus précisément de la livraison de repas. J'utilise le terme de « coursier » pour nommer les travailleurs relevant de ce sous-secteur, en référence à l'avenant à la convention collective des transports routiers publiés en 2005 qui inclut pour la première fois la « course urbaine » comme activité de transport. Les personnels coursiers et entreprises dites « de courses » y sont définies comme pratiquant

« une activité de course urbaine et/ ou périurbaine consistant en l'acheminement de plis, colis ou objets, sans rupture de charge ; la prise en charge et la livraison de chaque marchandise ayant lieu dans une même zone urbaine et/ ou périurbaine ; et s'effectuant dans le temps nécessaire à l'exécution de la prestation, sans pouvoir excéder 12 heures, au moyen de véhicules 2 roues »³⁶.

Mon enquête sur les coursiers en deux roues travaillant pour des plateformes se tient entre 2016 et 2018 et s'inscrit dans un projet plus vaste (Rème-Harnay et Blanquart, 2017-2019, Projet Ubérisation, DGITM) pour lequel je mène également des enquêtes sur d'autres plateformes numériques présentées comme « des bourses de fret numériques » et des entreprises de « colisvoiturage », au sens de covoiturage de colis. Pour le volet « course urbaine », j'interroge, avec l'aide de Tony Gautrand, étudiant en stage au sein de Splott, une centaine de coursiers – selon le même mode que l'enquête 2015 sur les sous-traitants de la messagerie – et certains salariés des plateformes selon l'encadré méthodologique 5 ci-dessous.

Encadré méthodologique 5 : enquête livreurs pour des plateformes numériques 2018

L'enquête s'appuie plus précisément sur trois dispositifs différents. Le premier consiste à interroger 125 coursiers dont 103 à vélo et 22 en scooters lors de la récupération de leurs commandes essentiellement à Paris et Lyon à partir d'un questionnaire ciblé sur la dépendance économique (voir annexe). Différents lieux ont été choisis : un restaurant au cœur de Paris réputé pour la longueur de son attente pour les coursiers et le nombre de ses commandes (qui s'est avéré très propice à nos entretiens), un carrefour près d'Opéra identifié comme un endroit non dangereux où attendent certains coursiers, une brasserie de proche banlieue parisienne où se regroupent des coursiers Ubereats à côté d'une enseigne Big Fernand, un quartier proche de la gare Part-Dieu de Lyon proche d'une enseigne de burgers et de plats vegan. S'ajoutent à ces choix des rencontres fortuites avec des coursiers tout au long de notre enquête.

Ce dispositif implique plusieurs biais. La population interrogée est essentiellement

³⁶ https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALITEXT000005678895/

parisienne (seule une douzaine de coursiers travaillent dans d'autres métropoles françaises dont Bordeaux, Nantes, Toulouse et Montpellier). Les entretiens courts sur la dépendance économique sont majoritairement réalisés au printemps 2018 hors vacances scolaires et essentiellement sur le créneau méridien, ce qui implique sans doute un biais en défaveur des étudiants et coursiers ayant une autre activité durant la journée. Le recueil instantané des propos des coursiers exclut une vision dynamique de leurs trajectoires. Enfin, il implique l'observation répétée des phases de gestion de l'attente (avant réception d'une notification de livraison ou d'une commande) mais exclut l'observation de la gestion des aléas et de l'application durant la conduite et l'arrivée sur les lieux de livraison.

Ces écueils sont en partie contournés via deux autres dispositifs et la consultation de groupes Facebook dédiés. Des entretiens auprès de onze coursiers et une coursière rencontrés via le premier dispositif et notre réseau professionnel : 4 étudiants, 1 artiste, 4 multiactifs, 3 coursiers à temps plein de Paris, Lyon, Montpellier et Nantes ont été interrogés sur leurs trajectoires professionnelles. Les entretiens durent entre 1h30 et 3h. Cinq d'entre eux ont été suivi pendant un an via des entretiens téléphoniques ou en face à face répétés.

Toutes les plateformes numériques de livraison de repas présentes en France en 2018 ont été contactées (Popchef, Foodchéri, Foodora, Deliveroo, Ubereats, Stuart, Frichti, Glovo) mais seules deux ont accepté de répondre à mes questions, ce qui biaise également notre enquête. Ont été interrogés plusieurs employés au dispatch de Stuart. Un responsable des opérations et logistiques de Uber a été également répondu à mes questions durant une réunion informelle.

Sur cet échantillon, quelques calculs montrent que les coursiers à vélo ont une moyenne d'âge de 27 ans (24,8 pour ceux en scooters), travaillent en moyenne (et en médiane) environ 30 heures par semaine (34 pour les scooters) et déclarent un chiffre d'affaires mensuel moyen, qui doit être considéré avec précaution car il est parfois évoqué en net ou partiellement déclaré, de 1524 euros brut (1725 pour les livreurs en scooters) ce qui suggère un taux horaire moyen de 11,4 euros de l'heure.

Cette enquête est à la source de l'article (Rème-Harnay, 2020, *RFSE*), du rapport Ubérisation (Rème-Harnay et Blanquart, 2019, *Rapport DGITM Ubérisation*) et de nombreuses communications (Rème-Harnay, 2018, *RFTM* ; Rème-Harnay, 2018, *Colloque Travail et emploi à l'ère du capitalisme de plateforme*; Vanson-Magalhães Da Silva E., Blanquart C., Rème-Harnay P., 2019, *RFTM*) et sollicitations comme experte (Sopolab, Anses). Dans cette partie, j'essaie de synthétiser ces travaux en suivant mon objectif qui est de procéder à une comparaison des dépendances des sous-traitants de la messagerie et sous-traitants des plateformes numériques. C'est ainsi que les questions posées aux coursiers sur la dépendance sont les mêmes que celles que je posais aux chauffeurs-livreurs.

Pour se replacer dans le contexte de l'époque, les principales plateformes en activité étaient Foodora, Deliveroo et Ubereats. Mais il existait quatre autres plateformes (Glovo, Popchef, Foodchéri et Stuart) pour lesquels les coursiers travaillaient moins fréquemment. L'enquête démarre alors que la faillite de TakeEatEasy a été prononcée et que les coursiers qui ont souhaité continuer leur activité se sont reportés sur Deliveroo ou Foodora. Ces deux plateformes font néanmoins l'objet de forts mécontentements en comparaison du management qui était proposé par TakeEatEasy. Les coursiers invoquent notamment une diminution des contacts directs entre managers des plateformes et coursiers, un changement de profil des coursiers avec moins de sportifs et de personnes en reconversion et davantage de personnes plus jeunes travaillant davantage à temps complet, et des changements radicaux dans la rémunération de coursiers. Je pense notamment au passage du paiement à l'heure au paiement à la course imposé par Deliveroo quelques mois après le début de mon enquête.

Ce qui est frappant lorsque l'on s'intéresse à ces « plateformes numériques », c'est le vocabulaire révolutionnaire qu'ils utilisent pour présenter leurs services. En effet leurs slogans publicitaires sont imprégnés du registre de la « disruption »³⁷ : « Take Eat Easy *révolutionne* la livraison de repas à domicile » (site internet, mai 2015) ; « Chez Deliveroo, nous créons le monde de demain. Nous nous sommes donnés pour mission de *révolutionner* notre façon de manger. C'est un projet ambitieux, comme nous » (site internet, décembre 2018) ; « *Réinventons* la livraison urbaine » (site internet Stuart, 2018) ; « une *nouvelle façon de faire équipe* avec Uber » (site internet, 2018, *mes italiques*). Cette revendication s'appuie selon moi sur trois dispositifs que l'on pourrait considérer comme nouveaux. D'abord, l'acteur historique de la livraison Alloreto proposait de mettre en contact les consommateurs avec les restaurateurs contre des tarifs allant de 7 à 10 euros environ. Les clients devaient téléphoner à la société Alloreto qui transmettait alors la commande au restaurant concerné. Celui-ci réalisait lui-même fabrication et livraison. Les nouvelles plateformes numériques proposent d'abord un ensemble d'innovations technologiques qui rendent le service beaucoup plus confortable et facile d'utilisation pour le consommateur. Elles sont articulées autour d'algorithmes d'allocation de commandes associés à des algorithmes de géolocalisation et une série d'applications dédiées aux coursiers, aux consommateurs et aux restaurateurs. Le service proposé est ensuite de la livraison de repas très peu chère puisque les frais de livraison en 2018 pour le client sont limités à deux euros par commande. Aujourd'hui, les tarifs sont modulés en fonction de la distance des restaurants et les plateformes proposent même des abonnements comme Amazon prime. Enfin, la livraison est réalisée par des microentrepreneurs ayant signé des contrats de sous-traitance avec la plateforme.

C'est cette dernière modalité qui est considérée comme une « révolution du travail » [Griset, 2017]. Cette mise à mal du salariat donnerait même naissance, selon Casilli (2015), Abdelnour et Bernard (2018) ou Cingolani (2021), à une nouvelle forme de capitalisme, « le capitalisme de plateforme », correspondant à une mutation des formes d'organisation du travail via un déplacement des responsabilités, un partage inégalitaire de la valeur entre détenteurs des algorithmes et travailleurs et une mise au travail des particuliers à l'écart des régulations des mondes du travail (Abdelnour et Bernard, 2018). Il s'agirait même selon S. Abdelnour et S. Bernard, d'« un modèle ancien d'éclatement du travail » [2018, p.10] après un XX^e siècle plutôt marqué par l'internalisation. Finkin (2016) considère ainsi que ce capitalisme de plateforme est une résurgence du putting out system associé à la protoindustrialisation.

Pourtant la sous-traitance massive de la messagerie (90% des chauffeurs-livreurs en Ile-de-France) progressivement montée depuis les années 1980 remet en cause cette idée de nouveauté radicale, de rupture intervenant dans la deuxième moitié des années 2010 liée à l'affaiblissement du salariat comme pilier du capitalisme. C'est pourquoi, en comparant les niveaux de dépendance économique des coursiers des plateformes avec ceux des chauffeurs-livreurs de la messagerie, je pensais trouver un niveau moins élevé chez les coursiers. Il me semblait, d'une part, qu'en raison de la densité de leurs tournées (en moyenne de 9 heures) et des obstacles économiques pour multiplier les donneurs d'ordres (acheter ou louer un deuxième camion, recruter un salarié), les chauffeurs-livreurs auraient une plus grande dépendance économique que les coursiers des plateformes. D'autre part, les coursiers me semblaient pouvoir aisément installer plusieurs applications sur leurs téléphones et ainsi *a priori* passer facilement d'une plateforme à l'autre.

Pourtant les résultats de l'enquête et les mesures des indicateurs se sont avérés surprenants.

³⁷ Ici j'utilise le terme déposé par Jean-Marie Dru mais au sens de Christensen (voir Rème-Harnay et Blanquart, 2019, *Rapport DGITM, Uberisation*)

3.3 3.1 Le niveau de dépendance économique des coursiers vis-à-vis des plateformes numériques

Les plateformes numériques de livraison de repas comme Deliveroo et Ubereats connaissent, davantage encore, que les groupes de messagerie des déficits ou des marges fragiles. Quelques informations sur leurs chiffres d'affaires et leurs excédents brut d'exploitations sont accessibles via leurs sites internet ou les pages spécialisés de quotidiens (tableaux 32 et 33).

Tableau 32. Chiffres d'affaires et déficits de Delivery Hero (qui comprend Foodora)

Delivery Hero	2017	2018	2019	2020
CA (euros)	544 000 000	792 000 000	1456 000 000	2 800 000 000
EBE (euros)	- 344 000 000	-38 000 000	?	400 millions de perte selon les Echos (2021) ³⁸

Source : Site internet Delivery Hero, et Steiwer, 2021, issu de Rème-Harnay, 2022, *Journée d'études Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire*

Tableau 33. Chiffres d'affaires, bénéfices et déficits de Deliveroo

Deliveroo	2016	2018	2019	2020
CA (euros) France	23 377 754	95 000 000		218 991 100
EBE (euros) France	- 23 945 000	2 700 000		?
EBE Monde		260 millions de dollars de perte		Pertes de 100 millions ³⁹ ? compensées par l'apport de 500 millions d'Amazon

Sources : Site internet de Deliveroo et Guillermand, 2021, issu de Rème-Harnay, 2022, *Journée d'études Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire*

On y lit la fragilité de leur modèle économique actuel avec des pertes ou des marges moindres mais aussi l'importance que peuvent prendre les levées de fonds.

Du côté des recettes, ces plateformes ne peuvent compter sur les frais de service et de livraison qu'ils font payer à leurs clients. En effet, en appliquant des tarifs autour de 2,5 euros par commande, elles ne couvrent pas leurs coûts notamment en main d'œuvre (Blanquart et al., 2019). Elles peuvent davantage compter sur les recettes qu'elles tirent des commissions prélevées sur les restaurants partenaires, autour de 30% pour la majorité d'entre eux. Mais leur principale source de revenu repose en fait sur les levées de fonds réalisées auprès de grands investisseurs. En effet, ces plateformes peuvent être considérées comme des start-ups et ne recourent pas (ou très peu) à l'emprunt bancaire pour se financer. Le principe de la levée de fonds consiste en amont même de la création de l'entreprise à financer leur projet d'entreprise à partir de la valorisation de celle-ci, c'est-à-dire soit l'actualisation des gains

³⁸ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/comme-deliveroo-delivery-hero-poursuit-sa-croissance-a-perte-1338377>

³⁹ <https://www.lefigaro.fr/societes/deliveroo-reduit-ses-pertes-grace-a-une-activite-en-pleine-croissance-20210811>

futurs de l'entreprise, soit la valeur à la revente de l'entreprise, soit sa cote en bourse. Une fois l'entreprise établie, elle nécessite de nouvelles levées de fonds pour fonctionner. Là encore la valorisation de l'entreprise est le premier critère de choix des (mêmes ou nouveaux) investisseurs mais progressivement la notion de rentabilité peut devenir un critère central. C'est pourquoi ces plateformes doivent montrer qu'elles peuvent l'emporter sur leurs concurrents, en s'appropriant une plus grande part de marché, et qu'elles peuvent devenir rentables. Pour accroître leurs clientèles, elles ont donc procédé à différents ajustements, en signant des contrats avec des grandes enseignes de fast-food, pour augmenter la gamme de leurs produits et de leurs clients et en investissant dans des cuisines sans salles, couramment appelées « dark kitchen » notamment en périphérie des grandes villes pour agrandir l'espace de leurs clientèles, mais aussi leurs commissions sur les restaurateurs. En effet, selon plusieurs sources, ces commissions pourraient monter à 50% de la commande pour les restaurateurs, ou plutôt les cuisiniers des dark kitchen. D'un autre côté, ces plateformes cherchent à faire des économies sans réduire les coûts liés au développement de leur image, toujours dans une logique de valorisation. Cela les conduit à sous-traiter massivement et réduire les rémunérations des sous-traitants. Il semble que ces mesures fonctionnent puisque, comme le montre le tableau 33, Deliveroo France se dit sorti du déficit. L'entreprise ne dit pas, pour autant, si cela est dû à de bonnes stratégies économiques ou à de nouvelles levées de fonds. Le tableau suivant montre pourtant le poids de ces levées de fonds par rapport au chiffre d'affaires 2020 de ces plateformes (tableau 34).

Tableau 34. Poids des levées de fonds (en million de dollars)

	Ubereats	Deliveroo	Delivery hero	Just Eat
Chiffres d'affaires 2020	3904	1616		2945
Levées de fond totales	25212	2037	8106	2334

Source : Montalban, 2021 avec Crunchbase, rapports annuels, business of apps, presse

La sous-traitance doit donc, comme dans le cas de la messagerie, être comprise comme une sous-traitance d'économie permettant précisément de réduire les coûts liés aux relations d'emplois. Pour déterminer si cette sous-traitance d'économie est porteuse de dépendance économique pour les preneurs d'ordres comme dans la messagerie, j'ai interrogé les coursiers sur leurs donneurs d'ordres principaux et la part qui leur est consacrée dans leurs chiffres d'affaires. Il apparaît que sur 103 livreurs à vélo, 81 travaillent exclusivement avec une seule plateforme. En outre, le pourcentage moyen de chiffre d'affaires réalisé par ces 103 livreurs avec leur donneur d'ordres principal est de 95% (76% pour ceux qui ont plus d'un donneur d'ordre). Quant au nombre moyen de donneurs d'ordres par sous-traitant, il est de 1,3. Si l'on compare ces taux à ceux de la messagerie (tableau.35), la dépendance économique est systématiquement plus forte pour les coursiers que pour les chauffeurs-livreurs.

Tableau 35. Synthèse des taux de dépendance comparés

	Messagerie (67 livreurs) ⁴⁰	Course plateformisée (103 coursiers)
% du CA réalisé avec le donneur d'ordres (DO) principal	78	95
% d'entreprises travaillant avec un seul DO	52	78
Nb de DO	2,6	1,3

Issu de Rème-Harnay, 2020, *RFSE*

Nous pouvons aussi comparer les scores de dépendance via l'indicateur synthétique construit en 3.3 résumé dans le tableau 28. Il apparaît immédiatement que les coursiers ont un score de 20 sur 20 en moyenne, ce qui est nettement plus élevé que pour l'échantillon des chauffeurs-livreurs avec un score compris de 15,5 en moyenne ou les conducteurs routiers avec un score moyen compris entre 8 et 11.

Cette différence de taux interroge. Les coursiers à vélo ne font pas face aux mêmes types de contraintes que les chauffeurs-livreurs. Les plateformes numériques ont surtout besoin d'eux sur les créneaux correspondants aux repas des midis et soirs qu'ils appellent « shifts ». Les coursiers pourraient donc réaliser facilement des shifts pour deux plateformes dans la même journée ou dans la semaine. Il est d'autant plus surprenant que les taux de dépendance économique soient plus élevés chez eux que chez les chauffeurs-livreurs.

Une partie de l'explication peut se trouver dans les spécificités de l'activité. La section précédente a montré qu'un périmètre urbain, au regard du transport interurbain, et un plan de transport journalier, plutôt qu'une planification hebdomadaire étaient susceptibles d'aggraver la dépendance. Or ici, pour les coursiers livrant en deux roues, le périmètre est encore plus resserré que pour les chauffeurs-livreurs de la messagerie. En outre, le plan de transport n'est plus quotidien. La gestion de livraison est articulée autour des horaires de repas et plus rarement autour de divers événements (coupe du monde de foot, Saint Valentin...). La planification est donc sans doute à plus court terme encore que dans la messagerie, la prévisibilité se compte plutôt en heures. Néanmoins, ces éléments ne suffisent pas à expliquer complètement un tel niveau de dépendance.

Les microentrepreneurs constituent-ils une catégorie très spécifique d'entreprises à traiter différemment en raison d'un score maximal de dépendance économique ? Font-ils face à un abus de dépendance économique systématique ? Y a-t-il dans leurs relations de sous-traitance des spécificités qui les rendraient plus dépendants ? Et quelles conclusions en tirer pour les chauffeurs-livreurs de la messagerie qui paraissent moins dépendants ? Dans les parties qui suivent je vais donc insister sur les différences entre ces deux formes de sous-traitance et interroger la notion même de capitalisme de plateforme en synthétisant mon travail pour le projet Uberisation (Rème-Harnay et Blanquart, 2019 *Rapport DGITM Uberisation*), mon travail d'expert pour l'Anses et Sopolab (2022) et mes publications (Rème-Harnay, 2020, *RFSE*, Rème-Harnay, 2022, *Journées d'études Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire*).

⁴⁰Précisons que les coursiers ont cité 7 donneurs d'ordres (Deliveroo, Ubereats, Stuart, Popchef, Foodchéri, Glovo et Foodora) alors qu'ils étaient 15 pour la messagerie.

3.3.3.2 Une sous-traitance gérée par algorithmes

Les sous-traitances des plateformes et de la messagerie ont beaucoup de points communs. D'abord, l'une des raisons principales de l'externalisation repose sur l'économie de coûts en ressources humaines, de cotisations patronales, de frais de licenciement, du paiement des congés payés etc. que les groupes de messagerie et les plateformes numériques pourraient réaliser. La sociologue Sarah Abdelnour l'explique dans un entretien au média *Le vent se lève* en 2018 qui poursuit l'analyse menée sur l'autoentrepreneuriat dans son ouvrage (Abdelnour, 2017). Ainsi à la question de Marion Beauvalet, « pourquoi et à quel point les entreprises ont-elles intérêt au développement de l'entrepreneuriat au détriment du modèle salarial classique ? », elle répond :

« Cela n'a pas été présenté officiellement comme un outil au service des entreprises, mais un outil au service du pouvoir d'achat et de la liberté d'entreprendre. Dans les faits, on se rend compte que *cela devient un outil pratique et exploité par les entreprises pour embaucher et débaucher sans passer par les formalités liées à l'embauche, comme les indemnités de licenciement, ou le paiement des cotisations patronales*. La main-d'œuvre peut circuler très rapidement. Les cotisations sociales sont en partie payées par les travailleurs. Néanmoins avec les aides, notamment l'ACCRE, ils ne payent quasiment pas de cotisations pendant plusieurs années, ce qui fait des recettes en moins pour l'Etat. *Les cotisations patronales sont quant à elles clairement supprimées (mes italiques)* »⁴¹.

Ensuite, dans les deux cas, les prix ne sont pas négociés par les coursiers ni les chauffeurs-livreurs. Ils sont fixés unilatéralement et s'imposent pour tous les sous-traitants d'un même donneur d'ordres. Les livreurs sont également suivis de près par leurs donneurs d'ordres. Géolocalisés via leurs smartphones et le scan des commandes ou des colis, ils sont suivis en temps réel et peuvent être incités à aller plus vite via un appel téléphonique pour les chauffeurs-livreurs, une notification ou un sms pour les coursiers. Ils sont par ailleurs incités à livrer beaucoup et vite puisqu'ils sont payés à la course ou au colis livré. Enfin, coursiers, comme chauffeurs-livreurs sont évalués par leurs donneurs d'ordres via des avis postés par les clients.

Néanmoins cette relation sous contrôle prend une forme particulière chez les plateformes. Ces dernières utilisent une série de dispositifs numériques pour gérer les ressources humaines qui mêlent incitations et sanctions (bonus, mesures, avertissements, réservations de créneaux restreints, notifications) via ce que Rosenblat et Stark appelle un « management algorithmique » [2017]. Ces dispositifs spécifiques contraignent fortement les travailleurs, ce qui peut expliquer les difficultés à multiplier les donneurs d'ordres. Au moment de l'enquête, pour pouvoir réaliser des livraisons pour certaines plateformes, les coursiers doivent s'inscrire à l'avance sur une application, un planning proposant des places à réserver sur des créneaux horaires (du type 11h30/14h ou 19h/22h). Toutefois l'accès en ligne à ce planning est soumis à conditions. Chez Deliveroo, ce planning est accessible à 11 heures aux coursiers qui ont les meilleurs taux de présence (pourcentage des créneaux réservés auxquels il s'est bien connecté) et taux de participations aux pics (nombre de créneaux de connexion les vendredis soir et les week-ends) et les taux de désinscriptions tardives (moins de 24h avant la réservation) les plus faibles et seulement à 15 ou 17 heures si l'un des taux n'est pas parfait. Or à 15 ou 17 heures les meilleurs créneaux sont déjà réservés. Les microentrepreneurs sont donc en concurrence pour faire remonter leurs taux en étant le plus actif possible sur cette

⁴¹ <https://lvsl.fr/luberisation-retour-au-xixeme-siecle-entretien-avec-sarah-abdelnour/>

plateforme pour être sûr d'avoir une place vacante. Cela implique par exemple de devoir travailler le week-end, ou ne pas pouvoir prendre de congés de plus d'une semaine. Ce dispositif est plus rare aujourd'hui, sans doute parce que les plateformes numériques redoutent qu'il soit considéré comme un indice parmi d'autres d'un lien de subordination (et puisse ainsi conduire à un procès pour travail dissimulé). Bien qu'encore utilisé par certaines plateformes comme Frichti, il tend à disparaître au profit de celui propre à Ubereats dès le départ. Il n'existe ainsi plus chez Deliveroo.

Avec Ubereats, la fidélisation passe davantage par des propositions de bonus, un supplément tarifaire qui varie en fonction des villes et des périodes. Ils correspondent par exemple à des montants (le plus souvent autour de 15 à 50 euros) versés sous conditions (quatre shifts du soir réalisés avec la plateforme sur une même semaine, ou 9, 12 ou 15 courses de suite réalisées avec la plateforme ou encore trois heures de connexion minimum par créneau avec trois livraisons effectuées minimum lors de ce créneau) et permettent de doubler ou tripler le taux horaire sur une soirée. Toutefois les entretiens avec les coursiers montrent que ces bonus permettent d'attirer les coursiers mais sont beaucoup plus difficiles à atteindre dans le long terme. Ainsi les tableaux de suivi de rémunérations réalisés par les coursiers montrent ils souvent des bonus obtenus dans les premiers jours, jamais renouvelés par la suite. Ces procédés techniques semblent constituer des bons moyens pour les plateformes de gérer les pics d'activité. Via ces dispositifs, elles s'assurent une captation des livreurs plus importante encore que dans la sous-traitance classique.

Néanmoins du côté des travailleurs, cette façon de procéder n'est pas sans conséquence. Via le prétexte de changements d'algorithmes et de leurs complexités, les plateformes ne permettent pas à leurs sous-traitants d'anticiper leurs revenus, ce qui renforce leur dépendance économique. En effet, d'abord, les coursiers ne peuvent pas connaître à l'avance le nombre de courses réalisables (durant notre enquête je rencontre beaucoup de livreurs ne parvenant pas à recevoir de notifications car il y a de longs moments sans commandes), le nombre de livreurs présents ni même les rémunérations qu'ils recevront pour chaque course. Ils ne peuvent donc pas anticiper leurs revenus, ce qui diffère beaucoup des chauffeurs-livreurs de la messagerie. Ensuite et cela est très frappant chez Deliveroo notamment, les plateformes utilisent le prétexte de changement de leur algorithme d'allocation des commandes pour imposer de nouvelles conditions. Depuis 2016, les changements d'algorithmes (un nom différent leur est d'ailleurs attribué) servent de prétexte à l'accroissement des zones de livraison pour les coursiers (en livrant plus loin, ils sont perdants car réalisent moins de courses) et à des changements tarifaires majeurs pour les coursiers. Ces changements sont systématiquement en leur défaveur puisqu'ils constituent en réalité des baisses de tarifs et sont de plus en plus opaques (les coefficients tarifaires appliquées aux courses ne sont plus connaissables par les livreurs). Chez Deliveroo, par exemple, les contrats de sous-traitance sont signés pour une seule année. En 2016, les coursiers sont rémunérés 7,5 euros de l'heure plus 2 à 4 euros la livraison avec des bonus (0,5 euros si trop d'attente au restaurant, entre 0,5 et 1,5 par course en cas de pluie, bonus week-end autour de 50 euros avec trois soirs travaillés) et des minimums garantis (36 euros les 4h si plus de 6 commandes). En 2017, la tarification horaire est remplacée par une tarification à la course de 5 euros (5,75 à Paris). Un an plus tard, Deliveroo introduit la possibilité de connaître l'adresse de livraison moyennant un tarif découpé ainsi : 2 euros pour la récupération de la commande + 1 euro pour la livraison + l'ajout d'un coefficient kilométrique dont Deliveroo ne précise pas le calcul tout en précisant que la tarification globale ne descendra pas en dessous de seuils fixés par ville : 4,80 pour Paris par exemple. Enfin, en 2019, les courses sont réparties en trois catégories : courtes (moins de 10 min), moyennes (10 à 30 min), longues (plus de 30 min) sans que ne soit spécifié le coefficient tarifaire associé. Un minimum de 2,5 euros la course semble s'appliquer

en pratique. Si l'on considère que les coursiers réalisent en moyenne entre 2 et 2,5 courses à l'heure (comme dans mon échantillon), un shift de 3 heures à Paris pour 2,25 courses de l'heure est donc passé de 49,5 euros avec la première tarification, à 38,8 euros pour la deuxième tarification, 32,4 euros minimum pour la troisième, 18,75 euros minimum pour la dernière⁴². La baisse des revenus s'accompagne d'une opacité grandissante qui complique l'anticipation pour les coursiers. Il s'agit d'une différence majeure avec les chauffeurs-livreurs, qui explique notamment pourquoi les chercheurs parlent de « capitalisme de plateforme » (Abdelnour et Bernard, 2018) et de « management algorithmique » (Rosenblat et Stark, 2017).

L'algorithme permet aussi de mettre à distance les sous-traitants pour faciliter les ruptures de contrats et l'imposition de directives et éviter tout état d'âme chez les salariés des services de dispatch, comme éviter de gérer les éventuels mécontentements des coursiers. Mes entretiens montrent une perte de contact direct systématique que les coursiers les plus anciens ont vue s'installer avec le départ de TakeEatEasy (dont les employés accompagnaient encore les coursiers) et l'arrivée de Foodora, Deliveroo et Ubereats, signe qu'elles raffinent leur modèle. En 2018, il arrivait encore que les employés de services de dispatch téléphonent aux coursiers pour les prévenir des changements de tarification mais le mécontentement a été si grand (notamment parce que les plateformes vantaient un progrès pour les coursiers alors que ces derniers y voyaient une régression) que même ces coups de téléphone ont disparu. L'interaction est désormais presque entièrement virtuelle (notifications, messages sur l'application, parfois email). Eventuellement des SMS sont échangés mais le plus souvent dans le sens plateforme vers livreurs. Les contrats ne sont mêmes plus rompus, il suffit de refuser l'accès aux plannings en ligne ou à l'application au coursier dont on souhaite se séparer. D'ailleurs le turnover est d'environ 10 mois sur mon échantillon contre 4 ans pour les chauffeurs-livreurs.

Le passage du salariat à la sous-traitance permettait déjà d'économiser les frais de licenciement. Le management numérique permet, en plus, de limiter ce que les plateformes numériques peuvent considérer comme des inconvénients de la sous-traitance classique, c'est-à-dire des obstacles à la réduction des coûts et à la gestion des pics d'activité. Avertissements, sanctions, ruptures, changements de tarifs ne peuvent être discutés par les coursiers. Ils sont notifiés le plus à distance possible. Via la gestion algorithmique de l'organisation des livraisons, les plateformes de livraison de repas mettent en œuvre une gestion des ressources humaines que Galière (2018) considère comme fortement prescriptive contrairement au mythe de l'indépendance du travailleur véhiculé par ces plateformes. Ce sont certainement ces dispositifs (bonus, incitations, ruptures des contrats...) qui accroissent la dépendance économique des coursiers par rapport aux chauffeurs-livreurs. Mais on peut aussi insister sur une autre différence entre les deux sous-secteurs des transports de marchandises.

⁴² Pour plus de précisions (voir Rème-Harnay, 2020, *RFSE*)

3.3.3.3 Une sous-traitance auprès de particuliers

Outre ce management algorithmique, une différence majeure dans la forme de sous-traitance repose sur le recours à des particuliers par les plateformes.

Dans la messagerie, les chauffeurs-livreurs peuvent être recrutés en tant que sous-traitant s'ils disposent d'un véhicule utilitaire léger, ont un siège social en France, remplissent une condition d'honorabilité, détiennent une capacité professionnelle impliquant une formation et une capacité financière de 1800 euros. Si le véhicule est un poids lourd, alors il faut un capital de 9000 euros et un permis poids lourds.

Les coursiers travaillant pour des plateformes n'ont à remplir ces conditions que s'ils sont motorisés, ce qu'ils ne font pas d'ailleurs. Pour les autres, il suffit de posséder un vélo (ou d'en utiliser un en accès libre) et un smartphone pouvant accueillir les applications des plateformes. Mais la microentreprise créée n'a pas vocation à grandir, se développer ; elle ne donne pas lieu à des recrutements, à la définition d'une stratégie d'entreprise pour accaparer telle ou telle clientèle ou développer de nouveaux produits. Les coursiers ne deviendront jamais, en tant que tels, chefs d'entreprise.

Plutôt que d'évoquer « l'armée de réserve » disponible pour remplacer les coursiers qui n'auront pas été assez fidèles ou disciplinés, les plateformes présentent leur entreprise comme une source de revenu complémentaire pour des jeunes déjà occupés : « un nouveau moyen d'augmenter vos revenus » (extrait présentation site, 2018) ; « une activité totalement indépendante et flexible me permet de garder du temps pour mes projets persos » (extrait site Deliveroo, 2018). Au contraire de la sous-traitance transport classique, les plateformes proposeraient donc une forme d'emploi flexible qui permettrait aux travailleurs de faire évoluer leurs propres projets. Les travailleurs ne seraient alors pas dépendants de la plateforme puisqu'ils ne feraient qu'y trouver un supplément de revenu.

Mon enquête contredit néanmoins en partie cette conception. La multiactivité y concerne presque la moitié de l'échantillon (47,5%). Mais parmi les multicatifs, le travail pour la plateforme ne représente un complément de revenu que pour moins de la moitié. En effet, la grande majorité sont des étudiants (27% de l'échantillon) dont c'est l'unique revenu d'activité en dehors des aides parentales et étatiques. En outre, il s'agit pour cinq autres coursiers multiactifs de financer un projet artistique. Ils ne sont donc qu'1/8^{ème} de l'échantillon à considérer cette activité comme un complément de revenu. La plupart travaille à temps plein pour la plateforme ou à côté de leurs études. On trouvera dans Rème-Harnay (2020, *RFSE*) le détail des différents profils des travailleurs de mon échantillon ainsi que des portraits spécifiques de coursiers montrant que même multiactifs, certains dépendent fortement de la plateforme que ce soit pour survivre ou faire vivre leurs projets d'études ou artistiques.

C'est sans doute ce qui conduit les sociologues Juliet Schor (Schor et al. (2020) et Sophie Bernard (2020) à parler de « dépendance à la plateforme » (platform dependence) ». Schor et al. (2020) considèrent que lorsqu'un indépendant travaille à temps plein avec une plateforme pour gagner sa vie, il est totalement dépendant de celle-ci alors que s'il y travaille occasionnellement avec un revenu complémentaire (« supplemental »), il sera indépendant (Schor et al., 2020). Dans la même logique, Sophie Bernard (2020) considère également que les chauffeurs VTC qui travaillent avec Uber et n'ont que cette seule source de revenus sont totalement dépendants de la plateforme. L'indépendance vient alors du fait d'être capable de se constituer une clientèle en dehors de la plateforme. La notion de « dépendance » est avant tout utilisée par Juliet Schor et Sophie Bernard pour indiquer une mauvaise classification de ces travailleurs, qui devraient, selon elles, être reclassifiés en salariés. C'est pourquoi elles proposent plutôt une conception duale de la dépendance, la dépendance étant associée à un

revenu totalement fourni par la plateforme, contre l'indépendance pour laquelle les revenus sont, en partie, trouvés en dehors de la plateforme. Selon cette conception, la plateforme, comme donneur d'ordres unique, constitue un indicateur de dépendance qui doit conduire à la requalification. La situation est moins claire pour ceux qui travaillent occasionnellement pour la plateforme ou dont la plateforme représente un donneur d'ordres parmi d'autres. Les sociologues ne cherchent pas à définir des seuils de dépendance pour ces cas-là, sans doute parce qu'ils sont rares, Uber ayant réussi à capter une majorité de travailleurs VTC des plateformes (Bernard, 2020).

On peut toutefois essayer de préciser plus avant la variabilité et la nature de cette dépendance économique. Outre le fait que le coursier est plus ou moins dépendant de la plateforme selon la proportion de son activité avec cette dernière (partielle ou totale) et de ses revenus réalisés grâce à elle (totaux ou complémentaires), il faut aussi tenir compte, lorsque le coursier est multiactif, de l'engagement du coursier dans le projet (d'études ou artistiques) entrepris, de l'importance qu'il prend dans sa vie et du moment où ce projet deviendra rémunérateur. Il sera alors d'autant plus dépendant de la plateforme qu'investi. C'est ce que je montre en comparant deux microentrepreneurs aux profils similaires (Rème-Harnay, *RFSE*, 2020). M., travaille de manière temporaire (mais tout de même depuis 18 mois) pour une plateforme après avoir démissionné et dans l'attente de se lancer dans son domaine en free-lance. Le travail à temps partiel pour la plateforme lui permet de finaliser ses arbitrages économiques et moraux. Sa dépendance vis-à-vis d'elle est réduite car bien qu'il en tire l'ensemble de ses revenus, il sait qu'il se lancera professionnellement ailleurs dans peu de temps, et ce, dans un projet immédiatement rémunérateur. D. travaille également depuis 18 mois pour les plateformes (d'abord TakeEatEasy puis Deliveroo). Néanmoins, lui doit trouver une source de revenu pour financer son activité d'artiste qu'il mène parallèlement. Après avoir travaillé comme cuisinier en CDI dans les cuisines en sous-sols de différentes enseignes de restaurants, il a trouvé le travail à vélo pour Takeateasy plus agréable et plus rémunérateur et cherche à être aussi productif avec les nouvelles plateformes. Il se trouve être plus dépendant que M. car son activité artistique n'est pas encore suffisamment rémunératrice et ce, à moyen terme. C'est pourquoi il accepte plus longuement de rester travailler pour les plateformes malgré les baisses de rémunération avant d'envisager un autre « job », un emploi salarié à temps partiel. En ce sens, sa dépendance économique n'apparaît pas spécifiquement différente dans sa nature lorsqu'il travaille pour une plateforme ou pour un employeur classique. Ainsi parmi les coursiers finançant un projet ou les étudiants finançant leurs études, nombreux sont ceux qui ont toujours eu un « petit boulot » et qui pensent en reprendre un si leur contrat avec la plateforme était rompu. Cette activité de travail pour une plateforme est considérée comme une alternative à ce petit boulot salarié ou non. La dépendance économique des coursiers, à un stade de leur vie différent des chauffeurs-livreurs (ils ont en moyenne 12 ans de moins), varie donc aussi en fonction des contraintes vécues par les travailleurs en dehors de la plateforme (aide parentale disponible, profession rémunératrice accessible, durée du contrat espéré, investissements dans le projet visé etc.) et ne dépend pas uniquement de la relation à la plateforme.

Pour conclure, la comparaison de ces deux situations de sous-traitance, chauffeurs-livreurs du transport et coursiers pour les plateformes, montre qu'il s'agit bien de cas classiques d'externalisation des coûts et des risques et de contournement des conventions collectives et législations horaires. Comme l'expliquent Montalban et al. (2019), l'économie des plateformes ne constitue pas l'avènement d'« un nouveau régime d'accumulation ». Il s'agit davantage d'« une version plus intense du régime d'accumulation financiarisé et de désencastrement » (Montalban, Frigant, Jullien, 2019, p. 16). De même, les récompenses, comme les sanctions, représentent des formes de contrôle classiques communes à ce type de

relation de sous-traitance au statut juridique ambigu, très proche du lien de subordination associée aux contrats de travail sans être juridiquement qualifiée comme tel. Il n'y a donc, dans cette sous-traitance propre au capitalisme de plateforme, comme l'explique Galière (2018), aucune innovation radicale.

Néanmoins, deux spécificités concourent à renforcer la dépendance économique des sous-traitants vis-à-vis des plateformes : le contrôle et la discipline des sous-traitants qui travaillent à distance via un management algorithmique et le recrutement de jeunes particuliers travaillant par à-coups au lieu de professionnels. Ces spécificités apparaissent comme des perfectionnements notables permettant aux plateformes d'éliminer ce qui peut représenter pour elles des contraintes propres à la sous-traitance classique (qui limitent leur gestion des pics d'activité comme le préavis), les éventuels problèmes de gestion de ressources humaines (en limitant le contact direct avec les coursiers), et de faciliter l'imposition de directives via les notifications ou les dispositifs de « gamification » (Bérastégui, 2021 et Scheiber, 2017) . C'est ainsi que des taux systématiquement plus élevés de dépendance sont constatés chez les coursiers. L'indicateur synthétique y est même maximal questionnant la pertinence de leur statut d'« indépendant ».

Conclusion de la deuxième partie

Définir des indicateurs de dépendance économique des sous-traitants vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres consistait d'une part à adapter la littérature existante sur la dépendance aux ressources et les relations clients/fournisseurs aux rapports de sous-traitance du secteur de la messagerie et de les confronter aux faits. Plusieurs indicateurs apparaissent facilement estimables via des questions simples. Il est alors possible d'établir des taux de dépendance. Néanmoins leurs interprétations, notamment en matière d'abus n'est pas aisée. La littérature sur la dépendance ne propose ni seuils ni limites, le droit français ne repose que sur un indicateur restreint de substituabilité dans le droit de la concurrence et ne propose pas de seuil ou de définition de l'abus. C'est pourquoi il m'a semblé intéressant de procéder à la fois par score pour définir un indicateur synthétique et par comparaison pour évaluer les situations les plus problématiques. Il apparaît, et cela est bien illustré par les scores, que les chauffeurs-livreurs indépendants, comme les coursiers microentrepreneurs sont dans une dépendance qui les contraint davantage que les conducteurs routiers indépendants de la longue distance. On y voit des différences dans leurs relations aux donneurs d'ordres : ils peuvent plus facilement diversifier leurs donneurs d'ordres et se protéger des ruptures de contrat ; ils peuvent plus souvent négocier leurs contrats (horaires, tarifs, etc.) ; ils se voient imposés certaines décisions économiques mais peuvent plus facilement les négocier.

Cette comparaison entre trois sous-secteurs des transports, transport interurbain, messagerie, course urbaine, permet notamment de mettre en évidence deux facteurs de dépendance : la vitesse de livraison, et le plan de transport associé, qui agissent sur la prévisibilité de l'organisation et le périmètre géographique des livraisons. Elle montre aussi les spécificités du travail pour les plateformes, marqué par l'utilisation d'algorithmes censés remplacer la gestion humaine, l'absence de professionnalisation – Demailly et Broise (2009) parleraient davantage de « déprofessionnalisation » –, et le perfectionnement du transfert des risques et responsabilités par la mise à distance des travailleurs par la plateforme.

Toutefois, au-delà de la mesure de la dépendance économique, il apparaît que son abus n'est pas entièrement saisissable quantitativement. L'abus repose aussi dans les obstacles à l'autonomie et à l'indépendance mis en œuvre par les donneurs d'ordres. En détaillant les

conséquences de la dépendance économique pour ces travailleurs, j'espère préciser les aspects plus qualitatifs de l'exploitation abusive de la dépendanc

4. Troisième partie. Conséquences de la dépendance économique pour les sous-traitants

La première partie de cette HDR a montré l'évolution du secteur des transports de marchandises depuis les années 1980 et le développement du marché de la messagerie. Elle souligne surtout la manière dont cette évolution a affecté la nature et l'ampleur de la sous-traitance. La deuxième partie introduit la notion de dépendance interfirmes et l'approche, d'une manière qu'on pourrait qualifier de quantitative, en insistant sur les indicateurs de mesure. L'accent est mis sur la nature relationnelle de cette notion de dépendance économique qui caractérise à la fois le lien entre donneurs d'ordres et sous-traitants et les chaînes plus globales des chargeurs aux clients. En ce sens, elle s'inscrit moins dans une approche en termes d'analyse des réseaux sociaux, à la façon de White ou Granovetter, que dans une approche de type « chaînes globales de valeur ». Toutefois, en choisissant de construire mes indicateurs à l'échelle d'un sous-secteur (messagerie, transport longue distance, course urbaine), on peut également distinguer dans cette deuxième partie une approche sectorielle qui permet de mettre en lumière les déterminants spécifiques de la dépendance économique pour chacun de ces segments. La troisième partie qui synthétise mes travaux sur les conséquences de la dépendance économique adopte un point de vue sans doute moins centré sur les interactions et davantage sur les acteurs, leurs conditions de travail et d'emplois, leurs perceptions, et leurs éventuelles stratégies de résistance.

La sous-traitance montre une efficacité redoutable pour la messagerie. Les colis sont livrés massivement et rapidement. La Fevad (2018) évoquait ainsi en France 505 millions de colis livrés en 2018 aux particuliers. A ces chiffres, il faut ajouter les colis livrés aux entreprises et l'augmentation des livraisons dues au Covid. En outre, depuis 2017, les colis sont aussi livrés en soirée jusqu'à 22h ainsi que le week-end et ce, exclusivement par des sous-traitants pour le compte de grands donneurs d'ordres comme Amazon⁴³. La dépendance économique de ces sous-traitants vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres, dont j'ai montré l'importance dans la partie précédente, n'est toutefois pas sans conséquences économiques, sociales et environnementales que ce soit pour les salariés du transport ou pour les indépendants. Elle induit plus précisément la précarisation de ces chauffeurs-livreurs (4.1) et la déresponsabilisation des donneurs d'ordres en matière de transition écologique (4.2). Après avoir insisté sur ces conséquences, j'essaie de montrer quels types de recours ou d'accompagnements pourraient être envisagés pour et par les chauffeurs-livreurs en mettant l'accent sur différentes échelles de prises de décisions (des mesures locales aux législations nationales et internationales) et en imaginant de nouvelles solutions (4.3). Cette compréhension plus fine des retentissements de la dépendance sur les acteurs est difficilement accessible via une analyse strictement quantitative de la dépendance, c'est-à-dire en termes de niveaux, scores, seuils, telle qu'elle était développée dans la deuxième partie, je l'approche donc ici sous un angle plus qualitatif (Rème-Harnay, 2022, en révision pour *WES*, Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM*, *Evolution des formes d'emploi*, Rème-Harnay, 2021, *EPOP*).

⁴³ https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/09/14/aiguillon-par-amazon-chronopost-va-livrer-le-dimanche_5185564_3234.html

4.1 Précarité et dépendance économique

Nombreux sont les travaux à établir un lien entre sous-traitance et conditions de travail. En comparant les conditions de travail dans différents secteurs économiques, Berlinski (2008), Perraudin et al. (2014), Flecker et Meil (2010) montrent ainsi que ceux qui travaillent dans les firmes sous-traitantes ont des salaires plus faibles que ceux travaillant pour les firmes donneuses d'ordres. Les travaux sur les « global commodity chains » (Gereffi and Korzeniewicz, 1994) ou les « global value chains » (Gereffi, Humphrey, Sturgeon, 2005) permettent, quant à eux, de souligner la division internationale du travail qui se met en place entre les pays sièges des entreprises donneuses d'ordres et ceux accueillant les firmes sous-traitantes, Feenstra et Hanson (1996) montrant par exemple que la main d'œuvre qualifiée est davantage demandée par les premiers.

D'autres travaux montrent un lien entre sous-traitance et turnover des travailleurs dans les entreprises. Gorgeu et Mathieu (2015) soulignent ainsi que le risque de perte d'emploi apparaît plus élevé dans les entreprises sous-traitantes. Algava et Amira (2011) soulignent également que les salariés des preneurs d'ordres ont une probabilité plus forte de perdre leur travail dans l'année que les salariés des donneurs d'ordres.

Pour le secteur plus précis du transport de marchandises, Pablo Lopez Calle (2016) fait le lien entre l'externalisation du transport de longue distance en Espagne et l'augmentation de la vulnérabilité des conducteurs espagnols sous-traitants ainsi que la dégradation de leurs conditions de vie et de travail. Il insiste notamment sur leur « autoexploitation », comme « intensification du travail » que les transporteurs sont obligés de mettre en oeuvre pour « tenter de conserver leur autonomie » (2016, p. 22). C'est notamment pour lui via l'allongement de leurs journées de travail que les sous-traitants parviennent aux revenus qu'ils s'étaient fixés.

Concernant la messagerie, Newsome et Moore (2018) établissent une relation entre sous-traitance et précarité pour les chauffeurs-livreurs au Royaume-Uni. Elles insistent en particulier sur le rôle que jouent les employeurs dans l'organisation de la précarité. Ceux-ci mettent en effet en concurrence, au sein de leurs entreprises, des travailleurs directement salariés par le groupe de transport avec des indépendants sous-traitants et même, tout récemment, avec des chauffeurs-livreurs microentrepreneurs non professionnels (il ne faut pas de formation ou licence au Royaume-Uni) travaillant de la même façon que les coursiers sous-traitants de Ubereats ou Deliveroo. Cette mise en concurrence fragilise finalement chacun des livreurs. Elle permet de maintenir une précarité des conditions de travail, notamment des salaires faibles et des horaires pénibles, en exerçant une pression sur les salariés du groupe plus facilement licenciables qu'en France.

Ces travaux ont l'intérêt d'établir un lien direct entre la sous-traitance et les conditions de travail ou d'emploi des travailleurs. Mon analyse, centrée sur la dépendance économique, apporte un point de vue complémentaire. Pour l'introduire, on peut s'inspirer de Freedland qui suggère que trop longtemps on a supposé que « la pratique du management scientifique et numérique était réservée au cadre de l'entreprise alors qu'en réalité, elle étend rapidement son application au-delà des limites des entreprises, subordonnant les travailleurs *extra muros* et ostensiblement indépendants à des réseaux organisationnels » (2016, p.14). Suivant Freedland mon idée est donc d'insister sur le rôle joué par les relations de pouvoir/dépendance dans la précarité des travailleurs sous-traitants.

Certains travaux établissent un lien quasi automatique entre dépendance et précarité. Récemment, en Europe, les catégories du droit tiennent compte, à des degrés divers, de la dépendance économique interfirmes dans un cas particulier, celui du travailleur juridiquement indépendant vis-à-vis de son donneur d'ordres. Alain Supiot recense ainsi les différentes

dénominations et catégories qui leurs sont associées (quasi-salariés en Allemagne, parasubordonnés en Espagne etc.) (2000, p. 143-144). Quant à l'organisation internationale du travail (Williams, Lapeyre, 2017), je l'ai dit en 3.3.1, elle considère les travailleurs indépendants économiquement dépendants comme qui ne remplissant pas au moins un des trois critères suivants : avoir plus d'un seul client, avoir la possibilité de recruter des salariés, avoir l'autorité pour prendre des décisions stratégiques importantes pour le développement de son entreprise. A partir de ces critères, ils considèrent que 4.3% de l'emploi dans l'Europe des 28 concerne des travailleurs indépendants économiquement dépendants en 2015.

C'est aussi cette notion de travailleur dépendant que met en lumière la littérature récente sur les plateformes numériques que j'ai évoquée en 3.3.3. Ainsi Schor et al. (2020) considèrent-ils que lorsqu'un indépendant travaille à temps plein avec une plateforme pour gagner sa vie, il est totalement dépendant de celle-ci, « il expérimente alors davantage de précarité » (Schor et al., 2020, p. 851) alors que s'il y travaille occasionnellement, il sera indépendant, sa satisfaction sera plus élevée et ses conditions travail meilleures. Le lien établi entre dépendance et précarité est alors presque immédiat. La dépendance est associée à la précarité. La conclusion est alors sans appel : « la requalification [des contrats de sous-traitance en contrat de travail] est la clé pour améliorer les conditions de travail » (idem, p. 836).

Que ce soit dans la notion de travailleur indépendant économiquement dépendant ou dans l'analyse de Schor et al. (2020), cette façon d'aborder la dépendance économique donne lieu à une conception binaire de la précarité. La distinction contrat standard/non standard, qui peut se décliner, pour les chauffeurs-livreurs, comme une opposition entre salarié/indépendant ou encore insiders/outsiders est ainsi souvent mise en avant (Emmenegger et al. 2012, Park et Kang, 2017), la précarité étant naturellement associée au contrat non standard, à l'indépendant ou à l'outsider. Ce lien entre dépendance et précarité qui semble aller de soi mérite pourtant d'être questionné. Il implique qu'il existerait des travailleurs économiquement indépendants de leurs employeurs et qui, en cela, éviterait la précarité. Il élude, ce faisant, les multiples situations de codépendance ou d'interdépendance qui caractérisent des situations plus horizontales. Dans certains secteurs, comme celui des développeurs informatiques, le statut d'indépendant n'est pas forcément synonyme de précarité (Colle et al. 2017, Eyer et Montagne, 2007). En outre, les statuts de salariés et d'indépendants sont de plus en plus hybridés (Célérier et al., 2016). Comme le souligne Supiot, il existe d'ailleurs une « zone grise entre indépendance et salariat » (2000, p. 142).

Mon analyse (notamment dans Rème-Harnay, 2020, *Work, Employment, Society*, en cours de révision) remet donc en cause ce dualisme en m'appuyant sur les travaux d'Emerson (1962) et ses héritiers. Pour eux, rappelons-le, il n'est guère question de considérer qu'il existe des travailleurs juridiquement indépendants qui soient strictement économiquement indépendants ou strictement dépendants. Ces auteurs considèrent que toutes les firmes dépendent d'autres firmes pour survivre (banquiers, actionnaires, clients, fournisseurs etc.) mais à des degrés divers. La dépendance interfirmes est donc omniprésente – il n'existe pas dans mon analyse de chauffeurs-livreurs non dépendants.

Dans la même perspective, pour examiner comment cette dépendance agit sur la précarité des livreurs de la messagerie, plutôt que de raisonner en termes de classification comme Schor et al. (2020), j'adopte une posture sans doute plus proche de celle de Neilson et Rositer (2008), Newsome et Moore (2018), qui considèrent la précarité comme « la norme », et celle de Bourdieu (1997) qui l'inscrit dans un « mode de domination omniprésent fondé sur l'institution d'un état généralisé et permanent d'insécurité visant à contraindre les travailleurs à la soumission, à l'acceptation de l'exploitation » (...). Dans la lignée de Bourdieu, après une longue enquête sur la population française, Paugam distingue plus précisément deux facettes de la précarité. La précarité de l'emploi, sens le plus généralement retenu, met l'accent sur la discontinuité de l'emploi notamment liée à un fort taux de chômage constituant

une menace perpétuelle (Castel, 2003 Gallie et al., 2017) ; la précarité du travail est définie plus subjectivement comme un déni de reconnaissance souvent liée à une dégradation des conditions de travail, le travail perdant son intérêt à la fois dans son contenu, sa reconnaissance et sa rétribution (Paugam, 2007). Je privilégie dans la suite de cette HDR la première facette de la précarité, la deuxième pouvant plus facilement être explorée au travers de questionnaires spécifiquement liées à la satisfaction au travail et ce, pour des secteurs comparés. La deuxième facette de la précarité est néanmoins envisagée via l'analyse de l'évolution du métier de livreur.

Seront ainsi croisées dans cette partie 4.1, deux distinctions, celle entre les statuts salariés et indépendants et celle entre précarités du travail et de l'emploi.

Pour établir un lien entre précarisation des travailleurs et relations interfirmes, je commence par revenir sur la distinction de statut salarié/indépendant dans la messagerie (4.1.1). En m'appuyant sur les facteurs de dépendance économique, j'essaie de montrer qu'il faut nuancer cette distinction. La variabilité de la précarité de l'emploi ne repose pas seulement sur le type de contrat et même les salariés apparaissent précarisés par ce système (4.1.2). Pour expliquer la précarité du travail des sous-traitants (4.1.4.), je reviens sur le rôle de la place des acteurs dans la chaîne de dépendance, chaîne particulièrement allongée par certains chargeurs comme Amazon (4.1.3). Le fait d'être dernier maillon conduit à des risques accrus de précarité du travail, au deuxième sens de Paugam (4.1.4), qui sont encore plus élevés pour les travailleurs des plateformes numériques (4.1.5).

4.1.1. De salarié à sous-traitant: un passage obligatoire vers la précarité de l'emploi ?

Les enquêtes Emploi 2017 montrent que, bien que le taux de CDI à temps complet soit en baisse depuis 1990, il demeure la norme pour les livreurs (tous secteurs confondus). Ainsi parmi les livreurs qui ont un contrat de travail⁴⁴, 90% ont signés en CDI et non en intérim ou CDD, dont 77% en CDI à temps complet (Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM Evolution des formes d'emploi*). Ajoutons aux protections qu'impliquent le CDI que les chauffeurs-livreurs salariés sont assujettis à la convention collective du TRM : les horaires hebdomadaires des chauffeurs en messagerie sont de 35 heures, et le salaire horaire autour de 9,38 euros de l'heure. Il ne tient pas compte du nombre de colis à livrer, le salarié n'ayant pas d'obligation de résultat.

Remplacer les CDI par des contrats de sous-traitance permet de faire un certain nombre d'économie : sur le paiement des congés payés, les cotisations patronales, les frais de licenciement, les comités d'entreprises etc. Pour Tinel, Perraudin, Thévenot, Valentin. (2007), « le donneur d'ordres fait [également] passer, sur le plan comptable, du capital variable pour du capital constant, du travail vivant pour du travail mort, une mobilisation de main-d'œuvre pour un contrat commercial : le contrat de travail disparaît pour le donneur d'ordres » (p. 17). Le remplacement des salariés par des sous-traitants dans cette chaîne d'acteurs n'est ensuite pas sans incidence sur la précarisation des chauffeurs livreurs. D'une part évidemment, le

⁴⁴ On peut essayer d'établir le nombre de chauffeurs-livreurs salariés grâce à Rageau (2016). 48800 livreurs seraient salariés en France dans le secteur de la distribution. On ne peut malheureusement pas isoler ceux de la messagerie (regroupant les salariés des donneurs d'ordres classés en « messagerie » dont l'activité principale est la conduite et les salariés des sous-traitants en « transport de proximité » avec la même activité) pour 17000 indépendants dans le transport de proximité.

statut d'indépendant est évidemment bien moins favorable au livreur que le statut de salarié. Car il ne s'agit plus d'un contrat de travail mais d'un contrat commercial. Dans ce cadre, les protections contre la maladie et le licenciement sont bien moindres, la Sécurité sociale des indépendants étant moins avantageuse que celle des salariés. De plus, les congés ne sont plus payés et le risque de chômage n'est plus indemnisé. Enfin, la procédure de rupture de contrat est bien plus économique. Chaque partie peut mettre fin au contrat sans stipuler de motif spécifique. Aucune indemnité ne sera versée mais un préavis est exigé en fonction de la longueur de la relation de sous-traitance.

Concernant les (juridiquement) indépendants, la dépendance économique vis-à-vis des donneurs d'ordres se traduit notamment par de nombreuses ruptures de contrat généralement décidées par le donneur d'ordres. Mes entretiens avec des salariés des services exploitation des donneurs d'ordres montrent, en effet, que les appels d'offre des groupes de messagerie auprès des sous-traitants sont reconduits régulièrement selon une temporalité qui varie généralement entre 1 et 3 ans (cela est bien plus court pour la chaîne spécifique d'Amazon). Ces appels d'offre impliquent la résiliation des précédents contrats de sous-traitance moyennant un préavis. Certains événements précipitent la relance de nouveaux appels d'offre comme l'arrivée d'un nouveau directeur à la tête d'une agence de messagerie. J'ai ainsi rencontré plusieurs managers, en particulier dans la messagerie express, qui expliquaient leur performance par la mise en place de pratique de réduction des coûts. Ils se félicitaient d'avoir pris comme première mesure la dénonciation des contrats en cours avec leurs sous-traitants pour en signer de nouveaux plus avantageux, c'est-à-dire (encore) moins rémunérateurs pour les sous-traitants (entretien 2017 avec un directeur d'une agence de messagerie express et entretien 2018 avec un manager dans une autre agence).

Enfin, le transfert des responsabilités est manifeste. Les indépendants ont une obligation de résultats contrairement aux salariés. En effet, si ces salariés sont payés à l'heure, je l'ai dit, les indépendants sont généralement payés au point livré. Ils ont donc l'obligation de livrer beaucoup pour avoir des revenus suffisants. Ils sont en outre sanctionnés par des pénalités d'un montant pouvant aller jusqu'à 100 fois le paiement du point livré, comme le montre le tableau qui suit, une grille de pénalités appliquée par un grand groupe de messagerie international pour les sous-traitants en Ile-de-France en 2017, que j'ai anonymisé.

Figure 7. Grille de pénalités d'un contrat de sous-traitance

TYPES DE PENALITES		MONTANTS DES PENALITES
FLUX PHYSIQUES	TOD MANQUE	20 €
	LIVRAISON MANQUEE	15 €
	ENLEVEMENT MANQUE	20 €
	ENVOI NON DEPOSE EN POINT RELAIS	20 €
	PERTE PHYSIQUE D'UN COLIS	150 €
	ARRIVEE TARDIVE DE L'AGENT CHARGE DU TRI	10 €
FLUX FINANCIERS	AVIS DE CONTRE-REMBOURSEMENT NON COLLECTE	35 €
FLUX D'INFORMATIONS	RETARD (>15 mns) : KPI 97% sinon pénalité	15 €
	CELLULE NON CONTACTEE AVANT SCANNING	5 €
	CELLULE NON CONTACTEE AVANT SCANNING	15 €
COURSIER	CHAUSSURES DE SECURITE NON PORTEES DURANT LE SERVICE	15 €
	TENUE DE TRAVAIL INCORRECTE	15 €
	NON RESPECT DU PROTOCOLE DE SECURITE	15 €
	PERTE VETEMENT (A L'UNITE)	10 €
VEHICULE	ETAT DU VEHICULE INACCEPTABLE (VEHICULE NON BRANDE) / MOIS	30 €
	ETAT DU VEHICULE INACCEPTABLE (VEHICULE BRANDE)	SUSPENSION REMUNERATION PUBLICITAIRE
CONFORMITE ADMINISTRATIVE	TAUX DE CONFORMITE INFERIEUR A 90%	25 €
CONTRÔLE POSITIF	COLIS NON SCANNE PRESENT DANS LE VEHICULE ET / OU APPARTENANT A UNE ROUTE AUTRE QUE CELLE DU VEHICULE CONTRÔLE COLIS ENDOMMAGE NON RECONDITIONNE SELON PROCEDURES DETENTION DE SCOTCH ET / OU CUTTER	50 €

Source : issu d'un contrat de sous-traitance, groupe de messagerie express

Il vient que les petites entreprises classées en catégorie NAF « transport de proximité » en Ile-de-France, c'est-à-dire celles dans lesquelles on trouve le plus de sous-traitants sont les plus fragiles économiquement. L'Ile-de-France est ainsi la région la plus touchée par les défaillances d'entreprises dans le transport de proximité, avec un taux de défaillance deux fois supérieurs à la normale, selon *L'Officiel des transporteurs*. Ce sont d'ailleurs les plus petites entreprises qui sont les plus vulnérables : « 73% des entreprises défaillantes ont moins de 10 salariés, et la majorité entre 5 et 10 ans d'existence » (Madjarian, 2016 et 2017).

Et ce taux ne diminue pas avec le temps puisque selon l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), le taux de défaillance des entreprises de transport (5,2%) demeure très élevé en 2019.

Ces mêmes indépendants ont par ailleurs massivement recours au travail illégal. Il est évidemment extrêmement difficile de l'évaluer. Selon la FNTR, il concernerait 2/3 des entreprises de transport. Selon la DRIEA en 2015, il concernerait plutôt la moitié. Selon l'Acoss, en 2016, sur 600 entreprises de transports, près d'un quart présente effectivement du travail dissimulé⁴⁵, le transport le plus concerné par ce type de fraude étant le transport de proximité.

La comparaison de ces deux statuts, salariés et indépendants, semble a priori engendrer des conditions de travail et une protection contre les risques très distinctes. On serait tenté de conclure que la précarisation des chauffeurs-livreurs français n'est causée que par leur sortie de l'entreprise. D'autant que les salariés bénéficient des comités d'entreprises, convention collective et syndicats et sont assignés aux tournées les plus confortables alors que les sous-traitants sont utilisés par les employeurs pour les tournées plus longues, plus loin, avec beaucoup de positions supplémentaires, les remplacements de dernière minute, en derniers recours en cas de grève des insiders etc.

Mais les enquêtes montrent que cette causalité, bien que forte, doit aussi être nuancée.

4.1.2. Dépendance et précarisation de l'emploi salarié

La dépendance économique des sous-traitants à l'égard des donneurs d'ordres joue un rôle important dans leur précarisation. C'est en effet parce qu'ils sont obligés de passer par un intermédiaire, groupe de messagerie, qu'ils se trouvent en position de dernier maillon de sous-traitance. Mais la taille et l'expérience de l'entreprise peuvent jouer un rôle dans la variabilité de cette dépendance économique.

Ainsi dans la messagerie en Ile-de-France, il existe un vivier de TPE sous-traitantes interchangeables (environ 12500 entreprises) facilement disponibles pour le donneur d'ordres pour remplacer celles qu'il aurait congédiées. Il n'existe pas d'actifs spécifiques détenus par les sous-traitants (hormis peut-être la possession d'un véhicule propre) qui leur permettraient de se démarquer. Dans l'enquête 2015, à l'exception d'une entreprise de l'échantillon, les entreprises qui ont réussi à passer le cap des 4 ans ont toute eu, à un certain moment, les moyens d'un développement interne. Comme l'expliquent Thévenard-Puthot et Picard (2013, p. 14), elles ont d'abord augmenté leur chiffre d'affaires avant toute augmentation d'effectifs.

⁴⁵ Ce qui représente le double des constats sur l'année 2015, qui était lui-même supérieur à celui de 2014. Il est difficile de déterminer ce qui relève de l'augmentation de la fraude ou de l'intensification des contrôles. Ce secteur est, en tous les cas, au 5^{ème} rang des secteurs les plus frauduleux en matière de travail dissimulé selon l'ACOSS (2016).

Une fois la taille critique obtenue, il est aussi plus facile de lutter contre la concurrence des autres sous-traitants.

C'est pourquoi nombreux sont les indépendants à recruter des salariés dans l'objectif de diversifier leurs donneurs d'ordres et augmenter leurs chiffres d'affaires. Comme le montre le tableau qui suit, l'emploi salarié est essentiellement porté par les entreprises de 1 à 49 salariés (tableau 36).

Tableau 36. Répartition des chauffeurs-livreurs salariés selon la taille de l'entreprise en pourcentage en 2017

Effectif de l'entreprise	Aucun	< 10	10 à 49	50 à 199	200 à 499	500 à 1999	> 2000
Chauffeurs-livreurs	0.3	23.8	31.2	16.3	11.3	1.7	15.4
Population active	6.7	17.9	18.6	17.4	11.7	7.8	19.9

Source : Lamy, 2020, Enquête EMPLOI 2017 in Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM, Evolution des formes d'emploi*

Or la dépendance que subissent ces patrons de petites entreprises a un retentissement important sur leurs salariés. Dans le rapport DGITM sur les formes d'emploi écrit en 2021 (Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM*), je montre que le contrat à durée indéterminée dans le transport de marchandises a progressivement perdu son sens. Le CDI demeure le contrat majoritaire pour les chauffeurs-livreurs salariés même il s'est affaibli sur les trente dernières années, comme le montre le tableau qui suit :

Tableau 37. Type de contrat de travail des chauffeurs-livreurs salariés en pourcentage en 2017

	Apprentis	CDD	CDI	Intérimaires
Chauffeurs-livreurs	0	9	89,7	1,3
Population active	1,3	10,1	73,5	2,6

Source : A. Lamy à partir de l'enquête EMPLOI 2017 in Rème-Harnay, 2021 (*Rapport DGITM Evolution des formes d'emploi*)

A partir d'une analyse des enquêtes EMPLOI entre 1990 et 2017 dont le traitement a été effectué par Anatole Lamy que j'ai encadré dans un stage durant l'été 2019, on peut établir le que pour l'ensemble des catégories, les ouvriers roulants du transport voient la norme du CDI à temps complet baisser (Rème-Harnay, 2021, *rapport DGITM Evolution des formes d'emploi*). Cette baisse est en partie compensée par une augmentation du CDI à temps partiel qui progresse de façon plus continue sur la même période pour atteindre 22% des contrats des chauffeurs-livreurs, l'intérim restant marginal.

A côté de l'affaiblissement de la proportion de CDI à temps complet dans la population des livreurs, il existe un affaiblissement de la protection qu'il représente. Outre les ordonnances Macron du 22 septembre 2017 s'appliquant à la population générale qui réduisent les protections du droit du licenciement, il existe une spécificité liée aux relations de sous-traitance (et non réductible au seul secteur des transports).

Si l'on examine les types de contrats signés par les chauffeurs-livreurs et coursiers, le CDI est tout autant l'apanage des grandes entreprises que des petites entreprises. Pourtant il n'y protège pas de la même manière.

Les très petites entreprises qui connaissent une dépendance économique élevée vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres sont soumises à de nombreux aléas et protègent moins bien leurs salariés roulants bien que ceux-ci soient majoritairement en CDI. Plusieurs indices viennent confirmer cet affaiblissement de protections. La mesure de l'ancienneté médiane des livreurs dans l'enquête EMPLOI (tableau 38) peut en représenter un premier.

Tableau 38. Ancienneté médiane dans l'entreprise des livreurs par taille d'entreprises (hors intérimaires en 2017⁴⁶)

Taille de l'entreprise par effectifs salariés	Ancienneté médiane
Moins de 10 salariés	3,3 ans
De 10 à 49 salariés	6,2 ans
De 50 à 499 salariés	9,5 ans
De plus de 500 salariés	10,5 ans

Source : A. Lamy avec les enquêtes EMPLOI 2017

Le tableau de l'ancienneté en fonction de la taille des entreprises montre que les livreurs travaillant dans les plus petites entreprises ont une ancienneté médiane qui ne dépasse pas les 4 ans. Les livreurs travaillant dans des entreprises de 10 à 49 salariés ont une ancienneté médiane de 6 ans puis ceux salariés chez des entreprises de 50 à 499, une ancienneté de 9 ans. Enfin les livreurs travaillant dans des entreprises de plus de 500 salariés peuvent avoir une ancienneté se montant jusqu'à 10,5 ans. Si ce tableau ne permet pas de corréliser directement ancienneté et sous-traitance, il tend à montrer que malgré un CDI, il est difficile pour les livreurs des plus petites entreprises, dont on sait qu'elles sont nombreuses en sous-traitance, de pérenniser leurs contrats.

Ici, sont, en outre, regroupés, les livreurs de tous les secteurs d'activité. Lorsque l'on cherche l'ancienneté pour les livreurs du seul secteur des transports de marchandises, les données, bien que peu nombreuses (entre 30 et 80 par année pour ceux travaillant dans des entreprises de moins de 10 salariés), montrent une ancienneté médiane encore plus faible que pour l'ensemble de la profession : entre 1 et 2 ans pour l'essentiel de la période.

Ces résultats invitent donc à approfondir les recherches sur le lien statistique entre sous-traitance et ancienneté dans l'entreprise.

Un autre indice est fourni par la direction régionale de l'équipement d'Ile de France. Mes entretiens avec les membres du service de la DRIEA qui enregistre les nouveaux transporteurs ainsi que les radiations confirme que les entreprises de transport de proximité en Ile-de-France travaillant comme sous-traitants ont une durée de vie de 3 à 4 en moyenne (Rème-Harnay, 2018). Les enquêtes SINE (système d'information sur les nouvelles entreprises) de l'Insee ne montrent pas de différences significatives entre les entreprises du secteur « transport et entreposage » (qui regroupe le transport de voyageurs, le déménagement et les transports de marchandises) et le reste de l'économie concernant la pérennité des entreprises – « le taux de pérennité à N ans étant le rapport entre le nombre d'entreprises créées au cours du premier semestre de l'année considérée (2014 ou 2010) ayant atteint leur N^e anniversaire et l'ensemble des entreprises créées au cours du premier semestre de l'année considérée » (Dorolle, 2021). Toutefois cette durée de vie pour le transport montre bien que les salariés des sous-traitants ont peu de probabilité de faire durer leurs contrats de travail au-delà de 4 ans.

⁴⁶ Anatole Lamy a procédé aux calculs suivants: « Avant 2003, les intérimaires étaient interrogés comme les autres actifs, nous les excluons de la mesure pour éviter de faire artificiellement baisser la médiane de l'ancienneté. Nous conservons néanmoins les livreurs salariés en CDD. Ensuite, l'ancienneté est calculée en demandant le mois et l'année de début dans l'emploi. Seulement après une certaine durée d'ancienneté le mois n'est plus demandé, mais ce seuil varie selon la version de l'enquête. Entre 1990 et 2002, après 2 ans d'ancienneté le mois n'est plus demandé, après 2003, le seuil est de 5 ans. Il y a donc des livreurs qui ont une ancienneté précise en nombre de mois et d'autres en nombre d'années. Pour faciliter la mesure nous avons simplifié l'ancienneté au nombre d'années révolues d'ancienneté, sauf pour l'ancienneté inférieure à deux ans ou nous créons des catégories de demies-années » (extrait de rendus intermédiaires durant son stage, 2019).

Enfin les chiffres des défaillances évoqués ci-dessus (un taux deux fois supérieur au taux moyen pour la France) s'ajoutent à ces différents indices de précarité de l'emploi pour les salariés en CDI de sous-traitants.

Ces différents indices, qu'il faudrait continuer à compléter, laissent penser que le statut de salarié ne permet pas, par opposition à celui d'indépendant, d'apporter une garantie sur la pérennité de l'emploi. Il faut aussi tenir compte de la taille et la place de l'entreprise dans la chaîne de sous-traitance.

La description de la chaîne d'acteurs propre aux nouveaux opérateurs de transport, comme Amazon logistic, illustre bien cette difficulté à pérenniser l'emploi pour les salariés des sous-traitants, en soulignant les ruptures de contrat très fréquentes favorisées par l'allongement de la chaîne de sous-traitance.

4.1.3. Précarités et places dans la chaîne de dépendance : l'exemple de la chaîne Amazon

Dans un article écrit pour la revue professionnelle *Transport, infrastructure, mobilité*, (Rème-Harnay, 2019), j'ai reconstitué la chaîne d'acteurs propre à Amazon en Ile-de-France en 2018. Je me suis appuyée, pour ce faire, sur une série d'entretiens qui m'ont permis de remonter des sous-traitants derniers maillons au chargeur. Après avoir rencontré plusieurs livreurs travaillant pour une même petite entreprise sous-traitante, j'ai pu obtenir un entretien avec leur patron puis avec un cadre travaillant chez son donneur d'ordres principal, puis avec un cadre auparavant employé par le chargeur.

A l'époque de cette enquête le groupe Amazon a déjà réalisé plusieurs mues. Créée en 1994 aux USA comme un site de vente de livres en ligne, il a rapidement investi dans de multiples activités⁴⁷ : nombreux produits des commerces de détail, produits alimentaires, vidéo en streaming, diffusion de musiques en continue, multitude de services aux entreprises, production de film, stockage et traitement de données, mises en réseau, analyses de dossiers médicaux, service de micro travail, logistique, transport et bien d'autres.

Amazon⁴⁸ serait ainsi le « 3^{ème} employeur de la planète » derrière Walmart et Petroleum. Son chiffre d'affaires ne cesse de grandir (7,3 milliards d'euros en 2020 contre 5,7 milliards en 2019⁴⁹) comme son profit (en hausse de 56% en 2021 rapport à 2020⁵⁰). Il s'agit aujourd'hui de ce qu'on appelle une « market place », une plateforme d'intermédiation entre offreurs et demandeurs du plus grand nombre de produits.

En tant que firme demandeuse de transport, ici appelée « chargeur », jusqu'en 2016, Amazon recourait comme les autres groupes de e-commerce à des transporteurs classiques, c'est-à-dire qu'elle signait des contrats avec les groupes de messagerie dont je parle depuis le début de cette HDR, comme Chronopost, DHL, FedEx, UPS, Coliposte etc. A cette époque, Amazon est toutefois déjà un chargeur particulier car ses volumes sont plus importants que ceux des autres chargeurs et ses procédures, notamment en termes d'évaluation de la qualité sont très

⁴⁷ Wikipédia tient à jour un listing de ces acquisitions :

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_mergers_and_acquisitions_by_Amazon

⁴⁸ https://www.bfmtv.com/economie/avec-1-2-million-de-salaries-amazon-est-devenu-le-troisieme-employeur-de-la-planete_AN-202011270278.html

⁴⁹ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/amazon-a-payé-plus-de-310-millions-deuros-dimpôts-en-france-1362772>

⁵⁰ <https://www.lsa-conso.fr/amazon-a-realise-33-milliards-de-dollars-de-profits-en-2021,402881>

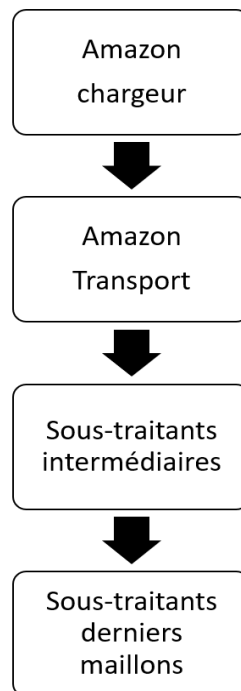
exigeantes. Le service client est particulièrement connu comme un pilier de l'entreprise. Il est néanmoins très coûteux et Amazon cherche ainsi à limiter le nombre de retours, de pertes et d'échecs de livraison tout en attendant une notation exemplaire de la part des clients. Les groupes de messagerie doivent donc sans cesse s'adapter à ces exigences spécifiques.

Celles-ci se renforcent, à partir de fin 2015, lorsque Amazon lance en France son service Premium. Initié dès 2004 aux Etats-Unis, cet abonnement annuel (d'un montant de 50 euros en France) permet aux clients d'Amazon de bénéficier de livraisons gratuites et plus rapides sur une gamme de produits. La progression des volumes vendus par Amazon couplé au raccourcissement des délais qu'elle propose et d'un prix de transport peu élevé proposé aux clients constituent une combinaison particulière difficile à soutenir pour les groupes de messagerie. S'enclenche alors dans la messagerie un processus de raccourcissement des délais auxquels vont travailler les grandes entreprises de l'express en développant des livraisons « samedi », instantanées, le soir et le dimanche etc.

Pour garantir ce service, Amazon cherche à renforcer son contrôle de la chaîne de transport. Après avoir tenté sans succès de racheter l'entreprise ColisPrivé en 2015 (Rème-Harnay, 2019), Amazon crée sa propre entité, dénommée en France « Amazon transport », sous le libellé NAF « Affrètement et organisation des transports (5229B) ». Il s'agit donc, à contrecourant des chargeurs, de réinternaliser une partie de la chaîne de transports et de créer une entité au statut de commissionnaire. Amazon construit ainsi ses premiers entrepôts consacrés à la distribution entièrement dédiés à la collecte, au tri et à la livraison de colis à Bonneuil, Strasbourg, Sainghin en Méantois, Lyon, Toulouse et Bouc Bel air et allie l'expérience acquise auprès de Colisprivé à ses techniques bien rodées de management et de contrôle. L'entité « Amazon transport » devient le choix privilégié d'Amazon en matière de transport délaissant Colisprivé bien qu'elle possède toujours une participation à son capital, comme le recours aux groupes de messagerie traditionnels.

Outre réinternaliser cette organisation du transport, Amazon choisit au contraire de doubler externaliser son exécution. En effet, au lieu de sous-traiter aux groupes de messagerie, elle lance des appels d'offre pour recruter des sous-traitants intermédiaires bien spécifiques, introduisant ainsi un niveau de cascade de sous-traitance supplémentaire. Ces sous-traitants intermédiaires sont des entreprises de taille intermédiaire précédemment spécialisés dans le transport urbain (de proximité) mais pas dans la messagerie. Ces acteurs connaissent parfaitement leurs régions et sont susceptibles de proposer des services express correspondant au service Prime d'Amazon. En signant ces contrats avec Amazon, ces nouveaux partenaires opèrent tous une forme de conversion. Jusqu'alors occupant une position intermédiaire par leur taille et leur activité, ils jouent le rôle d'entreprises de messagerie et se voient confier des volumes de fret inédits. Pour les groupes de messagerie, il s'agit d'un bouleversement sans précédent puisque leurs contrats avec Amazon décroissent au profit de cette nouvelle organisation. Enfin pour Amazon, il s'agit de placer une couche supplémentaire d'intermédiation. Ainsi elle se déresponsabilise-t-elle entièrement de la gestion des risques inhérents aux contrats de sous-traitance du dernier maillon de la chaîne.

Figure 9: Amazon est les acteurs du transport depuis 2017 en France



Ces sous-traitants intermédiaires adoptent les « process » Amazon bien plus facilement que les grands groupes de messagerie et les imposent à leur tour à leurs propres sous-traitants. Ainsi, Amazon impose des forfaits de 8h45 quotidiennes aux sous-traitants. Les sous-traitants intermédiaires sont incités à faire livrer leurs sous-traitants derniers maillons le plus possible de colis sur ce forfait de 8h45, les tournées pouvant monter jusqu'à 300 colis (contre 70 à 200 dans les autres chaînes de messagerie).

L'entreprise intermédiaire joue alors le rôle d'un gestionnaire d'Amazon : elle assure le recrutement, le suivi et les contrats avec les sous-traitants finaux. Les chauffeurs livreurs derniers maillons ont non seulement des conditions de travail plus complexes (plus de colis, des horaires plus longs, et un suivi en temps réel accru) mais aussi des conditions d'emplois plus précaires. Les chauffeurs-livreurs qui ne remplissent pas les objectifs en termes de volume dans le forfait ou qui ont de mauvaises notations de la part des destinataires sont exclus du contrat. Voici par exemple l'extrait d'un entretien auprès du directeur d'une entreprise de sous-traitance intermédiaire : « Je me sépare d'une dizaine de personnes sur 30 chauffeurs par semaine (...). Il faut imaginer chaque semaine j'appelle au moins deux (patrons) sous-traitants et je leur dis bah celui-là (un chauffeur-livreur salarié de ce patron) il s'en va (...) [et ce], sur de simples soupçons d'incompétence de la part d'Amazon. C'est à dire qu'Amazon va le suivre. Sur leurs statistiques, Amazon ne va pas prendre en compte les aléas du métier et il va me dire ce chauffeur-là vous devez me le sortir dès demain, interdiction du site pour lui. Donc en fait voilà dans un sens, récupérer un contrat Amazon, c'est récupérer de gros ennuis » (entretien, 2018).

Si l'ensemble des sous-traitants sont économiquement fragiles, la vulnérabilité du sous-traitant final et du sous-traitant intermédiaire n'est pas équivalente. Le sous-traitant final est évalué en permanence et mis en concurrence avec d'autres sous-traitants tous les jours. Il doit refaire ses preuves quotidiennement. Alors que le sous-traitant intermédiaire sera mis en concurrence sur plus long terme (les appels d'offre sont relancés chaque année). Il est par

ailleurs de plus grande taille, et possède un portefeuille de clients, ce qui lui permet de limiter sa dépendance économique.

A côté de la nature du contrat, salariale ou commerciale, les relations de pouvoir/dépendance déterminent fortement les conditions de travail et d'emploi des chauffeurs-livreurs. La forme et la longueur de la chaîne de dépendance, la place du sous-traitant dans cette chaîne de dépendances, de même que la taille respective des acteurs de cette chaîne jouent ainsi un rôle majeur dans la précarisation des sous-traitants qu'ils soient indépendants ou salariés de ceux-ci.

4.1.4 Précarité du travail des sous-traitants

Dans cette avant dernière sous-partie, je souhaite montrer qu'outre la précarité de l'emploi pour les sous-traitants qui se traduit par un plus gros turnover pour les salariés et par des parcours truffés de faillites pour les indépendants, une autre conséquence de la dépendance économique concerne le contenu en travail des sous-traitants, correspondant au deuxième sens de la précarité de Paugam (2007). Selon Tinel, Perraudin, Thévenot, et Valentin (2007), « le travailleur collectif demeure et se voit donc en réalité recomposé à travers des unités indépendantes sur le plan comptable et/ou juridique. Ces transformations ont des effets bien réels, elles agissent à la baisse sur le salaire et sur les conditions de travail » (p. 20). En effet, d'une part, les tâches affectées aux sous-traitants sont systématiquement plus pénibles que celles attribuées aux salariés du groupe. D'autre part, l'autonomie et le contenu du travail s'appauvrissent dans la messagerie express, en particulier celle dédiée aux livraisons du e-commerce.

Dans sa thèse de sociologie consacrée aux chauffeurs-livreurs tels qu'ils exerçaient dans les années 1990, Céline Cholez (2001) soulignait déjà que « les tournées les plus contraignantes et nécessitant que des véhicules légers [étaient] confiées aux louageurs », autrement dit aux artisans transporteurs travaillant avec le statut d'indépendant et avec leur propre véhicule. Les sous-traitants étaient selon elle, « d'abord perçus comme une main d'œuvre plus flexible, particulièrement sur le plan temporel : « on ne peut pas dire à un chauffeur maison « tu attends jusqu'à 20 heures et après tu vas livrer » alors qu'un sous-traitant il est rémunéré pour une tâche précise (entretien de Cholez avec un directeur d'établissement dans l'entreprise 1 » (Cholez, 2001, p. 293). Selon les observations de Céline Cholez et celles des responsables d'exploitation plutôt opposés à la sous-traitance qu'elle avait rencontrés, « en moyenne la tournée d'un indépendant est 25% plus lourde que celle d'un salarié » (2001, p. 294). A cette époque toutefois, il subsistait bien plus de chauffeurs-livreurs salariés (50% en moyenne).

Mes enquêtes à la fin des années 2020 (Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM, Evolution des formes d'emploi*) montrent toujours une répartition des tâches systématiquement en défaveur des sous-traitants (déjà évoquée en 3.3.2.4). Si j'ai déjà dit que la tournée d'un sous-traitant était en 2015 en moyenne de deux heures de plus par jour que celle d'un salarié, les entretiens permettent de préciser les rémunérations des chauffeurs-livreurs sous-traitants et/ou la répartition des salariés et des sous-traitants sur des tournées différentes. Ainsi un salarié d'un service d'exploitation d'un groupe de messagerie traditionnel en 2022 explique les choix de son groupe en faveur de la sous-traitance : « c'est plus facile de rompre les contrats, c'est plus facile de demander au patron [de l'entreprise de sous-traitance] de changer les chauffeurs et de retirer ceux qui bâclent le travail. Pour nous, on peut aussi plus facilement dire au chauffeur 'tu fais ça et pas ça', 'tu vas à tel endroit' et 'là on n'a pas besoin de toi'... ».

J'ai aussi pu comparer la situation de deux chauffeurs de la même agence de messagerie express (par hasard). Je les rencontre en 2018. Tous deux sont en CDI, mais l'un est employé par l'agence. Il réalise une tournée dans une partie du 11^{ème} arrondissement et une partie du 12^{ème} arrondissement. L'autre est employé par un sous-traitant de l'agence en proche banlieue Est de Paris. Le salarié du groupe est en poste depuis 3 ans travaille de 8h à 18h45 avec une pause déjeuner de deux heures. Il ne travaille que quatre jours par semaine. Il ne veut pas divulguer son salaire. Bien que les questions sur la satisfaction au travail apportent des réponses le plus souvent biaisées, il peut être noté que l'employé se prétend « très content de ses conditions de travail ». Il fait donc exactement 35 heures, réalise entre 80 et 90 arrêts avec un camion fourni par l'entreprise. Le chauffeur-livreur salarié d'un sous-traitant de la même agence n'a pas le même véhicule, il s'agit d'une camionnette au couleur du donneur d'ordres mais à la charge du sous-traitant. Il réalise une tournée de 80 à 100 arrêts par jour de 8h à 16h/16h30 sans interruption et sur 5 jours. Il dépasse régulièrement les 35 heures et a un trajet plus important à parcourir (qui dépasse les limites de l'arrondissement pour aller jusqu'en banlieue) mais « tant que le salaire suit, il est d'accord ». Il se dit également « satisfait de son poste car il est passé de 1600 à 1800 euros en trois ans ». Les différences majeures entre les deux salariés en CDI sont la durée de la tournée (en dépassement des 35 heures non payées pour le deuxième), le nombre de colis à livrer en moyenne légèrement supérieur pour le deuxième et la peur de perdre son emploi qui est évoquée par le deuxième chauffeur alors en CDI pour une petite entreprise de sous-traitance, l'autre n'en parlant même pas.

Plus généralement, chaque groupe de messagerie a une politique différente de répartition des tâches. En voici quelques exemples :

- Chez Y, groupe de messagerie traditionnelle, on ne recrute plus de salariés. Les chauffeurs-livreurs salariés qui ne sont pas encore à la retraite sont affectés aux clients les plus importants (« grands comptes »). Les sous-traitants sont pour les autres.
- Chez Z, groupe de messagerie express, les salariés ont une tournée fixe qui ne bouge pas et sont aux 35 heures. Les sous-traitants ont une tournée régulière à laquelle s'ajoutent toutes les réclamations à traiter. Ils sont payés selon un forfait journalier plus une rémunération kilométrique. La banlieue n'est desservie que par les sous-traitants alors que les salariés ont des tournées sur Paris.
- Chez G., agence de messagerie plus traditionnelle du 78, les tournées les plus proches de l'agence sont réservées aux salariés, de même que c'est à eux que sont attribués les poids lourds. Les VUL et tournées à distance de l'agence sont réservées aux sous-traitants.
- Sur la plateforme K, de la même façon les tournées des arrondissements parisiens les plus riches sont confiés aux salariés, les sous-traitants réalisant les tournées des arrondissements du nord et de la banlieue. Mais la scission est encore plus marquée au sein même de la plateforme. Celle-ci est organisée autour de trois tapis roulants sur lesquels des intérimaires récupèrent les colis pour les placer en les triant dans les camions. Or, dans cette agence, le tapis central est réservé aux salariés. Les camions y sont en majorité électrique et comporte un système de classement intérieur que les intérimaires (un par camion) cherchent à optimiser pour que le chauffeur « maison » puisse partir à 8h30 sans rien à faire. De chaque côté de ce tapis roulant, se tiennent deux autres tapis dédiés aux sous-traitants. Cette fois, les véhicules sont tous thermiques, les intérimaires sont moins nombreux. Ils travaillent pour le compte des sous-traitants et non pour le groupe. Les patrons sous-traitants sont responsables de ce qui se déroule sur leurs tapis roulants et lors des tournées. Après les avoir réunis debout en cercle au bout d'un des tapis, le manager de l'agence distribue à ces patrons de TPE tous les matins leurs pénalités (colis livrés en retard, mauvais étiquetages, camion en mauvais état...) dans l'ordre décroissant.

La répartition des tâches varie donc en fonction du nombre de kilomètres à parcourir, du dépassement des 35 heures, et du type de clients considérés. La frontière Paris/banlieue peut également être pertinente (en raison de restrictions de circulation et de stationnement ou de la présence de grands comptes). Toutefois dans tous les cas cette répartition s'établit en faveur des salariés du groupe, les pénibilités se cumulant pour les sous-traitants, peu important leur statut.

Outre ces différences de répartition des tâches, en raison des bouleversements induits par Amazon, l'autonomie des sous-traitants décroît et le contenu en travail s'appauvrit. Pour ceux qui travaillent en dehors de la chaîne Amazon, une autonomie liée au contenu de l'activité compense en partie la pénibilité du travail et l'incertitude liée aux conditions d'emploi. Ainsi, dans un groupe Facebook consulté depuis début 2021, à ma question sur ce qui leur plaît dans cette profession, les chauffeurs-livreurs de la messagerie invoquent le goût de la conduite, du travail en extérieur, et de l'importante autonomie qui leur est offerte en étant loin des locaux du responsable. J'ai regroupé ici quelques commentaires proposés sur le groupe Facebook :

« J'aime livrer et conduire dans toutes les situations possibles », « être sur la route... la liberté, de pas être enfermé dans un bureau 8h par jour... » ; « ne pas avoir de patron sur le dos. T'es pas à guetter l'heure de fin de journée toutes les 5 minutes. Les journées défilent à une vitesse folle. Tu es dans ton camion, la musique à fond » ; « De pas avoir ton patron derrière toi. D'être libre et d'être sur la route » ; « J'adore conduire, ne pas avoir de patron sur le dos, ne pas supporter des collègues avec qui ça passe pas, la liberté de faire ta tournée comme tu as envie, et la rapidité des journées qui passe » ; « conduire, la liberté de ne pas être enfermé dans un bureau, pas le patron sur le dos h24 », « c'est un plaisir de conduire et pas de patron derrière moi » ; « Moi je n'aimais pas conduire, et pourtant ça fait 3 ans que je fais ce boulot. Être seule dans mon camion me plaît bien. Et j'aime bien le contact avec certains clients (pro ou particulier) », « seul tranquille, social toujours de nouvelles têtes etc. », « la passion de la route, la liberté, de ne pas rester renfermé, voir du paysage et le contact humain avec les clients » (Facebook, groupe livreurs, 2021).

La pratique à distance des bureaux des cadres semble ainsi conférer une sensation de liberté accentuée par l'utilisation du camion, considéré comme un second chez soi, parfois très investi par le livreur. On constate au contraire que la manutention, le port de charges, le tri ne font pas partie des tâches valorisés par les chauffeurs.

La responsabilité de son propre travail constitue aussi une satisfaction importante. Après l'autonomie liée à la conduite, la possibilité de « bien faire son travail » est ainsi citée comme deuxième source de plaisir au travail. Cette évaluation est réalisée par les chauffeurs via des indicateurs quantitatifs. En témoignent les nombreuses captures d'écran qu'ils postent pour montrer le nombre de colis livrés, le nombre d'adresses livrées, le remplissage du camion, ce qui conduit à une série de surenchères et compétitions entre chauffeurs. On peut évoquer à ce propos une forme d'« autoexploitation » évoquée par Carlos Lopez Calle pour les transporteurs indépendants espagnols (2016). Le travail bien fait correspond, en outre, à une façon efficace de s'organiser pour terminer sa tournée rapidement, et ce, notamment grâce à l'expérience. Celle-ci permet de connaître le meilleur trajet en tenant compte de ses congestions, des disponibilités des destinataires, de la durée des feux rouges etc. mais aussi de trier parfaitement sa tournée en amont :

« Ce que j'aime c'est juste conduire et rentrer tôt », « conduire et rentrer de bonne heure quand il n'y a pas grand-chose » ; « je n'aime pas le tri et le chargement. Par contre j'aime le challenge vouloir faire mieux viser le 100% chaque jour, j'aime être seul et personne ne me dit 'je suis où', 'je fais quoi'. J'aime jouer avec la route et les

impondérables chercher une solution à tout problème sur la route. J'aime les défis qu'apporte ce boulot et j'aime avoir une vie que je n'avais pas avant : 7h à 14h et je rentre pour pouvoir profiter de ma femme et mon enfant » (Facebook, groupe livreurs, 2021).

Toutefois toutes ces citations sont issues de chauffeurs-livreurs qui travaillent en majorité dans des entreprises de messagerie express qui ont en commun de faire des tournées encore relativement courtes (moins de 120 colis, avant 14h etc.) et sans contrats avec Amazon. C'est pourquoi ils continuent de posséder une certaine autonomie dans le choix de leurs trajets, leurs tris des colis, leurs moments de pause, la gestion du temps de leur journée... Il en va autrement pour ceux qui travaillent pour des groupes sous-traitants intermédiaires d'Amazon ou des groupes de messagerie strictement dédiés au e-commerce. Ils perçoivent plus souvent leur travail comme uniquement alimentaire, espérant s'en dégager à la première opportunité :

« Franchement je ne me vois pas faire carrière dans la livraison c'est un métier de chien, que ce soit chez A (sous-traitant intermédiaire Amazon), B. (groupe de messagerie express) ou C. groupe de messagerie express avec contrat Amazon) ». « Quand on aime conduire il vaut mieux être taxi ou VTC ou pompiers », « N'espère rien, c'est des chiens » (Facebook, groupe livreurs, 2021).

Certains chauffeurs-livreurs salariés d'un groupe de messagerie express ont même vu le contenu de leur activité se transformer radicalement. Ainsi sur une agence de messagerie express visitée en 2022, il apparaît que 7 salariés sont en CDI pour le groupe pour 115 chauffeurs-livreurs. Or sur ces 7 salariés en CDI, seuls trois réalisent encore des tournées le matin, les quatre autres ont réaffectés au tri des tournées des sous-traitants. La conduite a disparu au profit de la manutention. Selon le salarié du service d'exploitation interrogé sur cette transformation, « de toute façon les salariés ne sont pas rentables. Ils coûtent 40 euros de l'heure et sont moins performants que les sous-traitants » (entretien, 2022).

Enfin, la multiplication des dispositifs de contrôle durant l'exécution de la tournée contraint nettement l'autonomie des chauffeurs-livreurs : double scan des colis (à la sortie du camion puis à la remise au client), suivi en temps réel par les applications des groupes de messagerie et/ou des chargeurs, GPS dans le camion etc., comme l'explique ce livreur en 2021 :

« A chaque fois il faut répéter les mêmes choses : Signature obligatoire + tampon pour les pros. Si ça ne va pas, c'est décompté, si t'as pas mis les heures de livraison et le nom du réceptionnaire c'est décompté... Enfin voilà des procédures, toujours des procédures, des points décomptés et des pénalités à tour de bras ».

En outre désormais suivis à la trace les sous-traitants de certaines enseignes ont un parcours bien précis à suivre dont ils ne doivent pas dévier. Ils perdent ainsi toute autonomie dans la gestion de leurs tournées comme l'explique cette chauffeure-livreuse en 2021 :

« Maintenant tu as une liste avec tes colis à livrer à chaque minute. Un logiciel décide à ta place de ton sens de tournée en fonction des impératifs horaires des clients et des heures d'ouvertures des entreprises. Le logiciel peut te faire passer 2 ou 3 fois devant le même point ».

En particulier, chez Amazon, les chauffeurs sont évalués sur leur capacité à livrer en mains propres dès la première fois qu'ils viennent et non livrer mettre en boîte aux lettres (alors que cela ne dépend pas d'eux). Amazon souhaite ainsi réduire les réclamations, retours et remboursement, qui leurs coûtent très cher. Cela incite les livreurs à jeter les colis par-dessus les portails, confier les colis aux voisins etc. Si les sous-traitants ne livrent pas assez vite, ils subissent également une série de procédures en fonction de besoins d'Amazon : rappel à l'ordre par le sous-traitant intermédiaire, obligation de visionner un rappel des procédures via Amazon Chime, obligation de suivre une éventuelle formation, c'est-à-dire une tournée avec un autre chauffeur chez les sous-traitants intermédiaires qui pratiquent le salariat, jusqu'au refus de sa présence sur le site.

La plupart des sous-traitants intermédiaires choisissent de sous-traiter à leur tour mais certains sont restés sur le modèle du salariat. Les chauffeurs-livreurs salariés de ces sous-traitants intermédiaires travaillant exclusivement pour Amazon n'en sont pas pour autant mieux traités. En effet, d'une part ils connaissent une précarité de l'emploi presque aussi forte comme l'explique ce livreur ancien salarié :

« on vous vend le contrat comme l'affaire du siècle, (...) ils vous licencieront deux semaines avant la fin de la période d'essai prétextant que vous êtes un bon élément mais que la situation ne permet pas de vous garder malgréleur excuse habituelle » (livreur, 2021).

D'autre part, les conditions de travail y semblent particulièrement pénibles :

« lorsque vous finissez votre tournée, on vous dit d'aller renforcer une autre tournée, celle d'un collègue qui ne va pas assez vite. Vous vous dites que ce sera bien compté car ça fait des heures supp, mais elles ne seront jamais payées » (livreur 2021).

On peut ajouter que les salariés des sous-traitants reçoivent des directives de la part d'Amazon, sans passer par leurs patrons. Sur certaines plateformes, ils ne doivent pas mettre plus de 15 minutes pour rentrer les colis et sortir de l'entrepôt. Les colis sont aujourd'hui triés en amont et répartis (par tailles et zones géographiques) au sein de grands sacs que les chauffeurs-livreurs répartissent à leurs tours dans leurs camions. Ils ont trente minutes pour leur pause déjeuner (qui s'ajoutent au forfait de 8h45) et un décompte Amazon doit être enclenché au début de la pause, etc.

D'une manière générale, bien que salariant leurs chauffeurs, certaines entreprises sous-traitants intermédiaires, ont auprès des livreurs, parmi les plus mauvaises réputations. A leur évocation, beaucoup prononcent des insultes, m'expliquant que c'est « très mal payé », des contrats « hypers courts », et surtout qu'il n'y a rien à en espérer en termes d'évolution.

Dans la stratégie de la chaîne d'Amazon, il semble que la gestion de la main d'œuvre repose sur une combinaison de mise à distance des risques et obligations (via la cascade allongée de sous-traitance) et d'épuisement des travailleurs, comme les intérimaires de l'industrie automobile décrits par Gorgeu et Mathieu. Pour reprendre le vocabulaire de Marx utilisé par Tinel, Perraudin, Thévenot, Valentin (2007) ou Lopez Calle (2016), la plus-value n'est pas tirée de l'expérience des travailleurs. Elle est moins relative, c'est-à-dire liée à l'augmentation de la productivité des travailleurs, qu'absolue, autrement dit, elle est davantage liée à l'allongement de leur journée de travail.

4.1.5. Les plateformes numériques de livraison de repas productrices de précarité ?

Avant d'aborder les autres conséquences de cette dépendance économique, je fais ici un petit détour sur les conditions de travail et d'emplois des travailleurs des plateformes numériques de livraison de repas évoquée en 3.6.3. En effet, ceux-ci font face à une dépendance économique *a priori* plus élevée que celle des chauffeurs-livreurs. On peut se demander si leur précarité sera aussi plus grande.

Ils sont d'abord plus clairement identifiés que les chauffeurs-livreurs comme une population précaire (Jan, 2022, Lelay et Lemozy, 2022). Ainsi avant même de parler de production de précarité, ces plateformes sont accusées d'exploiter une précarité existante : sans papiers, mineurs, main d'œuvre peu qualifiée⁵¹. Si l'on examine plus avant la chaîne d'acteurs qui leur

⁵¹https://www.liberation.fr/societe/livreurs-la-course-a-la-dignite-20210615_5YBZ3U3HLBEHRPICPMHFC45OQM/

est propre et leur modèle économique, la dépendance économique entre les acteurs semblent à nouveau jouer un rôle fondamental dans cette exploitation. Tout en haut de la chaîne d'acteurs, on ne trouve pas un chargeur, comme c'est le cas pour Amazon dans la chaîne de messagerie, mais des investisseurs car, pour rappel, Deliveroo et Ubereats fonctionnent sur le modèle économique des start-ups en levant des fonds auprès de mécènes ou de grandes entreprises (comme Free ou Amazon par exemple) qui semblent adopter là eux-mêmes une stratégie d'externalisation de l'innovation. Néanmoins certaines plateformes numériques de livraison de repas, comme TakeEat Easy en 2016, ou Uber Asia, ne parviennent pas à obtenir leurs deuxièmes levées de fonds. Dans le cas de TakeEatEasy, lui a été préférée la plateforme Foodora, plus prometteuse économiquement. Pour Uber en Asie, Soft Bank a préféré des acteurs plus locaux. Les plateformes numériques se trouvent ainsi très dépendantes de leurs financeurs.

A leur tour, un certain nombre de coursiers travaillant en sous-traitance pour ces plateformes décident parfois de sous-traiter à d'autres coursiers. Il s'agit d'une sous-traitance *a priori* illégale car elle se fait sans contrat écrit et sans informer le donneur d'ordres, les coursiers derniers maillons se faisant passer vis à vis de la plateforme pour les coursiers inscrits, moyennant une commission prélevée par ces derniers. Une série d'entretiens menés en 2020 dont les résultats sont détaillés dans (Rème-Harnay 2021, *Rapport DITGM Evolution des formes d'emplois*) et mes différentes communications pour l'Anses (confidentielles) permet de déterminer qu'il s'agit pour une partie d'entre eux de mineurs ou très jeunes coursiers. B., mineur, qui vit chez ses parents, considère que cette activité est « mieux que les autres trucs pour gagner de l'argent, c'est de l'argent facile » (entretien B., 2020). Il explique utiliser cet argent « pour acheter des habits et partir en vacances à l'étranger » (idem). Il explique « louer » son compte à un coursier plus âgé qui habite son quartier. Celui-ci lui donne son login et son mot de passe pour accéder à l'application, moyennant 100 euros de « commission » prélevée chaque semaine. B. justifie son choix d'activité par le fait « de ne pas avoir de patron » : « tu sors à l'heure que tu veux, tu rentres à l'heure que tu veux. Il n'y a personne derrière toi » (entretien B., 2020). Dans le cas de B., le salariat que vit ses parents est considéré comme une situation de subordination et de soumission sans espoir d'amélioration.

Certains coursiers semblent avoir renoncé à une activité professionnelle plus classique avant même leur majorité. I., par exemple, tout juste majeur, explique qu'il est livreur car après le bac il n'a jamais pu trouver de contrat en alternance en entreprise. Il avait déjà renoncé à devenir professeur de sport : « Avec mon bac pro, on m'a déjà dit que je ne pourrai pas aller en licence Staps. Je fais ça (parlant de la livraison) et on verra » (entretien I., 2017). Ce deuxième obstacle, l'impossibilité de trouver une alternance, a achevé de le décourager.

L'idée de percevoir des revenus importants est également véhiculée à la fois par les plateformes sur certains forums ou groupes Facebook et par certains coursiers. Par exemple, le chiffre d'affaires brut de M., un livreur qui réalise aussi une activité de transport de voyageur en microentrepreneuriat, sur un mois se monte à 3000 euros pour 66 heures hebdomadaires. Ce chiffre lui paraît attractif puisqu'il représente plus du double du salaire net qu'il recevait en intérim, mais il travaille également le double d'heures pour une protection sociale inférieure.

La situation des livreurs migrants sans papiers français implique un ensemble de contraintes économiques bien plus importantes. Les trajectoires des cinq livreurs interrogés le plus longuement depuis leurs pays d'origine sont très similaires bien que les raisons pour lesquelles ils ont dû quitter ce pays soient très variées : chômage trop élevé, corruption vécue

comme un obstacle majeur à l'accès à l'emploi, peur de se faire emprisonner pour trafic, fuite d'une guerre ou du terrorisme. Ils décrivent ensuite une traversée compliquée et traumatisante, avec « solitude », « peur de mourir », « perte des siens » (entretiens, 2020). Après une arrivée dans la solitude (souvent ils n'ont aucun contact proche en France), ils racontent ensuite l'enchaînement de ce qu'ils décrivent comme des « petits boulots », en réalité très physiques et pour lesquels ils n'ont pas été bien traités en partie en raison de leur statut de « migrant » ou « sans-papier ». Ainsi leur a-t-on proposé les pires tâches (notamment le nettoyage de chantier qui revient souvent dans trois des cinq entretiens, le déménagement et la maçonnerie) en termes de pénibilité et de conditions de travail mais aussi de rapports hiérarchiques jugés humiliants, insultants. Certains expliquent aussi qu'ils n'étaient parfois pas payés, leurs employeurs profitant de leurs statuts de sans-papiers.

C'est pourquoi la livraison en sous-traitance leur apparaît comme présentant beaucoup d'avantages, comparé à ces années-là. L'activité de livraison ne constitue un choix que dans une comparaison des dépendances économiques et des pénibilités du travail. Elle doit être mise en relation avec les activités précédentes et les abus que les livreurs ont connus comme sans-papiers (non-paiement des salaires, travail à horaire rallongé, travail de nuit etc.). Quant à la relation entre coursiers derniers maillons et coursiers avant derniers maillons de la chaîne de dépendance, Arthur Jan (2022) la décrit non comme une pure relation de domination ou comme un rapport strictement imposé par le coursier qui possède le compte et le login. Selon lui, elle relève davantage d'une imbrication entre « domination et amitié », entre « solidarité et entr'exploitation » (Jan, 2022). Cette imbrication favorisera une dépendance plus ou moins élevée selon que le coursier preneur d'ordres appartient ou non au réseau de liens forts (Granovetter, 2000) du coursier donneur d'ordres.

Ici la cascade de dépendances correspond à la fois à une exploitation de la précarité existante (liée à l'absence de papiers français, à l'âge du livreur, à l'absence de formations ou d'alternatives) par les plateformes mais aussi au fait qu'elles entretiennent ou produisent elles-mêmes une nouvelle précarité via la baisse continue des rémunérations, l'opacité de celles-ci, les ruptures de contrat en un clic, en utilisant le prétexte de l'algorithme. Il est, on l'a vu, impossible de prévoir les revenus réalisables ni la durée du contrat (le turnover est de 10 mois dans mon enquête 2017-2018). Le travail illégal est massif (via l'exploitation des sans-papiers et l'utilisation de scooter).

Pour les plateformes numériques, les coursiers sont en moyenne de 10 ans plus jeunes (24 ans en scooter dans l'échantillon de 2018) que les chauffeurs-livreurs, ils n'ont pas de licence professionnelle ou de formation, leur turnover est 4 fois plus important que celui des chauffeurs-livreurs et les rémunérations semblent plus faibles, surtout à cause du nombre de commandes par jour (moins élevé que le nombre d'adresses livrées pour les chauffeurs-livreurs).

Outre les conséquences en termes de précarités, la sous-traitance conduit à d'autres effets défavorables aux preneurs d'ordres.

4.2 Délégation des risques et des investissements en véhicules électriques

Les sociologues ont parfaitement montré les relations entre sous-traitance et risques pour les travailleurs. Nicolas Jounin (2006), s'intéressant aux ouvriers du BTP, montre qu'en fonction de leur statut contractuel, ils prennent plus ou moins de risques pour tenir les cadences sachant que les prix en sous-traitance sont maintenus bas. Il explique ainsi que les ouvriers arbitrent entre plusieurs risques : la précarité de l'emploi et la santé. Intérimaires, sous-traitants, sans papiers sont ainsi soumis à de plus grands risques en termes de santé pour

sauvegarder leurs emplois mais tentent de les cacher aux employeurs, comme aux ouvriers salariés des donneurs d'ordres.

Dans une logique similaire, Annie Thébaud-Mony a beaucoup apporté à l'analyse de la sous-traitance en termes de transfert des risques et responsabilités (Thébaud-Mony, 2000, Thébaud-Mony, 2008 ; Thébaud-Mony, 2015, Quinlan et Thébaud-Mony, 2015). Que ce soit pour les ouvriers concernés par la pollution à l'amiante ou ceux affectés aux tâches de maintenance en zone radioactive, elle s'attache à proposer une analyse critique des systèmes de production économique qui reposent sur la sous-traitance, analysant précisément les liens entre cette sous-traitance et la santé au travail des ouvriers travaillant pour des preneurs d'ordres. Reprenant les travaux de Claude Altersohn, spécialiste de la sous-traitance au ministère de l'industrie, Michael Quinlan et Annie Thébaud Mony définissent ainsi la sous-traitance comme « une pratique qui permet à un agent économique de se décharger sur un autre des tâches qui lui incombent juridiquement au titre d'obligations souscrites dans le cadre de sa propre activité » (Quinlan, Thébaud-Mony, 2015, p. 45). Bien que les enjeux soient moins graves que dans l'industrie nucléaire où les stratégies sont construites autour de doses de radiation que peuvent recevoir les ouvriers de la maintenance (Thébaud-Mony, 2008), la sous-traitance dans l'industrie du transport n'en est pas moins un transfert des risques et responsabilités. S'intéressant au cas de l'Australie, Thébaud-Mony et Quinlan soulignent qu'il est nécessaire d'en prendre conscience et de légiférer. L'Australie s'avère avant-gardiste puisqu'estimant que certaines décisions prises par les chargeurs pouvaient être sources de pratiques dangereuses par les chauffeurs routiers, l'Australie a instauré une loi fédérale pour limiter le transfert de responsabilités de la gestion concrète des aléas et des risques d'accidents de travail. Adoptée en 2012, la « Road safety and remuneration act » propose d'assurer la sécurité de chacun des contractants dans les relations de sous-traitance, même en cascade dans le secteur des TRM : « elle crée une juridiction particulière, le tribunal de la sécurité et des rémunérations dans les transports routiers, devant laquelle peuvent être portés les litiges concernant aussi bien la sécurité que les niveaux de salaire ou les pressions financières exercées par les donneurs d'ordres sur les entreprises ou les chauffeurs routiers indépendants » (Thébaud-Mony, Quinlan, 2015, p. 28).

En ce qui concerne les transports routiers de marchandises de longue distance, le sociologue Patrick Hamelin a très bien documenté l'accidentologie pour les conducteurs de poids lourds (Hamelin, Lebaudy, 2007 ; Hamelin, 1994, Hamelin, 1989). Il montre « l'augmentation du risque relatif d'implication dans les accidents en fonction des moments de la journée : il croît au fil des heures, et il croît singulièrement à partir d'un seuil de la durée de travail » (Hamelin, 1989, p. 29). Mais il montre aussi, ce qui est plus singulier, que « le niveau de risque relatif n'augmente pas la nuit après 11 heures de travail, comme on pouvait s'y attendre. En fait leur niveau de risque à cette période est trois fois moins élevé que celui auquel il devrait être, si leur comportement était équivalent à celui des conducteurs des autres branches (hors transport) » (idem, p.32). Il en construit une hypothèse de travail qui sera confirmée par ses enquêtes des années 1990 et 2000 :

« les conducteurs du secteur des transports, faisant plus fréquemment l'expérience de longues journées de travail et de la conduite de nuit, ont acquis une meilleure connaissance des problèmes apparaissant dans les situations difficiles (...), ils "seraient plus aptes" que leurs collègues des autres secteurs à réguler leurs propres efforts, à "connaître leurs limites", à s'arranger avec la fatigue comme avec les autres aléas de la route. (...) Globalement, les conducteurs de la branche transport ont un niveau de risque relatif plus élevé que celui de leurs collègues des autres branches mais leur "savoir-faire" leur permet de compenser une partie du danger (spécialement la nuit) résultant de leurs conditions de travail difficiles » (idem., p. 34).

Il constatera, par la suite (Hamelin, 1994 et Hamelin et Lebaudy, 2007) une diminution globale du niveau de risque d'implication en fonction du moment de la journée qu'il lie notamment au fait que les conducteurs de poids lourds ont vu leurs durées de travail diminuer (via l'évolution des règles françaises) et qu'ils prennent plus souvent leurs repos journaliers minima de 9 heures (Hamelin et Lebaudy, 2007, p. 29).

Malheureusement du côté de la messagerie, de tels travaux sont encore inexistants. Je me suis toutefois intéressée à un transfert de responsabilités qui constitue un frein à transition écologique dans ce secteur. En effet, le remplacement des camions fonctionnant au diesel par des véhicules électriques ou encore le déploiement des véhicules électriques autonomes sont fortement remises en cause par ce système qui repose sur des acteurs fragilisés et ne disposant pas des ressources nécessaires.

La France a bien sûr déjà initié un certain nombre de démarches pour diminuer la pollution des transports routiers notamment au travers de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques et de la définition de zones de circulation restreinte à Paris⁵² et Grenoble⁵³ etc. Comme tous les pays de l'union européenne, elle a aussi mis en œuvre les normes euros sur les moteurs. Ainsi selon le ministère de la transition écologique et solidaire, en 23 ans (entre Euro 0 et Euro VI), les NOx auront été divisés par 36, les hydrocarbures par 18 et les particules par 35 (Citepa 2018). Il semble pourtant que ces initiatives locales et techniques soient encore insuffisantes. Les émissions de CO2 continuent de croître selon le rapport du Citepa (2018). Aux États-Unis et en Europe, le secteur des transports demeure le deuxième segment le plus émetteur de CO2. En France, il est responsable de 29% de ces émissions (CGDD, 2016, p.35).

Le secteur de la messagerie dont les volumes de livraison sont en augmentation notamment dans l'express est particulièrement concerné par cette problématique.

Ainsi, en France, selon les comptes des transports, en 2012, « la circulation des VUL a augmenté de 51% entre 1990 et 2011 quand la circulation totale augmentait de 35%. C'est le résultats d'une croissance de la flotte de VUL Durant cette période (39%) et d'une croissance des distances parcourues par les VUL » (Browne, Rizet, Allen, 2014, p. 339). Concernant ces VUL, l'intérêt pour la réduction des gaz à effet de serre des sources alternatives d'énergie au diesel n'est plus à prouver : « dans une recension de 79 articles, Nordelöf a montré que les VUL électriques réduisent les émissions de gaz à effet de serre de 20% à 24% par rapport aux véhicules diesel » (Camilleri, 2018, p. 48). Pourtant les VUL électriques sont encore rares. Ils représentent 0,8% du marché de l'Union européenne en 2017 (EAFO, 2017), ce qui correspond par exemple en France à 26000 VUL électriques sur 6,5 millions de VUL contre 6 millions au gazole en 2017 (Idem).

Il faut dire que dans le sous-secteur spécifique de la messagerie, la transition du diesel vers l'électrique pose encore nombre de difficultés. Morganti et Browne ont montré qu'il existait des obstacles techniques et pratiques à l'adoption des VUL électriques tels le poids et la durée de vie des batteries inadaptés au transport de marchandises en ville. On sait qu'en Europe, le GNV et l'hydrogène rencontrent le même type de problème car les lieux de rechargements sont encore peu nombreux. Une étude de l'ADEME montre également que « pour les VUL, le passage au véhicule tout électrique peut s'avérer problématique. La consommation électrique, très élevée en cycle autoroutier (plus de 60 kWh/100 km), réduit

⁵² Les véhicules de catégorie Crit'Air 5, ainsi que les véhicules antérieurs sans vignette y compris les deux roues, sont interdits de circulation tous les jours de 8h à 20h exceptés les jours fériés. Anne Hidalgo, la maire de Paris, a également annoncé l'interdiction des véhicules diesel pour 2024 dans Paris.

⁵³ Les véhicules utilitaires légers et les poids lourds sans vignette sont interdits dans une partie de la ville du lundi au vendredi, de 6h00 à 19h00.

l'autonomie du véhicule ou la charge utile (d'environ 300 kg) par rapport à un véhicule conventionnel, deux points cruciaux pour les professionnels utilisant les véhicules utilitaires » (ADEME, 2018).

Rares sont toutefois les travaux qui parviennent à faire le lien entre l'organisation économique particulière du secteur de la messagerie qui repose sur un système d'acteurs économiques très spécifique et la transition vers les VUL électriques. Dans une thèse consacrée au *futur du véhicule électrique*, Camilleri évoque le poids de la concurrence des géants de la messagerie pour l'avenir du véhicule électrique mais privilégie « un modèle de prédiction de parts de marché, qui quantifie la façon dont les contraintes économiques et opérationnelles évoluent avec les développements technologiques (...). Une originalité du modèle est qu'il traite le montant des subventions à l'achat d'un véhicule électrique comme une variable endogène, qui s'adapte dynamiquement aux évolutions du marché » (2018, p. 5).

Les véhicules utilitaires électriques ont du mal à se déployer auprès des chefs d'entreprises de transport routiers de marchandises en ville. La part des véhicules électriques dans les nouveaux achats reste confidentielle en 2015 :

Tableau 39. Parts de marché des véhicules électriques dans différents pays en 2015 (% des nouveaux enregistrements de véhicules)

Belgium 0.42%
Canada 0.40%
China 1.00%
France 1.20%
Germany 0.70%
India 0.10%
Ireland 0.49%
Japan 0.60%
Netherlands 9.70%
Norway 23.30%
Sweden 2.40%
UK 1.00%
US 0.70%
World Total 0.10%

Source : Kemfert, 2016

Si l'on tient compte de cette base de données, seuls 0.1% de véhicules sont électriques dans le monde. En Europe, les taux sont légèrement supérieurs puisque la part des véhicules électriques est de 0,81% pour les particuliers mais tombe à 0.47% pour les VUL en moyenne en 2017 (EAFO, 2017).

Certes les obstacles pratiques sont nombreux mais le frein financier n'y est pas pour rien. En effet, malgré les aides, en France par exemple l'achat d'un véhicule utilitaire électrique neuf implique toujours une dépense minimale de 25000 euros (batterie comprise en location) pour le plus petit gabarit de véhicule.

La majorité des entreprises de transport léger de petite taille ne peut se le permettre puisque dans l'échantillon de l'enquête 2015, le chiffre d'affaires médian de ces entreprises est de 77000 euros, l'achat d'un véhicule électrique représenterait donc au minimum un tiers de celui-ci. Allen et al. montrent similairement qu'en 2014, 47% des entreprises de transport du RU ont un chiffre d'affaires de moins de £50,000, et 87% de moins de £250,000 (2016, p.2). Or ceux qui achètent les véhicules ne sont pas les grandes entreprises de messagerie comme La Poste, DHL, Fedex ou autres mais des très petites entreprises comme le montre l'enquête de 2011 en IDF. En effet, sur les 33 agences de messagerie identifiées dans l'échantillon de l'enquête⁵⁴, seules sept possèdent leurs propres véhicules (5 véhicules en moyenne en propre).

⁵⁴ Sur 200 environ à cette époque

Ensuite, 20 agences sur 33 ont recours à la location de véhicules pour 7 véhicules par agence en moyenne.

90% des chauffeurs étant des sous-traitants, ce sont en très grande majorité les très petites entreprises de transport sous-traitantes qui portent la responsabilité de l'achat des véhicules de transport. Mon Enquête 2015 auprès de ces sous-traitants réalisant le transport indique que l'âge moyen des camions qu'ils conduisent est de 8 ans, ce qui est un peu au-dessus de l'âge moyen observé classiquement sur les VUL (6,6 ans) selon l'enquête sur les véhicules utilitaires légers menés par le ministère de l'équipement français de 2011. En outre, Les véhicules des chauffeurs de mon échantillon parcourent en moyenne 64500 km/an, ce qui est, supérieur à la moyenne observée par l'enquête VUL du ministère en 2011 (20000km par an en moyenne pour les professionnels), à peu similaire à la moyenne observée au Royaume-Uni (Allen et al., 2016). Selon ces deux dernières enquêtes, on reste donc dans la limite de l'autonomie des batteries actuelles (autour de 200km en moyenne).

Puisque le poste de coût « véhicule » constitue un levier important pour augmenter sa taille, diversifier ses donneurs d'ordres et ainsi augmenter sa rentabilité, les très petites entreprises ont souvent recours à la location de véhicules. On pourrait ainsi imaginer que les VUL électriques se diffusent parmi les entreprises de transport de léger via la location. Toutefois la location présente pour les sous-traitants un inconvénient majeur : la franchise. Celle-ci est particulièrement élevée pour les transporteurs professionnels. Elle varie de 1200 à 4000 euros, se rapprochant ainsi du prix d'un véhicule diesel d'occasion. Ainsi ce transporteur explique-t-il : « n'importe quel patron qui a déjà eu à payer une franchise sur une camionnette qu'il avait louée pour un apprenti, je peux te dire qu'il ne refera plus de location » (entretien 2017). La location de véhicules électriques présente aussi l'inconvénient d'être plus chère que celle d'un véhicule thermique : sur un an elle correspond au même tarif que l'achat, franchise comprise. Enfin, en Ile-de-France le parc de véhicules électriques disponibles à la location est très réduit, soit que les loueurs en possèdent peu, soit qu'ils aient tous été réservés par deux grands groupes (pour leurs sous-traitants à qui sont facturés le coût de cette location).

Plusieurs éléments de mes enquêtes permettent toutefois d'être optimiste. D'une part, les stratégies des sous-traitants en matière de véhicule changent.

Certains font preuve de logique particulièrement pertinente pour l'achat des véhicules : ils commencent par l'achat de véhicules d'occasion de très petite taille pour aller progressivement vers des véhicules plus gros et plus propres. Pour éviter les dettes et les contraintes imposées par la location, les VUL choisis en premier sont les plus petits existants sur le marché. Et ce n'est qu'avec l'arrivée de nouveaux contrats qu'ils sont progressivement remplacés par des plus gros véhicules et plus propres. Cette stratégie de long terme est d'autant plus intéressante que comme le soulignent Pelletier et al., « alors que les coûts opérationnels des VUL sont près de 4 fois plus faibles que ceux des VUL diesel, leurs coûts d'achat sont approximativement trois fois plus importants. Les coûts de maintenance peuvent également décroître dans le temps, ce qui rend les véhicules électriques plus intéressants pour des prévisions de long terme » (Pelletier et al., 2016, p. 9).

Ensuite la niche de l'électrique pourrait être intéressante pour un sous-traitant pour attirer les groupes de messagerie, comme le montre cette réponse apportée par un cadre d'un groupe de messagerie lorsque je lui demande quels sont les critères de sélection pour le recrutement de leurs sous-traitants :

« On essaie de couvrir le territoire, couvrir les zones géographiques dont on a besoin. Ça fonctionne soit par appel d'offre soit par proposition spontanée de leur part et en fonction de nos besoins sur la zone. On regarde aussi le type de véhicule utilisé et là dans des zones où il y a des contraintes réglementaires sur les véhicules diesel, on va chercher des sous-traitants qui ont des véhicules propres. Par exemple, typiquement à

Toulouse, là on a pris un sous-traitant qui est en triporteurs et véhicules électriques » (entretien, 2017).

Certains grands groupes de messagerie express contraignent leurs sous-traitants à rouler uniquement en véhicules électriques à l'intérieur du périmètre de l'A86 (en Ile-de-France). Ils réduisent alors considérablement leurs possibilités de trouver un sous-traitant capable de dépenser au minimum 1200 euros par mois en location chez un grand loueur (chez qui le groupe de messagerie a une flotte réservée), sachant que le paiement au moins livré pour ceux-ci n'est pas plus élevé (entre 2,5 et 2,75 euros l'adresse livrée). Un sous-traitant serait donc susceptible de créer une codépendance dans la relation entretenue avec les groupes de messagerie en choisissant d'investir dans les véhicules électriques.

Enfin, depuis mi 2020, les subventions ont été considérablement renforcées avec un Bonus national pouvant aller jusqu'à 7000 euros (le montant du bonus ne peut excéder 27 % du coût d'acquisition) pour un VUL électrique. Pour cela, le véhicule doit avoir un taux d'émission de CO2 de 50 g/km au maximum (véhicule électrique ou hybride rechargeable), être acheté pour une durée d'au moins 2 ans, être neuf et immatriculé en France. En outre, depuis 2019 : la région IDF prévoit un bonus supplémentaire pour les sociétés de moins de 50 salariés Jusqu'à 6000 euros pour les véhicules professionnels légers électriques, hydrogène ou GNV de moins de 3,5 tonnes. Limitée aux entreprises de moins de 50 salariés, la subvention ne peut excéder 5 véhicules pour une même entreprise. L'aide est cumulable avec les dispositifs nationaux sans toutefois pouvoir dépasser un taux de subvention de 70 %.

L'enquête de 2015 est presque déjà obsolète pour discuter la question de la transition écologique et en particulier de la responsabilité qu'y joueraient les sous-traitants. D'une part les politiques publiques ont pris en compte leurs rôles en tenant compte de la limite des 50 salariés dans l'offre de bonus en Ile-de-France sur les véhicules ; d'autre part, les acteurs eux-mêmes peuvent trouver un avantage à de forts investissements de départ pourvu qu'ils en aient les moyens.

Quoi qu'il en soit, la responsabilité des véhicules repose lourdement sur les sous-traitants alors que les grands groupes affichent systématiquement des flottes propres électriques. Le décalage entre cet affichage et la réalité est parfois flagrant comme en témoignent les images de vélos biporteurs électriques en première page du site internet d'un grand groupe vantant sa flotte verte alors que ces biporteurs, (moins d'une dizaine) n'ont jamais fonctionné. Ils ont montré des défaillances au bout de quelques semaines et reposent dans un hangar en Ile-de-France.

Face à la précarité et aux transferts des risques et responsabilités, de quels outils disposent les sous-traitants ?

4.3 Quels outils pour les sous-traitants face à la dépendance économique ?

Pour les coursiers travaillant pour des plateformes numériques, l'inspection du travail, les fédérations de coursiers, les syndicats ont privilégié le recours à l'institution judiciaire via les notions de « travail dissimulé » ou « travail déguisé ». Il s'agit pour les preneurs d'ordres de demander la requalification de leurs contrats commerciaux (contrats de sous-traitance) en contrat de travail. Ainsi, par exemple, en mars 2002 se déroule un procès au tribunal correctionnel contre Deliveroo, les poursuites étant engagées par le ministère public pour le « travail dissimulé » de coursiers entre 2015 et 2017. Dans la messagerie, ce recours est impossible (4.3.1) depuis le début des années 2000 en raison du contrat-type. Les sous-traitants ont alors cherché d'autres recours comme l'abus de dépendance économique. C'est pourquoi j'essaie d'expliquer l'articulation entre ces deux types de recours (4.3.2). Si l'on en

reste à une définition stricte de l'abus de dépendance économique tel que défini par la jurisprudence et le droit de la concurrence, celui-ci n'est pas adapté aux relations de sous-traitance (4.3.3). Je propose donc d'utiliser les indicateurs de dépendance définis plus haut comme critère de dépendance économique pour le juge (4.3.4). Enfin, je présente les différentes mesures publiques existantes d'accompagnement des sous-traitants et les actions qu'ils tentent d'entreprendre pour sortir de la dépendance économique (4.3.5).

4.3.1 L'outil de la requalification indisponible depuis 2001

Comme évoqué ci-dessus, au début des années 2000, plusieurs sous-traitants notamment de deux grands groupes de messagerie (Exand (aujourd'hui GLS) et Exapaq (aujourd'hui DPD)) vont jusqu'au procès pour demander leurs requalifications en salariés⁵⁵. Durant plusieurs années les procès passent par différentes instances. Pendant ce temps, par crainte de ces procès, les plus grands groupes de messagerie se réunissent avec différents organismes publics tels les directions régionales de l'équipement ou la délégation interministérielle à la lutte contre le travail illégal pour rédiger l'annexe au décret n°2001-659 du 19 juillet 2001 puis le décret n°2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants⁵⁶. Ecrit pour réguler ces vagues de procès pour requalification, ce contrat cadre, dont j'ai détaillé les clauses en 2.3.5 censées déterminer les droits et obligations des parties dans les relations de sous-traitance, a fortement contribué à la nette décade du nombre de requalifications en spécifiant les conditions qui pourraient y conduire, ce qui lui vaut d'être qualifié d'« arme anti-requalification » (Tilche, 2015). Il stipule que le sous-traitant détermine lui-même ses tarifs, qu'il négocie ensuite chaque année, que le donneur d'ordres ne doit pas imposer à son sous-traitant le choix d'un fournisseur ou d'un type de matériel ni s'immiscer dans sa gestion financière, et que les pénalités qu'on lui impose doivent être proportionnées, « à défaut, le sous-traitant se placerait en situation de dépendance à l'égard de l'opérateur de transport ». Il précise aussi que la mise aux couleurs du donneur d'ordres des camions ou uniformes des sous-traitants ne constitue pas un indice pour une requalification alors qu'une clause d'exclusivité est l'un des critères les plus importants pour asseoir une telle mesure. C'est d'ailleurs sur la base de cette clause que sont rendus depuis 2003 les rares arrêts impliquant une requalification⁵⁷.

Depuis l'instauration du contrat-type, quoi qu'il en soit, les requalifications ne constituent plus un recours, les indices qui auraient pu conduire à soupçonner un contrat de travail jusqu'à la fin des années 1990, un lien de subordination, sont désormais considérés comme des soupçons de sous-traitance.

⁵⁵ Arrêt 0284224 de 2003, C.Cass, Ch Crim., 17 juin 2003, qui condamne Extand pour « travail dissimulé » et arrêt 00 86 308 de 2001, C. Cass, Ch Crim, 27 mars 2001 qui condamne Exapaq pour « travail dissimulé ».

⁵⁶ Aujourd'hui annexe IX à l'article 3224-3 du code des transports.

⁵⁷ Cour cass. Ch.soc., 12 Janv. 2011, pourvoi 09-66982 (La cour décide d'une requalification car l'entreprise TNT a fait signer à son sous-traitant un document considéré comme une clause d'exclusivité, à savoir que le sous-traitant devait s'engager à ne pas employer de salariés. Ce faisant le sous-traitant ne pouvait travailler pour un autre donneur d'ordre) ; Cour cass.Ch.soc., pourvoi 04-47379

4.3.2 Dépendance économique versus subordination juridique ?

Avec ce contrat-type, les jugements pour requalifications en contrat de travail s'amenuisent malgré la constatation de dépendances économiques.

Le droit français semble ainsi opposer le lien de subordination qui se rapporte aux contrats de travail et le lien de dépendance qui se rapporterait aux contrats commerciaux entre firmes. Il n'y a pas dans la loi de définition de ce fameux lien de subordination censé fonder le contrat de travail. C'est du côté de la jurisprudence qu'il faut se tourner pour la trouver. Claude Didry rappelle en ce sens que l'arrêt Bardou du 6 juillet 1931 est fondateur. Ce dernier précise que « la condition juridique d'un travailleur à l'égard de la personne pour laquelle il travaille ne saurait être déterminée par la faiblesse ou la dépendance économique du dit travailleur (...) mais implique nécessaire l'existence d'un lien de subordination juridique » (Didry, 2018, p. 231). La dépendance économique, ici envisagée comme une situation de faiblesse du travailleur vis-à-vis de l'employeur, est dès lors évacuée de la définition du contrat de travail. Pourtant les transformations du tissu productif et l'évolution des stratégies de gestion de la main d'œuvre depuis 1931 auraient pu inciter à une discussion de cette distinction.

Dans le langage du juge et des jurisprudences, la définition de la subordination est par la suite fixée par l'« arrêt société générale 1996 »⁵⁸ comme un « indice que constitue l'appartenance du travailleur à un service organisé sous l'autorité de l'employeur », la notion de service organisé renvoyant au pouvoir de gestion du chef d'entreprise. Progressivement selon Didry, la subordination correspond à « l'identification d'un pouvoir de direction et de sanction de l'employeur s'exerçant sur le travail » (2005, p. 536).

Cette conception juridique restrictive peut néanmoins conduire à plusieurs écueils. Elle peut d'abord mener à considérer la subordination, et par là, le contrat de travail comme une stricte domination patronale. Patrick Fridenson (2006) prévient pourtant qu'il faut nuancer la notion de subordination comme une domination strictement imposée par le patronat. Il montre au contraire que la subordination est hétérogène et multiforme dans sa construction. Elle n'est créée (et recrée) que dans l'interaction entre les acteurs (notamment entre salariés et patrons) et via des multitudes d'ajustements, les travailleurs étant parfois à l'initiative pour éliminer l'arbitraire. Elle est par ailleurs indissociable des pratiques ou récupérations d'autonomie par les travailleurs qui ne peuvent s'éteindre. Dans la même logique, Claude Didry et Rémi Brouté (2006) remettent en cause la notion de subordination comme réalité économique, celle de la « domination patronale unilatérale » (p. 49), pour en faire une catégorie jurisprudentielle qui désigne les responsabilités dans « la formation, l'exécution et la résolution du contrat de travail » (idem). Le contrat de travail ne doit donc pas être considéré comme un lien de subordination au sens de pouvoir de direction mais se définit plutôt comme posant « des limites à l'exercice du pouvoir de l'employeur » (Brouté, 2006, p. 50). Il apporte des garanties aux salariés contre l'arbitraire patronal. Le pouvoir de l'employeur est ainsi limité par la détermination même de l'objet du contrat « l'occupation d'un emploi en contrepartie d'une rémunération » (p. 49). En ce sens, le contrat de travail à durée indéterminée apparaît davantage comme une avancée pour le salarié en privilégiant sa liberté plus que sa protection (p. 51). C'est pourquoi la subordination doit être envisagée comme « concept technique de la langue du droit » (p. 57), comme une recherche d'identification de celui sur lequel pèse les obligations d'employeurs, les responsabilités. C'est aussi ce que montre les procès en requalification, puisqu'ils permettent d'identifier l'employeur porteur de responsabilités. Ce sont alors les « salariés » qui tentent de se faire reconnaître comme subordonnés. Dans ces

⁵⁸ CC, 13 novembre 1996, 94-13.187

acceptions de la subordination, celle-ci n'est plus à opposer à l'autonomie du travailleur. Elles fonctionnent ensemble.

Le deuxième écueil auquel peut mener la conception restrictive juridique de la subordination et du contrat de travail est d'évacuer artificiellement la notion de dépendance dans la définition du contrat de travail. Pourtant, Maud Simonet (2018) montre les limites du *criterium* de subordination pour définir le contrat de travail prenant pour exemple le bénévolat s'exerçant généralement dans une subordination « personnelle et fonctionnelle » alors qu'elle ne donne pas lieu à un contrat de travail. D'ailleurs, on l'a vu, travailler en CDI pour une petite entreprise preneur d'ordres ne suppose pas les mêmes conditions de travail, les mêmes protections économiques et sociales, notamment la même garantie de stabilité, si cette entreprise est dépendante d'un grand groupe. Claude Didry propose ainsi de l'inclure en la définissant comme une « situation de faiblesse qui peut être constatée lorsque l'activité d'une personne dépend des moyens et de la volonté d'autrui » (Didry, 2018, p. 231). De la même façon, dans un dossier spécial du numéro de Mars 2018 de la revue *Droit Social*, le groupe de recherche pour un autre code du travail (GR PACT⁵⁹) propose d'introduire le *criterium* de la dépendance économique dans la définition du contrat du travail, considérant que le critère de subordination juridique escamote la dépendance financière des travailleurs, la question du véritable employeur et des frontières des collectivités de travail. Pour aller dans ce sens, je propose de redéfinir la dépendance économique pour la sous-traitance et d'établir des critères d'abus.

4.3.3 Redéfinir la dépendance interfirmes en reconstruisant le critère de substituabilité

Je l'ai dit en 3.3.1, la dépendance économique est traitée au sein du droit de la concurrence. Le problème est que le seul critère de la substituabilité a été retenu par la jurisprudence pour définir la dépendance économique, c'est-à-dire l'impossibilité dans laquelle se trouve son client ou fournisseur de trouver un autre client ou fournisseur équivalent. Si la loi du 15 mai 2001 sur les nouvelles régulations économiques fait disparaître la mention « solution équivalente » au sein de l'article L420-2 du code du commerce, ce critère de substituabilité conserve une place centrale dans les procédures judiciaires qui s'appuieront sur cet article. Ainsi, dans chaque procès où un sous-traitant invoque l'abus de dépendance économique, la justice française tranche, comme le montre la jurisprudence, en expliquant qu'il existe quinze grands groupes de messagerie, donc autant de donneurs d'ordres possibles. Les sous-traitants ne peuvent donc guère être dépendants sur la base du critère de substituabilité.

En 2016 est proposée une nouvelle loi qui propose de redéfinir la dépendance économique⁶⁰ sans qu'une suite n'y soit donnée. Elle proposait d'ajouter à la substituabilité une notion de délai raisonnable pour trouver un autre client. L'autorité de la concurrence espérait ainsi

⁵⁹ Il regroupe Jean-François Akandji-Kombé (Paris 1), Gilles Auzero (Bordeaux), Dirk Baugard (Paris 8), Pierre-Emmanuel Berthier (Lyon 2), Michèle Bonnechère (Evry), Vincent Bonnin (Poitiers), Laure Camaji (Paris Sud), Florence Debord (Lyon 2), Josepha Dirringer (Rennes 1), Emmanuel Dockès (Paris Ouest Nanterre, coord.), Carole Giraudet (IFS, Lyon 2), Franck Héas (Nantes), Julien Icard (Valenciennes), Anja Johansson (Strasbourg), Morane Keim-Bagot (Paris 1), Marianne Keller (Paris 1), Sylvaine Laulom (Lyon 2), Cécile Nicod (Lyon 2), Sophie Rozez (Paris Ouest Nanterre), Morgan Sweeney (Dauphine), Sébastien Tournaux (Bordeaux), Christophe Vigneau (Paris 1).

<https://pact2016.blogspot.com/>

⁶⁰ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/115b0703_proposition-loi#

mettre l'accent sur sa faisabilité. Mais plus encore que sa faisabilité, c'est le critère même de substituabilité que je remets en cause.

Je l'ai dit, outre cette jurisprudence, dans la littérature sur la dépendance interfirmes, la substituabilité est aussi définie comme l'existence d'alternatives pour accéder aux ressources nécessaires. Ce critère est néanmoins inadapté pour le traitement des relations de sous-traitance en messagerie : ce n'est pas en substituant son donneur d'ordres principal à un autre mais en augmentant le nombre de ses donneurs d'ordres que le sous-traitant pourra réduire sa dépendance par rapport au premier. Dans le cas de la messagerie, la capacité d'un sous-traitant à multiplier ses échangistes est limitée par certaines clauses du contrat-type. Ainsi la mise au couleur du donneur d'ordres du personnel ou matériel du sous-traitant peut empêcher la substituabilité des donneurs d'ordres. En outre, la clause d'exclusivité qui n'est pas interdite équivaut à une non-substituabilité. Enfin, cette capacité du sous-traitant à multiplier les donneurs est limitée par l'incompatibilité pratique des tournées entre deux messagers. En général, les tournées de livraisons commencent tôt le matin pour se terminer dans l'après-midi. Elles sont le plus souvent régulières et quotidiennes mais parfois aléatoires comme leur enchaînement avec des tournées de ramasse. Dans ces différents cas, dès lors que le sous-traitant travaille seul (37% des entreprises de l'échantillon de mon enquête 2015, plus de 55% en Ile-de-France selon la base de données SIRENE de la même année), il a peu de chances de trouver une autre tournée régulière compatible en termes d'emploi du temps. Ensuite, dans le cas où le sous-traitant parvient à trouver deux tournées cohérentes sur le plan horaire, encore faut-il qu'elles se situent dans des périmètres voisins, et surtout qu'il ne se heurte pas à ses propres limites physiques.

Pour travailler pour plusieurs donneurs d'ordres, le sous-traitant doit donc grandir en recrutant et achetant ou louant d'autres camions pour ses chauffeurs. C'est pourquoi je propose une version différente du critère de substituabilité, plus adaptée à l'analyse de la sous-traitance, qui repose sur la capacité du sous-traitant à multiplier les donneurs d'ordres⁶¹ en tenant compte des obstacles auxquels il doit faire face. Bien que qualitative, cette nouvelle version de la substituabilité est d'importance car si les TPE éprouvent de grandes difficultés à trouver un autre donneur d'ordre, l'inverse n'est pas vrai. Les sous-traitants sont, en effet, substituables pour les groupes de messagerie qui disposent d'un vivier de TPE à portée de main (plusieurs milliers en Ile-de-France). D'ailleurs, aux dires des chauffeurs-livreurs interrogés, si le sous-traitant n'est pas en mesure d'assurer une tournée, le messenger mandate alors immédiatement un autre preneur d'ordre, et exige une réparation monétaire de la part du premier. Il n'est donc pas question dans ce type de sous-traitance de relations de codépendance mais d'une dépendance unilatérale.

Il n'en reste pas moins que ce critère, même redéfini, est quasi impossible à quantifier et devient ainsi difficile à traiter. Comment le faire rentrer dans un score ou l'envisager au regard d'un seuil ? Les jugements s'arrêtent à la disponibilité d'un autre donneur d'ordres. Parfois sont discutés les périmètres au sein desquels un autre donneur d'ordres serait accessible (en termes de régions, départements) mais encore une fois sans précision de seuils. De même les avocats ont du mal à montrer qu'un donneur d'ordres n'est pas substituable à un autre en raison de ses besoins plus ou moins grands en véhicules lourds ou légers, de l'organisation de ses tournées, de ses règles en matière recrutement des sous-traitants etc.

Pourtant j'ai montré qu'il existait d'autres critères plus simples à mesurer et qui pourrait davantage convenir pour analyser la dépendance économique.

⁶¹ Cette variante figure déjà en filigrane dans les travaux de Marchesnay (1979) sous la forme d'une question secondaire : « avez-vous intérêt à étaler vos échanges de ce produit sur un plus grand nombre de partenaires ? » (*Ibid.*).

4.3.4 Comment classer les critères quantitatifs et qualitatifs pour la dépendance économique

Plusieurs propositions émanant de spécialistes du droit ont vu le jour ces dernières années pour faire évoluer l'approche de la dépendance entre firmes.

Dans le rapport pour une proposition de loi de 2016 visant à mieux définir la dépendance économique, le critère de substituabilité n'est pas remis en cause mais il est conseillé de lui adjoindre une notion de délai raisonnable et un critère d'essentialité, sans préciser toutefois dans quelle mesure ils doivent être combinés et priorisés ni comment les utiliser, les mesurer. De plus elle ne revient pas sur la caractérisation de l'abus qui reste toujours liée à l'atteinte à la concurrence si ce n'est qu'elle élargit cette atteinte à du « moyen terme ». Elle ne permet donc pas de lever l'ambivalence propre à l'article 8 de l'ordonnance de 1986 : une trop grande restriction dans la caractérisation jurisprudentielle et légale de la dépendance liée aux pratiques anticoncurrentielles mais un trop grand flou quant aux rôles que doivent jouer ces critères. Sont-ils exhaustifs ? Peut-on les évaluer quantitativement ? Seront-ils alors comparés à une situation de non dépendance ? La dépendance économique caractérisée par ces critères peut-elle avoir un sens en dehors des pratiques anticoncurrentielles ? La loi actuelle, la jurisprudence et cette nouvelle proposition de loi laissent sans réponses l'ensemble de ces questions.

J'ai proposé trois critères que l'on peut aisément adapter et mesurer, la dépendance générale (le rôle obligatoire des intermédiaires), la concentration des flux d'échange (la proportion du donneur d'ordres principal dans le chiffre d'affaires et l'essentialité (le nombre de donneur d'ordres par sous-traitant) qui pourrait facilement compléter la boîte à outil des juges. J'ai aussi proposé une première version, à affiner, d'un score qui considérerait ces trois critères comme des critères de niveau 1 pouvant être complétés par des facteurs aggravants, notamment liées au caractère urbain des livraisons.

Toutefois, en se focalisant sur des critères majoritairement quantitatifs, une dimension plus qualitative liée à la nature de la dépendance économique échappe à la loi comme à la littérature sur les relations industrielles. Au 4.3.3, j'ai par exemple montré qu'il était complexe d'estimer, de traduire en score, le critère de diversification des donneurs d'ordres, c'est-à-dire l'ensemble des facteurs rendant possible ou non de signer avec un autre donneur d'ordres pour faire diminuer sa dépendance vis-à-vis du premier. De même, en 3.3.1, j'ai évoqué l'idée qu'il était difficile de mesurer, ou d'intégrer dans un score, le fait pour un preneur d'ordres d'« avoir l'autorité pour prendre des décisions stratégiques importantes pour le développement de son entreprise » (critère de l'OIT). Plus généralement, pour Emerson (1962, p. 32) rappelons que la dépendance de A envers B implique que la réalisation des objectifs de A passe par B (mediated by), ce qui ouvre la porte à différentes interprétations. Que signifie cette médiation ? Implique-t-elle une relation de solidarité ou de codépendance ou bien une relation de subordination où les actions de B déterminent celles de A ? Cette distinction ne relève pas du seul degré. Elle concerne la nature même de la relation de sous-traitance. Le GR-PACT, Groupe de recherche Pour un Autre Code du Travail, qui propose de faire de la dépendance économique un critère du contrat de travail à côté de la subordination, ne parle d'ailleurs pas de degré, d'évaluation ou de critères mais d'une situation de faiblesse du fait de dépendre des moyens et de la volonté d'un autre (Didry, 2018, p. 231).

Dans les relations de sous-traitance qui sous-tendent la messagerie urbaine, dont le but est de réduire le poids financier du facteur humain et que Virassamy qualifie de « contrat de dépendance à sujétion imparfaite » (1986, p. 160), De Bouard (2003, p.82) de « contrat d'intégration en droit des obligations », la dépendance est le résultat d'une organisation

particulière des rapports de production. La conception, l'organisation, la maîtrise des flux de transport appartiennent au donneur d'ordres et son exécution revient au sous-traitant. L'exécution étant subordonnée à l'organisation, la politique et les stratégies du sous-traitant sont entièrement dictées par le donneur d'ordres. Il faudrait donc aussi s'attacher à établir une grille de critères permettant de distinguer la sous-traitance qui consiste à recruter des sous-traitants en lieu et place des salariés pour éviter les coûts de la relation d'emploi. Pour Catherine Del Cont (1997, p. 339), la dépendance économique correspond à la perte du « pouvoir-maîtrise » – par opposition à un pouvoir-propriété ou pouvoir de *jure* évoqué par Chassagnon (2012) – du dépendant, de sa volonté libre et autonome. Le donneur d'ordres « dispose alors de la maîtrise de l'exploitation (...) alors qu'il n'en a pas l'appartenance » (idem, p. 22). C'est pourquoi les travaux qui comparent les horaires, les revenus, les dépenses liées aux accidents du travail, les responsabilités économiques engagées (en cas de colis perdu, livré en retard, non livré, en cas d'accident impliquant le véhicule et/ou le chauffeur, en cas de litige avec le client) pour les sous-traitants (et/ou leurs salariés) et pour les salariés des donneurs d'ordres sont si importants. L'abus de dépendance économique est caractérisable par des conditions de travail systématiquement moins favorables aux sous-traitants comparativement au salarié. C'est notamment ce que font Perraudin et al. (2014) ainsi que Moore et Newsome (2018) en comparant les conditions de travail des salariés des sous-traitants et des groupes.

Mes propositions consistent à disposer de mesures simples de la dépendance économique en plus de la « notion de substituabilité » inadaptée à certaines relations interentreprises. Il faudrait ensuite définir des seuils que l'on ajoute à ces critères. Il faut, à cet égard, noter que les sous-traitants ont répondu sans aucune difficulté à mes questions sur ces mesures, qu'ils utilisent eux-mêmes pour évaluer leur dépendance économique. Mon approche montre toutefois que les indices ou critères de dépendance ne se laissent pas tous traduire numériquement, la substituabilité se prêtant le moins à des mesures chiffrées. C'est pourquoi une analyse de l'abus de dépendance économique doit aussi tenir compte du type de sous-traitance dont il est question (remplacement des salariés, par des indépendants travaillant seuls ou poussé par leurs ex-employeurs à devenir sous-traitant), de la taille relative des entreprises (relations entre un groupe et une personne seule) et des obstacles divers liés à la diversification des donneurs d'ordres. Ainsi peut-on espérer que le recours judiciaire conduira à des prises en compte de la dépendance économique.

4.3.5 D'autres outils pour les sous-traitants ? Actions publiques et privées

Ici sont recensées les recours et mesures publiques d'accompagnement des sous-traitants (4.3.5.1) (qui ont été présentées lors de communications dans des colloques où l'audience était composée de chercheurs et responsables de la région IDF ou de la ville de Paris comme des représentants des fédérations de transport : Rème-Harnay, 2021, *EPOP* ; Rème-Harnay, 2020, *Future Days*). J'y montre aussi que le transport se situe au croisement des chaînes nationales et internationales, ce qui affecte les possibles accompagnements des sous-traitants (4.3.5.1). L'accent est ensuite mis sur les stratégies individuelles des sous-traitants pour lutter contre la dépendance économique (que l'on trouve présentées dans Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires* ou Rème-Harnay, 2020, *Transports, infrastructures et mobilité*) (4.3.5.2) ou pour leur survie malgré la dépendance économique (4.3.5.3).

4.3.5.1 Actions publiques en faveur des sous-traitants

Du côté du droit, le groupe de recherche pour un autre code du travail (GR PACT) formule plusieurs propositions concrètes. La première semble cependant incompatible avec le contrat-type sous-traitance puisqu'il s'agit d'intégrer les travailleurs indépendants, du moins une partie d'entre eux, dans le code du travail et non le code du commerce. Pour ce faire, Marie-Anne Dujarier (2018), propose d'introduire la notion de « travail sous la dépendance d'autrui ». Les travailleurs dépendants et subordonnés pourraient alors, selon Claude Didry, être qualifiés de salariés externalisés à l'égard desquels les donneurs d'ordres seraient considérés comme employeurs (2018, p. 231). Maud Simonet, (2018) considère que cela serait un bon moyen d'intégrer la situation du travailleur et les rapports sociaux dans lesquels s'insère son statut. Alexandra Oeser (2018) propose également de revoir le droit du licenciement actuellement utilisé comme une arme pour délocaliser et sous-traiter. Pour ce faire, elle considère qu'il faudrait systématiser la réintégration du salarié licencié dans l'entreprise si la cause du licenciement n'est pas jugée réelle et sérieuse. Dans la mesure où la praticité de cette mesure pose problème si l'entité n'existe plus, le groupe GR PACT propose le financement par l'employeur des avocats du salarié et des experts des comités d'entreprises. Enfin, Alexandra Oeser suggère d'identifier les personnes morales responsables, en particulier la maison mère, généralement protégée par la multiplication d'intermédiaires, et de les considérer comme solidairement responsables des obligations de l'employeur. Toujours dans une logique d'adaptation du droit aux évolutions de la société, Supiot considère, quant à lui, que ces débats, résultants des « métamorphoses du pouvoir économique et des avatars de la subordination » (2000, p. 143) doivent conduire à compléter le droit commun du travail par des droits spéciaux (2000, p. 145).

En attendant une éventuelle mise en œuvre des propositions du GR PACT, devant le peu d'outils juridiques disponibles, les sous-traitants (ne pouvant espérer une requalification, ni la preuve d'un abus de dépendance économique) utilisent les mesures de politiques publiques destinées à favoriser la transition écologique, l'accompagnement à la création d'entreprises et leurs expériences personnelles pour réussir en tant que sous-traitants.

Plusieurs dispositifs favorisent leurs installations. Les subventions de véhicules électriques, on l'a vu, sont en partie dédiées aux petites entreprises. Elles sont totalement indépendantes de leurs relations aux donneurs d'ordres et permettent de s'émanciper d'une dépendance interfirmes. L'ACRE (dispositif d'aide à la création ou reprise d'entreprise) a été d'un grand secours pour les indépendants du transport durant les trois premières années de la création de leurs entreprises puisque, jusqu'en 2019, elle a permis de limiter les cotisations au régime social des indépendants. Ainsi au lieu de verser 22% de leurs chiffres d'affaires à ce régime, les indépendants pouvaient bénéficier d'un abattement. Ils payaient uniquement 5% la première année, 11% la deuxième et 16% la troisième. La DRIEA corrèle directement ce dispositif à la durée de vie des PME du transport qu'elle observe via son registre d'inscription et qu'elle déclare autour de 3 ou 4 ans. Malheureusement ce dispositif d'accompagnement a été revu à la baisse au premier janvier 2020. Désormais il permet une exonération la première année si les chiffres d'affaires sont inférieurs à 30000 (le chiffre d'affaires médian de l'échantillon 2015 est de 70000 euros) ou un abattement de 50% la première année, ce qui correspond depuis le 1^{er} janvier 2020, à un versement de 11% des chiffres d'affaires des indépendants à la nouvelle sécurité sociale des indépendants la première année puis le passage à 22% dès la deuxième année.

4.3.5.2 Actions publiques et croisement des échelles nationales et internationales

Si je regarde, dans cette HDR, la chaîne d'acteurs spécifique aux transports routiers de marchandises en partant des chargeurs et jusqu'aux conducteurs, il faut néanmoins inscrire cette chaîne nationale de transports dans des chaînes internationales bien plus vastes. Ainsi les donneurs d'ordres définissent-ils leurs stratégies selon leur appartenance à des groupes internationaux dont les maisons mères se situent ailleurs, ce qui n'est pas sans répercussion sur les modalités de gestion de la main d'œuvre. C'est, par exemple, la maison mère d'Amazon qui empêcha l'achat définitif de Colisprivé et engendra une perte de flux de transport pour l'ensemble des sous-traitants de Colisprivé dans les semaines qui suivirent ce refus. De même, lorsque la multinationale Fedex rachète le réseau français de TNT il y a quelques années, l'ensemble des contrats avec les sous-traitants sont remis en appels d'offres. Pour ce nouvel appel d'offre, les sous-traitants sont sommés par Fedex de ne pas réaliser plus de 30% de leurs chiffres d'affaires avec un même donneur d'ordres selon les consignes de la maison mère. Certains sous-traitants (je me suis entretenue avec trois d'entre eux en 2018) perdent ainsi leur principal client et licencient leur personnel pour raisons économiques, deux d'entre eux passent juste à côté de la faillite.

D'un autre côté, la législation nationale contraint le développement de certaines initiatives des firmes multinationales qui importent leurs modèles sociaux et économiques, notamment des USA. Amazon, par exemple, est parvenue à internaliser la première partie de sa chaîne et externaliser la seconde. Elle aurait néanmoins souhaité aller plus loin et proposer une plateforme numérique mettant directement en relation ses clients et des livreurs de colis microentrepreneurs comme elle le fait déjà aux USA sur le modèle d'Uber. Ainsi sa chaîne spécifique en France avec des sous-intermédiaires aurait-elle pu disparaître. Pourtant elle se heurte aux barrières à l'entrée française, notamment l'obligation de posséder une capacité de transport pour tout indépendant déclaré dans le transport de marchandises. Cette législation qui impose des conditions d'inscription au registre des transporteurs a d'ailleurs été renforcée en 2011 pour limiter la sous-traitance (voir Rème-Harnay, 2020, Présentation *Future Days* et Rème-Harnay, 2021, Présentation *EPOP*).

Outre la chaîne propre aux transports routiers, le transport lui-même représente un maillon indispensable d'autres GVC (global value chain). Pour Coe et Yeung, « les groupes de transport sont généralement conceptualisés comme des intermédiaires avec une fonction spécifique dans les GVC, celle de connecter les firmes leaders avec leurs partenaires stratégiques, fournisseurs et clients » (2015, p. 50). Ils sont des facilitateurs du fonctionnement des GVC. Néanmoins, en tant qu'intermédiaire, ils accumulent aussi une certaine forme de pouvoir de marché. Ils ne sont pas évidents à remplacer tant ils ont dû développer de compétences pour s'adapter aux transformations du tissu productif mondial. Selon Bonacich et Wilson (2008) et Rodrigue (2006), les groupes de transport ont en effet dû opérer une transformation de leur propre chaîne pour apprendre à gérer des GVC dirigées par la grande distribution comme Walmart ou des e-commerçants, qui, étant donnés leurs chiffres d'affaires et leurs pouvoirs de marché imposent leurs prix et leurs stratégies de réduction des coûts aux groupes de transport. Ces derniers sont devenus compétents en transferts d'information, ont massivement investi dans des réseaux d'agences et ont développé des capacités à optimiser la gestion du stockage et du juste-à-temps pour leurs clients. Rushton et Walker (2013) distinguent le transport international primaire qui répond aux stratégies de réductions de coûts correspondant à ces transformations et le transport secondaire national qui privilégie le service aux clients. Ils en déduisent que les groupes de messagerie, au croisement des chaînes nationales et internationales doivent prendre en charge ces deux types de transport

et, ainsi, combiner plusieurs stratégies, d'autant que les législations nationales, on l'a vu, peuvent moduler leurs plans et les conséquences sur les travailleurs.

Le transport qui fait face à cette double contrainte est ainsi au cœur des stratégies de rapprochement des équipementiers automobiles des usines des constructeurs qui nécessitent des flux de livraison très fréquents, en juste à temps, voire synchrones (dans un ordre bien précis). Dans une recherche exploratoire menée avec David Guerrero, Guanle Lim et Hidekazu Itoh en 2021 et 2022 (article en cours de finalisation), nous avons analysé les réseaux de liens existants entre constructeurs japonais et équipementiers de rang 1 en Thaïlande, via la base de données Marklines (qui comprend des données de chiffres d'affaires et de production liées aux ventes de voitures et des composants ou modules par marques et pays). Il apparaît que les constructeurs suivent généralement une stratégie de *follow sourcing* (ils conservent les mêmes fournisseurs en Thaïlande qu'au Japon) pour réduire l'incertitude liée à la délocalisation. Toutefois, les données montrent que pour les différents composants, il existe des modulations de cette stratégie qui reflètent les capacités des équipementiers de premier rang à s'adapter aux demandes particulières et de saisir toutes les opportunités, à la fois de réduction de leurs dépendances vis-à-vis des constructeurs, et de développement, liées aux effets de regroupements des fournisseurs autour de la capitale, et de subventions accordées. Les fournisseurs de services logistiques ont quant à eux appris à regrouper des tâches de manutention, marketing, distribution, stockage, passage de la douane, etc. (Memedovic, Ojala, Rodrigue, 2008). Ils doivent faire face à une organisation productive qui demande des flux de transport entre les différentes firmes des GVC fréquents, construits autour de petits envois et synchronisés par le partage des données numériques (Rodrigue, 2006). De prochaines études empiriques sont à mener sur les conséquences en termes de travail de conduite.

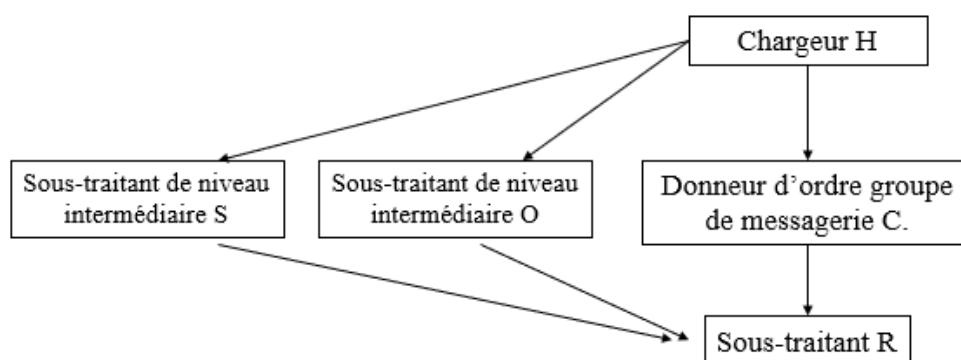
4.3.5.3 Stratégies individuelles de lutte contre la dépendance économique

Outre les deux mesures d'accompagnement détaillées en 4.3.5.1, et le croisement de différentes échelles de législations décrit en 4.3.5.2, les entrepreneurs se « débrouillent seuls » comme ils le répètent à longueur d'entretiens, faute aussi de représentation collective. En effet, aucun syndicat que j'ai rencontré entre 2012 et 2018 (CGT, UNSA, CFDT) ne se sent concerné par la question des non-salariés, mis à part celle des travailleurs des plateformes⁶². Aucune fédération de transport rencontrée dans les mêmes années (FNTR, OTRE, SNTL) n'a pour membres des indépendants travaillant seuls ou avec moins de 5 salariés. Les stratégies que les sous-traitants développent pour établir, développer et faire vivre leurs entreprises montrent néanmoins des ressources privées qui mériteraient d'être partagées. On pourra à titre d'exemple citer ce dirigeant d'une entreprise sous-traitant dernier maillon R. de treize personnes qui, voyant ses flux avec un sous-traitant de rang 1 C. (DO messenger) diminuer, a établi un lien avec la restructuration récente de l'organisation d'un grand groupe chargeur H. La figure 10 synthétise les relations de sous-traitance décrite dans cet exemple. Ce groupe H. a en effet décidé d'internaliser une partie du transport en disposant de ses propres entrepôts pour prendre en charge une partie de l'activité auparavant sous-traitée à C. Anticipant cette redistribution des flux, le dirigeant de la PME R. « a toqué à la porte d'un des entrepôts de ce

⁶² Dès les premières années, les coursiers des plateformes ont été représentés, grâce à certains d'entre eux très mobilisés, par une fédération qu'ils ont eux-mêmes créée, le CLAP (Collectif des livreurs autonomes des plateformes) puis, au bout d'un certain temps à Bordeaux par la CGT.

chargeur H un matin à 6h avec des plaquettes». La rencontre a malheureusement tourné court, il s'est vu répondre que H ne gérait pas les sous-traitants, il a été renvoyé vers deux autres intermédiaires, des sous-traitants de rang 1 S. ou O. ». En fait ce chargeur H a déjà signé des contrats avec ces deux entreprises de transport de taille intermédiaire (plus de mille salariés, plusieurs millions de chiffre d'affaires) S. et O. qui joueront les commissionnaires avec les petits sous-traitants. S et O étaient des entreprises de transport de proximité plutôt spécialisées dans le transport de voiture pour l'un, le transport urbain en tout genre pour l'autre. Avec ce contrat, ils obtiennent la place de sous-traitant de rang 1 anciennement dévolue à C. Plus petits que C et trop heureux d'avoir signé ce contrat, ils sont davantage que les autres sous-traitants de rang 1 susceptibles d'appliquer à la lettre la politique du chargeur H. C'est en signant avec S ou O un nouveau contrat que R. espère limiter la décroissance de ses flux.

Figure 10 : Schéma synthétique des relations de sous-traitance de l'exemple de R.



Si l'entreprise R. n'a que deux ans et semble en bonne santé économique et en phase de diversification de ses donneurs d'ordres, elle fait plutôt figure d'exception. Cette diversification par les TPE de l'échantillon de 2015 s'inscrit généralement dans une trajectoire de plus long terme. Les chefs d'entreprises ont majoritairement commencé par ne faire que de la sous-traitance puis sont parvenus à décrocher d'autres marchés après plusieurs années, le temps de rembourser leur crédit et d'acheter d'autres véhicules permettant qu'un ou plusieurs salariés effectuent leur tournée à leur place.

L'entreprise Z. a ainsi une stratégie bien spécifique en matière de véhicules. Le patron de cette société sous-traitante dernier maillon procède depuis l'ouverture de l'entreprise en 2014 au réinvestissement systématique de ses bénéfices, arbitre entre achat et/ou entretien de camion, et recrutement de chauffeurs et réalise des investissements progressifs en VUL. Il a commencé son développement dès le premier mois d'activité. Poussé à s'installer à son compte par le donneur d'ordres de son ex-patron (à la tête d'une PME en sous-traitance) il a créé cette entreprise car il ne voyait plus comment évoluer. Après avoir été chauffeur puis responsable des chauffeurs, il a donc suivi les conseils de ce cadre employé chez son donneur d'ordres. Il a créé son entreprise avec le bénéfice de l'« Aide à la reprise ou à la création d'entreprise » pour une somme de 6000 euros (puis 18000 euros dans les deux années qui ont suivi) avec laquelle il a acheté un premier véhicule d'occasion de taille très réduite (3m³). Il a effectué deux grosses tournées quotidiennes pour cet unique donneur d'ordres qui l'avait poussé à s'installer pour accumuler le premier mois 4000 euros, somme qu'il a dépensée pour recruter un chauffeur en CDI, l'un de ses proches « à fond avec [lui] ». Il a alors choisi de louer un deuxième petit VUL pour 500 euros par mois pour ce deuxième chauffeur. A eux deux, ils ont suffisamment accumulé au bout du troisième mois pour pouvoir acheter une deuxième camionnette d'occasion puis ont recruté et ainsi de suite. Au bout de 18 mois, le patron a cessé de rouler pour se consacrer au démarchage des donneurs d'ordres. A chaque

nouveau contrat, il se remet cependant à rouler pour assurer les premières tournées pour ses nouveaux donneurs d'ordres, et créer un lien avec les chauffeurs nouvellement recrutés qu'il peut ainsi côtoyer, et encourager le matin « au dépôt ».

On constate que le patron prend des mesures pour éviter la dépendance économique, contourne les stratégies les obstacles dans l'arbitrage classique entre achat de camions et recrutement de chauffeurs. Il fait progressivement évoluer sa flotte de très petits véhicules vers des plus gros et des plus récents.

Cette logique de diversification s'accompagne donc nécessairement d'une croissance de l'entreprise. Les groupes de messagerie qui sous-traitent une seule fois (sans cascade) privilégient souvent les sous-traitants possédant entre cinq et vingt copies licences. Cela leur évite d'avoir à gérer une multitude de contrats (impliquant des entreprises de plus petite taille, voir individuelles) et surtout ils estiment ainsi, à tort, limiter le risque de requalification en salariat. Cette peur est ainsi retrouvée dans divers entretiens de cadres de groupes de messagerie comme celui-ci qui pense qu'il existe un pourcentage du chiffre d'affaires réalisé en sous-traitance à partir duquel le preneur d'ordres pourrait être requalifié : « *la loi c'est 30% du CA* je crois. Après, par exemple, si vous décidez de le licencier pour X raisons, il peut vous attaquer en justice pour travail dissimulé en fait. Nous c'est 25% et quand on veut faire augmenter le chiffre d'affaire chez nous, on s'assure que leur chiffre d'affaire augmente aussi » (entretien avec un responsable d'un groupe de messagerie, 2014).

Il s'agit aussi d'une stratégie pour limiter l'éventuelle dépendance économique du donneur d'ordres vis-à-vis du sous-traitant. Cet autre donneur d'ordres explique qu'il ne recrute pas de sous-traitant de trop grande taille :

« notre plus gros sous-traitant a 17 tournées, c'est déjà pas mal. On ne veut pas plus, sinon il peut nous mettre la pression. Ils peuvent vraiment faire des dégâts. Comment voulez-vous qu'on remplace 40 tournées s'il nous plante ? » (entretien donneur d'ordres, 2022).

Un entretien avec un responsable de la qualité au sein d'un autre grand groupe de messagerie confirme cette volonté de se préserver de la dépendance économique, à mots couverts :

« le pilotage des entreprises [de plus de 20 salariés] ne correspond pas au nôtre (...). Nous on a ce processus où on va nurser [les sous-traitants], les former, les auditer, les reformer en cas de problème, et effectivement on a pu avoir certaines entreprises, les plus grosses,...on n'avait pas le temps de mettre en place ce processus qualité » (entretien 2017).

En réalité ce n'est pas une question de qualité mais d'un retournement de dépendance. Autrement dit, le groupe de messagerie ayant tous ses chauffeurs chez le même sous-traitant se retrouve forcément plus dépendant de ce dernier. Ainsi comme l'explique Vincent Frigant pour l'industrie automobile, les donneurs d'ordres eux-mêmes ne sont pas complètement à l'abri de la dépendance et mettent en place des stratégies de protection en diversifiant leurs sous-traitants.

En recrutant de nouveaux chauffeurs-livreurs, les PME atteignent en outre une taille qui leur permet de faire face aux fluctuations et de peser plus lourd dans le rapport de force avec leur donneur d'ordres notamment en termes de prix. Ainsi les sous-traitants qui parviennent à négocier les prix dans notre échantillon ont-ils tous plus de cinq salariés. Il n'est pas aisé pour un sous-traitant réalisant des tournées de livraison de se rendre indispensable et d'établir une relation de codépendance vis-à-vis de son DO en raison de la nature des tâches à exécuter. Il ne peut, en effet, pas espérer faire évoluer son activité en « fournissant des prestations connexes » (Grand, 1997, p. 177) comme c'est le cas de la sous-traitance dans d'autres segments des TRM pour que, comme le prescrit Grand, « la relation conclue au départ sur la

base d'une simple externalisation d'activités évolue vers une externalisation de fonctions » (*Ibid.*).

Quelques éléments recueillis lors des entretiens permettent toutefois d'identifier des stratégies traditionnelles pour se protéger de la concurrence et favoriser la codépendance. L'une des logiques les plus classiques consiste à occuper une niche. Deux entreprises de notre échantillon ont su se démarquer. L'une a répondu à un appel d'offre sur un segment spécifique, celui des livraisons sur des créneaux horaires limités à des tarifs plus élevés. Elle bénéficie d'un contrat plus rémunérateur que ses concurrents traditionnels en échange de tournées plus complexes à réaliser. Malheureusement le donneur d'ordres qui proposait ce service en 2015 a fait faillite deux ans plus tard. L'autre est une PME qui s'est progressivement spécialisée en transport de machines sur des chantiers. Le chef de cette entreprise de 19 salariés, vieille de dix ans, estime réaliser des bénéfices intéressants. En outre, les risques liés à la concurrence sont minimisés, et la négociation des tarifs est possible. Si les rapports de force sont plus équilibrés du fait de cette stratégie de focalisation (Porter, 1986), la dépendance ne s'en trouve pas réduite pour autant puisque ces deux firmes spécialisées travaillent exclusivement pour un donneur d'ordre, ce qu'elles conçoivent toutes deux comme une forme de dépendance ou de « précarité » pour citer le chef de la seconde entreprise :

« la plupart du temps je sais la veille au soir ce que mes gars vont devoir transporter le lendemain donc ça a un côté assez précaire, je ne sais pas forcément comment je vais m'en sortir pour le mois » (entretien 2015).

Dans le même ordre d'idées, une autre stratégie de niche pourrait consister pour une PME sous-traitante à investir dans une flotte de camions électriques. Les exemples relatifs à cette logique atténuent le lien entre dépendance et défaillance, chacun ayant un intérêt fort à poursuivre la relation.

4.3.5.4 Le couple « stabilité » et « dépendance économique », une stratégie spécifique

Si le niveau de dépendance et la façon de la gérer dépendent fortement de la taille et l'âge de l'entreprise de même que des stratégies des entrepreneurs, un entretien avec un sous-traitant montre les limites d'une analyse focalisée uniquement sur la diversification des donneurs d'ordres comme solution à une dépendance problématique. Le parcours d'Ahmed montre au contraire que cette stratégie ne permet pas nécessairement de diminuer les risques de défaillances et que s'adosser à un groupe donneur d'ordres stable comme client unique peut parfois mieux garantir un contrat pérenne.

Si je choisis de préciser le parcours d'Ahmed ici, c'est qu'il est représentatif de celui de la plupart des indépendants, patrons d'une petite entreprise de sous-traitance, que j'ai rencontrés. Ils en sont juste à des stades antérieurs de leur parcours mais décrivent des étapes relativement similaires. C'est en retranscrivant en détail le parcours d'Ahmed que l'on comprend ce que représente la dépendance économique vis-à-vis d'un donneur d'ordres pour lui. J'insiste en particulier sur sa perception de la dépendance, ou peut être plutôt l'évolution de cette perception.

Ahmed est un indépendant travaillant seul, sous-traitant pour un unique donneur d'ordre, une grande entreprise de messagerie traditionnelle française. Je l'interroge en 2021 lors d'une enquête qui a pour objectif de déterminer les taux de sous-traitants dans les entreprises de messagerie. Je suis alors en train de discuter avec un salarié du groupe de messagerie et je le rencontre chez ce donneur d'ordres ; il accepte un rendez-vous par l'intermédiaire de ce salarié qui restera avec nous durant l'entretien. Il est proche de la retraite quand nous le

rencontrons. Il estime ainsi qu'il lui reste quelques années à faire, qu'il aspire « à vivre tranquille ». Cette tranquillité, il la conçoit via cet unique contrat avec ce donneur d'ordres. Cette dépendance pourrait être source d'inquiétude – vis-à-vis d'une menace de faillite de son donneur d'ordres ou d'une rupture de contrat par ce dernier – et de domination mais il n'en est rien pour lui. Au contraire, après tous les risques qu'il a pris et toute son expérience en tant que sous-traitant, il semble avoir trouvé, adossé à ce grand donneur d'ordres un rapport économique satisfaisant avec un chiffre d'affaire qui lui convient. Il est payé à la journée selon un forfait de 312 euros pour 8h, avec 230 kilomètres maximum à parcourir. Par mois, cela lui permet de disposer de 6500 euros bruts avec un travail 5 jours par semaine. Ce chiffre peut monter (jusqu'à 7000 euros) s'il accepte des positions supplémentaires le samedi notamment. De ce chiffre d'affaires, doivent être déduits les frais de son véhicule (un camion de 5 ans), qui lui coûte 400 à 500 euros par mois en emprunt à rembourser ; il provisionne une partie « entretien et réparations » pour un montant compris entre 200 et 300 euros par mois (pour la gestion des pannes, pneumatiques à changer etc.). Le carburant représente également 10% à 12% de son chiffre d'affaires.

Si la dépendance économique ne lui pèse pas, c'est notamment parce qu'il a pris un certain nombre de précautions : il a d'abord la garantie de la stabilité de son donneur d'ordres étant donné sa réputation et son envergure, et a établi avec celui-ci une relation de confiance depuis plus d'une dizaine d'années ; il a aussi d'autres gages de stabilité économique dans sa vie personnelle qui lui permettent de vivre plus sereinement cette dernière expérience professionnelle en tant d'indépendant. D'une part sa femme est salariée en CDI depuis longtemps avec un contrat stable (elle est d'ailleurs la gérante de sa SAS). D'autre part, et il a pu, au travers de toutes ces années mettre de côté pour s'acheter une résidence secondaire. L'importance des différentes étapes de son parcours professionnel explique également le fait de si bien vivre ce dernier contrat avec un unique d'ordres. Ce parcours est en effet jalonné de faillites puis de rebonds. Après une carrière d'électricien contrariée par ce qu'il évoque comme « du racisme », il s'est lancé en tant qu'indépendant dans le transport, comme son père avant lui. Il invoque à nouveau le racisme pour expliquer son impossibilité à accéder à un poste de chauffeur salarié. Ses premières missions comme sous-traitants sont décrites comme denses et éreintantes marquées par du travail de nuit :

« on allait chercher les semis qui revenaient de province, on les rechargeait et on partait. C'était des journées de 10h à 12h. Par contre les salaires suivaient. On avait plus d'heures mais on nous rémunérait les heures sup. On fatiguait mais il y avait la qualité (...). Je faisais de la route, je conduisais la nuit ». Cette description d'un travail dense aux horaires spécifiques s'accompagne systématiquement d'un accent mis sur la sensation de liberté : « je roulais quand je voulais » ; « j'ai progressé en ayant des véhicules plus importants à chaque fois, il y avait ce sentiment de liberté ».

Cette sensation semble disparaître lors de la création d'une SARL, qu'il va diriger durant 15 ans, ce qui constitue l'expérience la plus « riche » de son parcours en « la gestion de l'humain ». Il se développe et a jusqu'à une dizaine de clients. Il réussit donc rapidement à diversifier ses donneurs d'ordres pour se préserver de la dépendance économique. C'est ici que son point de vue est intéressant car cette stratégie n'a pas empêché le dépôt de bilan. Pour l'expliquer, Ahmed met d'abord en cause les stratégies de ses donneurs d'ordres :

« au début ça se passe bien, vous évoluez avec eux, vous progressez même et puis c'est soit eux ils ont changé, soit ils se sont arrêtés, soit ils ont été rachetés. J'ai eu comme ça des gros transporteurs... vous savez on apporte du service donc on est plus des sous-traitantset il y en a qui vous disent bah on arrête le partenariat ».

Malgré la diversification, les contrats se transforment et/ou s'arrêtent successivement. C'est de son propre chef qu'il décide de rompre son contrat avec un premier donneur d'ordres qui représentait 20% de son chiffre d'affaires, une grande entreprise de messagerie française. Au début le contrat couvrait ses coûts et permettait de dégager un bénéfice qu'il juge « faible ». Mais d'année en année, le contrat a présenté des conditions de plus en plus dégradées pour Ahmed :

« c'était toujours des appels d'offre et c'était toujours moins cher. Et d'un autre côté vous investissiez beaucoup. Ils demandaient du matériel spécifique qu'on ne trouve pas partout. Il faut commander, c'est un investissement et ils allaient toujours au moins cher et vous perdez des billes, vous vous retrouvez avec du monde (salariés) et du matériel et à un moment donné ça tient plus quoi, ça tient plus ».

Il s'agit d'une situation que l'on rencontre classiquement en sous-traitance. Le sous-traitant investit et embauche pour la signature du contrat avec le donneur d'ordres et progressivement ce dernier le rémunère de moins en moins, ce qui ne permet plus d'amortir l'investissement ni de dégager des bénéfices.

Un autre donneur d'ordres qui représentait 10% du chiffre d'affaires a simplement été racheté. La politique du nouvel arrivant a changé et le prix proposé était bien plus bas que l'ancien. Ahmed a tenu 4 ou 5 mois et puis a arrêté parce que le prix ne couvrait plus ses coûts.

Enfin, un troisième donneur d'ordres qui représentait 25% du chiffre d'affaires a rompu brutalement le contrat de sous-traitance. Il s'agissait d'un transporteur de voitures pour un grand chargeur français. Le contrat a duré 6 ans puis a été rompu un jour sans préavis selon Ahmed. Cinq de ses salariés travaillaient pour ce contrat. Le donneur d'ordres avait simplement changé de sous-traitant de rang1.

Deux autres raisons sont invoquées pour expliquer le dépôt de bilan : la location ou l'achat des véhicules et la gestion de ses salariés. Sur le premier point, il explique que pour certains contrats, « il fallait de petits camions avec des haillons qui n'existaient pas en occasion », ce qui a constitué un poste de coût important, sans doute trop important au regard des bénéfices envisageables. Sur le second, il invoque ce transfert des responsabilités, notamment le fait de devoir licencier en raison des ruptures de contrat par le donneur d'ordres : « patron, c'est des salariés, c'est de grosses responsabilités, moi je veux plus que ma responsabilité. Je veux juste être indépendant ».

Après le dépôt de bilan, il ne renonce pas pour autant à l'entrepreneuriat ; il n'accepte pas le contrat de travail que lui propose son donneur d'ordres actuel. Il invoque à nouveau la liberté même si celle-ci semble plus difficile à appréhender. Elle semble en réalité déliée de la nature du contrat et plutôt attachée au refus d'un cadre trop strict :

« même si en réalité on n'est pas totalement libre, moi j'aime ce sentiment comme ça de liberté. Rentrer tous les jours dans la même structure, aller au bureau, à la même heure (...). Quand on est son propre patron. On peut choisir. (...) Après j'ai une petite partie administrative où je suis tranquille parce que je ne veux pas me retrouver à gérer trop. J'ai un comptable qui gère beaucoup de choses et j'ai une certaine tranquillité (...). J'essaie de faire une quarantaine d'heures et voilà. Je rentre chez moi, j'ai mon week-end ».

Pourtant dans cette entreprise, les directives appliquées aux sous-traitants et aux salariés ne semblent pas différer, si ce n'est sur l'entretien des véhicules sur lesquels les salariés ont des consignes spécifiques puisqu'ils appartiennent à l'entreprise.

Finalement en fin de carrière, Ahmed choisit une stratégie de niche. Grâce à son âge et son expérience, il est un candidat de confiance pour un donneur d'ordres. Il possède son propre poids lourd, ce qui lui permet d'envisager plusieurs types de missions. En l'occurrence il a

trouvé un contrat bien spécifique puisqu'il ne fait que trois positions par jour, très éloignées de son agence de départ et qui lui demande de revenir à l'agence entre chaque. Dans son parcours la stratégie de diversification apparaît donc moins stabilisante qu'une spécialisation sur un créneau très restreint.

Cette monographie nuance l'idée d'une dépendance économique strictement adossée au critère de substituabilité ou de multiplication des donneurs d'ordres. Avoir un donneur d'ordres qui accorde des revenus supérieurs à la moyenne, qui est bien établi depuis plusieurs dizaines d'années et être en tant que sous-traitant à un stade avancé de son parcours professionnel, ne plus vouloir croître pour limiter ses responsabilités économiques et sociales, constituent autant d'éléments qui contrebalancent les critères quantitatifs définis plus haut. La dépendance économique bien qu'élevée n'y apparaît en effet pas abusive. Cela invite à se tourner vers une approche complémentaire de la dépendance reposant sur une analyse des perceptions des acteurs à approcher de manière plus qualitative (comme proposé en 4.3) et dans la trajectoire globale du sous-traitant. Néanmoins, le discours d'Ahmed est à aussi à relativiser. D'une part, bien que dans une situation *a priori* stable, il n'est pas à l'abri des métamorphoses voulues ou subies de son donneur d'ordres qui malgré sa taille s'est construit sur les ruines d'un précédent groupe ayant fait faillite, et qui semble avoir perdu quelques clients pendant la crise sanitaire, selon différents salariés de deux agences. D'autre part, selon un salarié de l'exploitation, Ahmed est souvent sollicité au pied levé et pas toujours bien payé pour ses heures réalisées en urgence, ce qui limite beaucoup l'expression de sa liberté.

Conclusion de la troisième partie

Dans cette partie 3 du manuscrit d'HDR, j'ai tenté de rassembler les travaux consacrés aux conséquences de la dépendance économique, en particulier pour les sous-traitants mais aussi aux outils que ceux-ci pouvaient mobiliser.

La conséquence principale est la précarisation des sous-traitants. Comme l'expliquent Moore et Newsome pour le Royaume-Uni, sur un même quai de chargement dans une même entreprise se côtoient différentes catégories de travailleurs : les salariés de l'entreprise, les salariés des sous-traitants de l'agence, les patrons des entreprises de sous-traitance et les sous-traitants travaillant seuls. Les différents travaux que j'ai rassemblés dans cette partie montre qu'en France le risque de précarité de l'emploi est moins fort pour les premiers que pour les trois autres catégories. Ce risque s'élève en effet dès lors que le chauffeur-livreur travaille pour une entreprise de petite taille, sans détenir d'actif spécifique, et représente le dernier maillon de la chaîne d'acteurs. J'ai voulu, plus spécifiquement, montrer que la vulnérabilité du chauffeur-livreur varie en fonction du risque de faillite que court l'entreprise dont il est salarié, de la place de cette entreprise dans la cascade de sous-traitance et du degré de dépendance économique qui caractérise sa relation de sous-traitance.

Cette vulnérabilité se traduit par une situation où le travailleur se voit imposer les exigences des différents donneurs d'ordres sans la protection qui accompagne plus classiquement la subordination. Ainsi l'indépendant qui aurait voulu échapper au salariat cumule les inconvénients des deux statuts : perte de protection sociale, vulnérabilité face à la rupture de contrat et subordination renforcée avec comptes à rendre à tous les échelons de sous-traitance. Il vient que précarité de l'emploi et précarité du travail se cumulent. Les conditions de travail sont ainsi pires en descendant la chaîne. La précarité n'est plus seulement déterminée par les dichotomies contrat standard/non standard, employés/indépendants mais par les relations interentreprises et leurs caractéristiques.

Outre la précarité, la responsabilité des livraisons mais aussi des véhicules incombe aux sous-traitants. Plusieurs mesures permettent de les accompagner (notamment des bonus locaux réservés aux petites entreprises ou l'ACRE) mais le plus souvent, c'est sur leurs initiatives personnelles que repose l'espoir d'échapper à la dépendance économique. Invoquer un lien de subordination est interdit par le contrat-type, c'est pourquoi outre remettre en cause ce dernier, je propose d'utiliser les critères définis dans la deuxième partie de l'HDR pour redéfinir la notion juridique d'abus de dépendance économique. Il faudrait alors reconstruire l'indice sur lequel repose la jurisprudence, la substituabilité, et lui adjoindre les autres critères. Mais même ainsi, il est difficile de recouvrir entièrement les différentes dimensions de la dépendance économique.

Conclusion générale

Autonomie contrôlée (Appay, 2005), emprise (Pagès et al., 2019), progression d'un régime despotique (Coutrot, 2006), réseau hiérarchique (Sacchetti et Sugden, 2003) sont autant de manière de qualifier la gestion de la main d'œuvre des grands groupes de la messagerie (mais aussi des plateformes numériques). La montée du chômage, de la concurrence internationale entre groupes, les restructurations permanentes d'entreprises, cette injonction à la minimisation des coûts ont contribué à l'instauration d'une sous-traitance synonyme d'économie pour les donneurs d'ordres et de multiplications de risques économiques, sociaux et environnementaux pour les sous-traitants.

C'est via la notion de dépendance économique, immédiatement interdisciplinaire que j'ai choisi d'aborder la sous-traitance. Cela me permettait de prolonger mon travail plus théorique en sociologie économique, dans sa version large, à savoir une approche interdisciplinaire d'objets *a priori* économiques, ou en tous cas balisés comme telle par les économistes. Cette notion est invoquée de manière plus ou moins implicite dans les approches sociologiques. Via des enquêtes sectorielles approfondies, elle permet surtout de montrer les risques auxquelles sont confrontés les travailleurs dans leurs pratiques quotidiennes. Dans ces approches, le lien entre sous-traitance et précarité est ainsi quasi-immédiat et le passage par la dépendance n'est qu'accessoire. Approchée plus quantitativement et à travers des statistiques comparées par les économistes, elle permet de montrer la systématisation des rapports de domination entre firmes mais aussi de mettre en évidence des formes spécifiques de dépendances liées à l'activité des entreprises. Enfin le droit ne permet pas d'acquérir une vision plus précise de la dépendance économique, tant les critères retenus pour la saisir sont restreints et sa définition floue.

Tout en utilisant les outils de ces différentes disciplines, je n'espérais pas approcher la notion de dépendance économique de manière exhaustive tant ses facettes sont multiples. Toutefois, en se focalisant sur un secteur unique, j'ai tenté d'en approcher certaines, en laissant d'autres à approfondir. Ainsi, dans la partie 1 j'ai procédé à une tentative de mesure de la sous-traitance pour le seul secteur de la messagerie en Ile-de-France. Il me semblait important de combler un manque de données manifeste pour cadrer les relations entre entreprises dans le transport en visant un sous-secteur spécifique et un périmètre restreint ou les facteurs de risques pour les sous-traitants paraissaient se cumuler. Ce faisant, j'ai ainsi pu retracer une histoire de la sous-traitance dans les transports routiers de marchandises, montrant comment celle-ci s'était déplacée d'une sous-traitance longue distance à une sous-traitance de proximité.

Pour approcher théoriquement la dépendance, dans la deuxième partie, j'ai été guidée par la thèse de Lionel Grand qui en 1997, cherchait à faire une typologie des sous-traitances dans le transport. La messagerie n'apparaissait que comme un cas parmi d'autres mais il suggérait de consulter cette littérature issue de l'économie et de la sociologie qui a immédiatement retenu mon attention : Emerson (1962), Jacobs (1974), Marchesnay (1979). Ces auteurs se focalisaient en effet, tous sur des critères de mesures théoriques. Bien qu'ancienne, cette littérature a été, avec le travail de terrain de Violland (1985), à la source de ma première enquête sur la dépendance des sous-traitants réalisée en 2015. J'y construisais un questionnaire dédié à la dépendance en adaptant leurs critères. Il m'a fallu encore quelques années pour pouvoir procéder à des comparaisons via mon enquête de 2018 sur les coursiers des plateformes et un travail à approfondir sur la longue distance. C'est pour cette comparaison que j'ai construit des indicateurs synthétiques dans une tentative de mesure la dépendance économique.

La partie 3 présente mes travaux plus récents qui proposent une approche sans doute plus qualitative de la dépendance économique, en abordant ses conséquences pour les travailleurs, notamment les précarités qu'elle entraîne pour l'ensemble de la chaîne de dépendance. A cette occasion j'essaie de montrer que le lien sous-traitance et précarité n'est pas si immédiat, et que le passage par la notion de dépendance permet de le préciser. J'approche également l'abus de dépendance économique à travers les stratégies des acteurs et l'absence de « pouvoir-maitrise ». Cela nuance l'appréhension strictement quantitative de cet abus par des seuils, des scores et des mesures. La messagerie, comme les plateformes numériques de livraisons de repas par exemple, sont deux sous-secteurs où la sous-traitance consiste à utiliser des travailleurs indépendants en lieu et place des salariés. En contournant ainsi la relation d'emploi classique, ils sont susceptibles d'engendrer différents abus dans la continuité de cette volonté de contournement. L'abus se traduit alors par la dégradation des conditions d'emplois et de travail des livreurs, particulièrement élevée pour la chaîne Amazon ou Deliveroo.

Cette HDR s'inscrit, d'une manière générale, au croisement de deux enjeux économiques, sociaux et juridiques. Le premier concerne le rôle des institutions dans la régulation de la concurrence et la protection des chauffeurs-livreurs, qu'ils soient salariés ou indépendants. La partie 1 a tenté de montrer les difficultés liées à la régulation du secteur des transports de marchandises. Cela transparait notamment au travers des législations qui pourraient paraître contradictoires. D'un côté, le ministère en charge des transports s'essaie à réduire les horaires de travail pour les conducteurs de la messagerie avec le contrat de progrès (1994) puis les décrets Gayssot (1999, 2002). On pourrait considérer que les barrières à l'entrée pour l'installation à la tête d'une entreprise de transport sont ensuite renforcées pour éviter un contournement des 35 heures par la sous-traitance. La capacité financière est augmentée et la capacité professionnelle complexifiée (paquet routier 2011). D'un autre côté, le contrat-type sous-traitance est une « arme antirequalification » (Tilche, 2015) très efficace depuis 2001, renforcé en 2019, limitant fortement l'accès des travailleurs aux protections associées au contrat de travail. Ajoutons qu'au 1^{er} janvier 2009, le gouvernement a décidé la fusion des inspections du travail de l'agriculture et des transports rejoignant celle relevant du ministère du travail. Or, selon la Cour des comptes (2020), le secteur du transport a vu son taux de contrôle par l'inspection du travail baisser fortement à la suite de cette fusion. Le plan « ministère fort » n'a pas permis d'inverser cette tendance. Ces sections sont « affaiblies par un taux de vacance de postes élevé » et « les transports présentent de faibles taux de contrôle » (Cour des comptes, 2020). Cela ne favorise pas les recours pour les sous-traitants. Enfin, on pourrait évoquer la récente diminution de l'ACRE (passée de 3 à 1 an) qui peut être envisagée comme une baisse de l'accompagnement des petites entreprises dès leurs créations, alors qu'un bonus pourrait permettre de la compenser en Ile-de-France pour l'achat de VUL électriques.

Les apparentes contradictions entre ces différentes législations illustrent la difficulté à réguler une sous-traitance source de performance et garante d'une certaine concurrence entre transporteurs tout en protégeant les indépendants, particulièrement les très petites entreprises et leurs salariés. Cette difficulté se trouve, en outre, compliquée par l'inscription des transports routiers de marchandises au croisement de différentes échelles, notamment urbaines, régionales, internationales. Patrick Hamelin l'a souligné pour les législations françaises et européennes. Il montre, par exemple, comment la contradiction entre un règlement français sur les horaires de travail des conducteurs versus un règlement européen sur les seuls temps de conduite, peut conduire à des distorsions de concurrence (Hamelin,

2001). On peut également identifier d'éventuels conflits de législation intrasectoriels. Ainsi le transport de marchandises par deux roues motorisés nécessite-t-il en France l'obtention d'une licence transport, au même titre que les entreprises de transport par VUL. Le fait que les coursiers travaillant pour des plateformes utilisent massivement des scooters sans cette licence questionne aujourd'hui les institutions sur la remise en cause des barrières à l'entrée. Si celles-ci devaient être déplacées pour les livreurs en deux roues, cela entrerait pourtant inévitablement en contradiction avec le renforcement continu de ces barrières à l'entrée pour le secteur des transports routiers de marchandises depuis la fin des années 1980, notamment au travers du paquet routier 2011. De même que créer une catégorie de travailleurs indépendants pour la livraison de repas numérisée, comme le suggère l'amendement LREM du 19 juin 2018, pourrait avoir une incidence sur les autres travailleurs indépendants du transport. L'équilibre entre protection de la concurrence et protection des travailleurs est donc encore plus complexe à établir en raison de ces interrelations sectorielles et géographiques.

Si, pour les coursiers des plateformes, la multiplication des procès pour travail dissimulé impliquant une requalification des contrats de sous-traitance en contrats de travail, le développement de collectifs de coursiers et de coopératives semblent constituer un balancier permettant d'équilibrer les protections, les sous-traitants de la messagerie sont plus démunis. Pour eux, le contrat-type limite la bascule vers un contrat de travail et interroge davantage encore la place que pourrait occuper la notion de dépendance économique dans le droit français. Aujourd'hui, l'abus de dépendance économique, qui pourrait être une possibilité de recours pour les sous-traitants est inscrit dans le seul droit de la concurrence. En pratique, le droit du travail l'exclut. Mon HDR vise aussi à (re)questionner cette place en particulier vis-à-vis de la notion de subordination. Dans la théorie comme dans la pratique, on peut constater que sont opposés « salariés » et « indépendants », et non « dépendants » et « indépendants ». C'est ce que réaffirment Peskine et Wollmark (2022, art. 43) en écrivant la difficulté à tracer une ligne de démarcation entre indépendance et subordination. Ils expliquent que la notion de dépendance économique est exclue de la définition du contrat de travail car la cour de cassation (arrêt Bardou, 6 juillet 1931) a estimé l'idée de dépendance « floue » et avait pour volonté de « resserrer le domaine du droit du travail » (Peskine et Wollmark, 2022, 43). C'est pourquoi elle a préféré une notion plus restrictive.

Alors qu'il est acquis que la dépendance est exclue de la définition du contrat de travail, le débat n'a pourtant jamais cessé sur ce que doit représenter le droit du travail et la place que pourrait y occuper la dépendance économique. Dans le précis Dalloz, *Droit du travail* de 1948, Antoine Lyon-Caen (1951) relève que les auteurs, Rouast et Durand, parlent d'un « droit du travail dépendant » défini comme « le droit qui gouverne les rapports juridiques naissant de l'accomplissement d'un travail subordonné pour compte d'autrui ». Ils ne semblent ainsi guère opposer subordination et dépendance. Plus récemment, le GR Pact (dossier spécial *Droit social*, 2018) propose de juxtaposer subordination et dépendance du travail en redéfinissant le code du travail. Selon ce groupe de travail, le critère de subordination ne doit pas escamoter la question du véritable employeur et des frontières des collectivités de travail. Cette HDR, qui a tenté de rendre cette notion de dépendance moins floue, s'inscrit au cœur de ce débat, et questionne l'élargissement du domaine du droit du travail.

Bibliographie

- Abdelnour S., 2017, *Moi, petite entreprise. Les auto-entrepreneurs, de l'utopie à la réalité*, Paris, Presses universitaires de France
- Abdelnour S. et Bernard S., 2018, « Vers un capitalisme de plateforme, mobiliser le travail, contourner les régulations », *Nouvelle revue du travail* 13.
- Acoess (Agence centrale des organismes de sécurité sociale), 2016, *Rapport annuel*.
- ADEME, 2018, *Rapport complet « Étude Économique, Énergétique et Environnementale pour les technologies du transport routier français » (E4T)*
- Adams A. and Prassl J., 2018, « Zero-Hours Work in the United Kingdom », *ILO Conditions of Work and Employment Series* 101
- Algava E. et Amira S., 2011, « Sous-traitance : des conditions de travail plus difficiles chez les preneurs d'ordres », *Dares Analyse* 11
- Allen J., Piecyk M., Piotrowska M., 2016, « An analysis of the parcels market and parcel carriers' operations in the UK », *FTC2050 project*
- Antonmattei P.-H. et Sciberras J.-C., 2008, *Le travailleur économiquement dépendant, quelle protection ?* Rapport à M. le Ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité.
- Appay, B. 2005, *La dictature du succès. Le paradoxe de l'autonomie contrôlée et de la précarisation*, L'Harmattan, Paris.
- Ardenti, R., Mathieu R., et Gorgeu A., 2010, « Caractère soutenable du travail et trajectoires ouvrières : études de cas dans la filière automobile et les industries agroalimentaires », *Sociétés contemporaines*, 78 (2) : 87-113.
- AUTF, 2019, *Enquête chargeurs sur la conjoncture du transport routier*.
- Barbier J.C., 2005 « La précarité une catégorie française à l'épreuve de la comparaison internationale », *Revue française de sociologie* 46(2) : 351-371
- Baudry B., 1992, « Contrat, autorité et confiance. La relation de sous-traitance est-elle assimilable à la relation d'emploi ? » *Revue économique* 43(5) : 871-894.
- Baudry B. et Chassagnon V., 2012, « Responsabilité sociale inter-firmes, coordination et régulation de la firme-réseau multinationale : une analyse économique », *Revue d'économie industrielle* 137
- Bérestégui P., 2021, *Exposure to psychosocial risk factors in the gig economy: a systematic review*, Rapport ETUI

- Benardet M., 1997, *Le transport routier de marchandise. Fonctionnement et dysfonctionnements*, Economica
- Berlinski S., 2008, «Wages and Contracting Out: Does the Law of One Price Hold? » *British Journal of Industrial Relations* 46(1):59-75
- Bernard S., 2020, « Des salariés déguisés ? L’(in)dépendance des chauffeurs des plateformes numériques », *Sociologie du travail*, 62 (4) <http://journals.openedition.org/sdt/35722> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sdt.35722>
- Bergé F., 2017, « Pour garder son client Amazon, la Poste va livrer des colis le dimanche » *BFM business*, 4 september. <https://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/pour-garder-son-client-amazon-la-poste-va-livrer-des-colis-le-dimanche-1248885.html>
- Benvegna C., 2018, *Nelle officine della circolazione : un’etnografia del lavoro logistico tra il Grand Paris e la metropoli diffusa veneta*, Thèse de doctorat, Université Paris 8 et Università degli studi
- Berthe A., Grouiez P. et Dupuy L., 2018, « Les « upgradings stratégiques » des firmes subordonnées dans les CGV : le cas des éleveurs investissant dans des unités de méthanisation », *Revue d'économie industrielle* 163 : 187-227
- Béziat A., 2017, *Approche des liens entre transport de marchandises en ville, formes urbaines et congestion : Le cas de l'Ile-de-France*, Thèse de doctorat, Université Paris Est
- Blanquart C., Cosperec A., Vanson E., Zeroual T., 2019, « La rentabilité des plateformes de course ubérisée », in Rème-Harnay P. et Blanquart C., 2019, *Rapport final du contrat de recherche «Ubérisation des transports routiers de marchandises»*, Ministère de la transition écologique et solidaire, pour la DGITM, 82p
- Bigot R., 2001 « Quelques aspects de la socialité des français », *Cahier de recherche Credoc* 169.
- Bonacich E. et Wilson J.B., 2008, *Getting the goods*, Cornell University Press
- Bonnafeous A., 1992, « Transports et environnement : comment valoriser et maîtriser les effets externes ? », *Economie et Statistique INSEE*, 258-259 :121-128
- Biencourt O et D. Urrutiaguer, 2002, « Market profiles : a tool suited to quality orders? An empirical analysis of road haulage and the theatre », in Favereau O et E. Lazega, *Conventions and Structures in economic Organization, Markets, Networks and Hierarchies*, Edward Elgar
- Booth R., Evans T. and Osborne H., 2016, « Revealed: delivery giant Hermes pays some couriers less than living wage », *The Guardian*, 18 July.
- Bossin P., et Patier-Marque D., 1992, *Les entreprises auvergnates de transport face à la sous-traitance*, Rapport pour la DRE, Clermont Ferrand.
- Browne, M., Rizet, C., Allen, J., 2014, «A comparative assessment of the light goods vehicle

fleet and the scope to reduce its CO 2 emissions in the UK and France», *Procedia Social and Behavioral Science* 125: 334–344.

Bourdieu P., 1997, *Contre-feux*, Liber Raisons d’agir, Grenoble

Bourdieu P., 2000, *Les structures sociales de l’économie*, Le Seuil

Camilleri P., 2018, *What future for electric light commercial vehicles*, *Doctoral thesis in transportation*, University of Paris-Est

Caroli E, Gautié J, Lloyd C, Lamanthe A. and James S. 2007, « Delivering flexibility: working time and contractual status in the food processing industry in France and the UK », Working paper. *Université Paris Nanterre*.

Caroli E. and Gautié J., 2008, *Bas salaires et qualité de l’emploi : l’exception française*, CEPREMAP

Cartier, M., Molinié, A. & Volkoff, S., 2019, « Observer et quantifier le travail pour mieux le comprendre: Un dialogue à la rencontre de l’ethnographie et de la statistique », *Travail et emploi*, 158 : 155-182

Casilli A., 2015, « Travail, technologies et conflictualités » in Cardon D., Casilli A., *Qu'est-ce que le Digital Labor ?*, INA.

Castel R., 2003, *L'Insécurité sociale : Qu'est-ce qu'être protégé ?* La république des idées, Seuil.

Célérier S., Riesco-Sanz A., Rolle P., 2016, « Une indépendance équivoque: les nouveaux statuts des indépendants espagnols et français », *Revue Française de Socio-Économie*, 2(17): 21-41.

Chantelat, P., 2004, « La sociologie économique des marchés et ses rapports à la microéconomie : controverses, impasses et perspectives », *Cahiers internationaux de sociologie*, 117 (2) : 285-311.

Chassagnon V., 2012, « Fragmentation des frontières de la firme et dilution des responsabilités juridiques : l'éclatement de la relation d'emploi dans la firme-réseau multinationale », *Revue internationale de droit économique*, XXVI, 5-30.

Chassagnon V., 2013, « Contrôle et manipulation au cœur de la firme-monde ? », *Revue de la régulation* 14 (2)

Cholez C., 2001, *Une culture de la mobilité : trajectoires et rôles professionnels des chauffeurs-livreurs de messagerie et fret-express*, Thèse de Doctorat en sociologie, Université de Tours

Christie N., 2019, «The health and safety risks for people who drive for work in the gig economy», *Journal of Transport & Health* 13 : 115-127

Cingolani P., 2021, *La colonisation du quotidien. Dans les laboratoires du capitalisme de plateforme*, Paris, Amsterdam éditions

CITEPA 2018, *Rapport Secten 2017*

Coase R., 1937, « The Nature of the Firm », *Economica* 4 (16) :386-405

Coe N.M. and Yeung H.W, 2015, « Toward a Dynamic Theory of Global Production Network », *Economic geography*, 91 (1) : 29-58

Colle R., Corbett-Etchevers I., Defélix C., Perea C, Richard R. ,2017, « Innovation et qualité de vie au travail: les entreprises libérées tiennent-elles leurs promesses ? », *Management & Avenir* 93(3):161-18

Commissariat général au développement durable CGDD, 2016, *Chiffres clés du climat France et Monde*, Édition 2017, Datalab, n°4.

CGDD, 2017, *Analyse coûts bénéfiques des véhicules électriques*, Théma.

CGDD, 2019, *Compte des transports 2018* <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-comptes-des-transports-en-2018-56e-rapport-de-la-commission-des-comptes-des-transports-de-la>

CGDD, 2020, *Bilan social annuel du TRM 2020*

Convert B., Jany-Catrice F., Sobel R., 2008, « Prouver le mouvement en marchant. Contexte, enjeux et ambitions de la RFSE », *Revue Française de Socio-Économie* 1 : 3 à 7

Coriat B. et Weinstein O., 2010, « Les théories de la firme entre « contrats » et « compétences » », *Revue d'économie industrielle*, 129-130 : 57-86.

Cour des comptes, 2020, *Bilan de la transformation de l'inspection du travail*, Communication à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale

Coutrot T., 2006, « Face au despotisme de marchés, quelles stratégies syndicales ? » in Petit H. et Thévenot N., 2006, *Les nouvelles formes du travail subordonné*, La découverte.

Crozet Y.,2017 « Insécurité et congestion : comment évaluer les coûts externes ? » *Revue Transports* 503: 35-39.

Dallas, M., Ponte S., and Sturgeon T.J., 2017, « A Typology of Power in Global Value Chains», Working Paper 92,Copenhagen Business School.

De Bouard F., 2003, *La dépendance économique née d'un contrat d'intégration en droit des obligations*, thèse de doctorat, Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2003

Del Cont C. 1997, *Propriété économique, dépendance et responsabilité*, L'Harmattan,Paris

Demailly L. et de la Broise P., 2009, « Les enjeux de la déprofessionnalisation », *Socio-logos*. <http://journals.openedition.org/socio-logos/2305>

De Raymond B., Chauvin P., 2014, *Sociologie économique, histoire et courants contemporains*, Armand Colin, Cursus

Didry C., 2005, Compte rendu de Jean-Pierre Chauchard, Anne-Chantal Hardy-Dubernet, La subordination dans le travail, La Documentation française, Paris, 2003, *Sociologie du travail*, 47 (4) p. 535-537 <https://doi.org/10.4000/sdt.27252>

Didry C., Brouté R., 2006, « L'employeur en question, les enjeux de la subordination pour les rapports de travail dans une société capitalisée » in Petit H. et Thévenot N., 2006, *Les nouvelles frontières du travail subordonné*, La Découverte.

Didry C., 2018, « Au-delà de la subordination, les enjeux d'une définition légale du contrat de travail », dossier spécial « Quels avenir pour le droit du travail ? », *Droit social* 3

Dorolle A., 2021, « En 2019, 61 % des entreprises classiques créées cinq ans plus tôt sont toujours actives », *Insee Première* 1852

Dosi, G., Teece, D. et Winter, S., 1990, « Les frontières des entreprises : vers une théorie de la cohérence de la grande entreprise » ? *Revue d'économie industrielle* 51, 238-254

Ducret R., 2014, *Nouvelles organisations de la distribution urbaine des colis sur le dernier kilomètre : innover par une approche spatiale*, thèse de doctorat, Paris ENMP

Durand C., Flacher D., Frigant V., 2018, « Etudier les chaînes globales de valeur comme une forme d'organisation industrielle », *Revue d'économie industrielle*, 163 : 1-17

Dujarier M.-A., 2018, « Droit du travail ou droit du salariat ? », Numéro spécial de *Droit Social*, Avenir du droit du travail et proposition de Code du GR-PACT :242-245.

EAFO, 2017, *European Alternative Fuels Observatory* <http://www.eafo.eu/>

Emerson R., 1962, « Power-dependence relations », *American sociological Review* 27(1): 31-41.

Emmenegger P., Häusermann S., Palier B., Seeleib-Kaiser M., 2012, *The Age of Dualization: The Changing Face of Inequality in Deindustrializing Societies*. New York: Oxford University Press

Eyefortransport, 2006, *The European 3PL Market. A brief analysis of eyefortransport's recent survey*

Favereau O. et E. Lazega, 2002, *Conventions and Structures in Economic Organization, Markets, Networks and Hierarchies*, Edward Elgar.

Favereau O., Biencourt O. et Eymard-Duvernay F., 2002, « Where do markets come from? From (quality) conventions! » in Favereau O. et E. Lazega, 2002, *Conventions and Structures in Economic Organization, Markets, Networks and Hierarchies*, Edward Elgar :213-252

Feenstra R. et Hanson G., 1996, « Globalization, Outsourcing, and Wage Inequality », *American economic review* 86(2) :240-45

Fevad (Fédération du e-commerce et de la vente à distance), 2019, *Les chiffres clés : cartographie du e-commerce*

Field F and Forsey A., 2016, *Wild west workplace self-employment in Britain's 'gig economy'*. www.Frankfield.co.uk

Figliozi M. et Tipagornwong C., 2017, « Impact of last mile parking availability on commercial vehicle costs and operations », *Supply Chain Forum: An International Journal*, 18 (2).

Finkin, M.W., 2016, « Beclouded Work in Historical Perspective », *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37 (3) https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2712722

Flecker J., Meil P., 2010, « Organisational restructuring and emerging service value chains. Implications for work and employment », *Work, Employment and Society*, 24 (4), 1 – 19

François P., 2008, *Sociologie des marchés*, Armand Colin, coll. « U Sociologie »

French e-commerce federation (FEVAD) (2018) *E-commerce in France, key figures*. <https://www.fevad.com/chiffres-cles-cartographie-e-commerce-2018/>

Freedland M., 2016, « The Contract of Employment and the Paradoxes of Precarity », *Oxford Legal Studies Research Paper* 37. <https://ssrn.com/abstract=2794877> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2794877>

Fridenson P., 2006, « Les transformation des pratiques de subordination dans les entreprises et l'évolution du tissu productif en France », in Petit H et Thévenot N, 2006, *Les nouvelles frontières du travail subordonné, approche pluridisciplinaire*, La Découverte.

Frigant V., Talbot D., 2004, « Convergence et diversité du passage à la production modulaire dans l'aéronautique et l'automobile en Europe ». *Actes du GERPISA* 37 :107-118

Frigant V., 2009, « Les limites de l'externalisation dans une industrie imparfaitement modulaire : leçons à partir de l'automobile », in Baudry B. éd., *Analyses et transformations de la firme. Une approche pluridisciplinaire*. La Découverte, 131-151.

Frigant V., 2012, « Considérer les relations interfirmes pour comprendre l'adoption de pratiques socialement responsables : arguments à partir d'une critique du *Business Case* », *Revue d'économie industrielle*, 137

Frigant V., 2013, *Dynamique des relations verticales « inter-industriels » : une lecture à partir du concept de modularité*, HDR soutenue à l'Université de Bordeaux.

Friot, Bernard, 2004, « Liberté ou sécurité du travail », *L'Homme & la Société*, 152-153 (2) :247-258.

Galière S., 2018, « De l'économie collaborative à « l'ubérisation » du travail : les plateformes numériques comme outils de gestion des ressources humaines », *@GRH*, 27 (2) :37-56.

Gallie D., Felstead A., Green F., Inanc H., 2017, « The hidden face of job insecurity », *Work, employment and society* 2017 31(1) : 36–53

Gereffi G. 1984, « Power and dependency in interdependent world: a guide to understanding the contemporary global crisis », *International journal of comparative sociology*, 25: 1-2

Gereffi G. and Korzeniewicz M., 1994, *Commodity Chains and Global Capitalism*, Westport :CT Praeger.

Gereffi G., Humphrey J. and Sturgeon T. , 2005, « The Governance of Global Value Chains ». *Review of International Political Economy* 12 (1): 78-104.

Glais M. 1994, « Chronique de la concurrence. L'exploitation abusive d'un État de dépendance économique », *Revue d'économie industrielle*, 68, p. 91-98

Gorgeu A., Mathieu R., 2015, « Le travail ouvrier à l'épreuve des restructurations dans les usines de la filière automobile », in Bouchareb R., Thibault M., 2015, *Des restructurations du travail à l'accompagnement vers l'emploi*, Editions Septentrion.

Granovetter M., 1985, « Economic Action and Social Structure : The Problem of embeddedness », *American Journal of Sociology* 91 (3), 481-510

Granovetter M., 2000, *Le marché autrement. Les réseaux dans l'économie*, Desclée de Brouwer, coll. « Sociologie économique », Paris. [Traduction française d'Isabelle This-Saint Jean. Préface de Jean-Louis Laville, Benoît Lévesque]

Guerrien B., Rème-Harnay, P. 2009, « Quelle synthèse entre économie et sociologie ? », *Cahiers internationaux de sociologie*, 127 (2) :339-349.

Guillermard V., 2021., « Deliveroo continue son expansion, malgré la réouverture des restaurants », *Le figaro*, 11.08

Jan A., 2022, « Les travailleurs immigrés entre solidarité et « entr'exploitation » face à l'éternisation de la précarité sur les plateformes numériques, *Journée d'études « Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire »*.

Jounin, N, 2006 « La sécurité au travail accaparée par les directions. Quand les ouvriers du bâtiment affrontent clandestinement le danger », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 165 (5) :72-91

Lezec F., Montagnier P., 2006, « La concentration des groupes, au centre des évolutions des secteurs de l'industrie », *Le 4 Pages*, Sessi 219 : <http://www.industrie.gouv.fr/biblioth/docu/4pages/pdf/4p219.pdf>

Hamelin P. Lebaudy M., 2007, *Les périodes de survenue des accidents de la circulation et les moments de conduite des conducteurs de poids lourds*, INRETS, Rapport pour la Direction des Transports Terrestres

Hamelin P., 1994, « Conditions de travail des conducteurs de poids lourds et risques d'accidents, expression des perturbations du sommeil? », *29e Congrès de la Société d'ergonomie de langue française*, Paris

Hamelin P., Pouy J.B., Lefebvre B., 1993, *Les routiers, des hommes sans importance ?*, éditions Syros.

Hamelin P., 1989, « Conducteurs de poids-lourds : fatigue, risque d'implication dans les accidents de la circulation », *Journée d'étude Poids lourds et sécurité routière*, Lyon Bron, INRETS

Hamelin P., 2001, « La durée de travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises », *BTS Newsletter*, 15-16, pp. 42-51

Hermann C., 2013, *The liberalisation of European postal markets and the impact on employment and working conditions*. FORBA research report 3/2013. Vienna: FORBA.

Holmström B. et Milgrom P., 1994, « The Firm as an Incentive System », *The American Economic Review*, 84 (4): 972-991

INSEE (2020) Enquête créations d'entreprises 2019
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4283728#consulter>

Jacobs D (1974) « Dependency and Vulnerability: An Exchange Approach to the Control of Organizations ». *Administrative Science Quarterly* 19 (1): 45-59

Jensen M.C., Meckling W.H., 1976, «Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure », *Journal of Financial Economics* 3 (4): 305-360,

Kemfert, C., 2016, *Promoting Electric Vehicles in Germany via Subsidies, an Efficient Strategy ?*, CESifo DICE Report 4.

Kirman A.P., 1999, « Quelques réflexions à propos du point de vue des économistes sur le rôle de la structure organisationnelle dans l'économie », *Revue d'économie industrielle*, 88 (2) : 91-110

Koning M. & Conway A., 2016, «The good impacts of biking for goods: Lessons from Paris city », *Case studies on transport policy* 4 (4), 259-268

Lamy A., 2019, *Des travailleurs sous pression : dégradation de l'emploi et segmentation du métier de livreur*. Mémoire de Master, Université Paris-Saclay

Lebaron F., Gallemand F., Waldvogel C., 2009, « Le « modèle social français est à bout de souffle : genèse d'une doxa – 2005-2007 », *La Revue de l'Ires* 61 (2) :129-164

Le Lay S., Lemozy F., 2022, « Livreurs et coursiers au prisme de la crise sanitaire : enjeux de santé et organisations du travail », *Journée d'étude le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire*.

Lemarquis D., 1995 « Des prix en sous-traitance plus bas et plus resserrés », *Note de synthèse de l'OEST*.

Lopez Calle P., 2016, « Autoexplotación al volante : los camioneros autónomos españoles », *La nouvelle revue du travail* 8, <https://journals.openedition.org/nrt/2726>

Lombard J. ,1994, *Entrepreneurs de transport dans le nord de la France*, Rapport Inrets 180.

Lombard J., 1997, « Que sont les artisans transporteurs devenus ? » *Recherche, transport sécurité*, 55 :67-81,

Lombard J.,1999, « Terroires, lieux et liens. Relations et savoir-faire des transporteurs de Saint-Omer », *Cahiers scientifiques du transport*, 36 : 11- 41

Lyon-Caen A. 1951 [2004], « Les fondements historiques et rationnels du droit du travail », *Droit ouvrier* 1, reproduit dans *Droit ouvrier*, 2004, 52.

Lyon-Caen A., 2006, « Droit du travail, subordination et décentralisation productive », in Petit H. et Thévenot N. (dir.), *Les Nouvelles Frontières du travail subordonné*, Éditions La Découverte, Paris. p. 87-97

Madjarian A., 2016, « Défaillances d'entreprises : un seuil incompressible en 2016 », *L'Officiel des transporteurs* 2842.

MadjarianA., 2017, « Création d'entreprises : la course et le petit colis cartonnent », *L'Officiel des Transporteurs, Actu Transport Logistique* : <https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/creations-d-entreprises-la-course-et-le-petit-colis-cartonnent-340464.php>

Marchesnay M., 1979, « La dépendance des firmes individuelles: un essai d'analyse et d'application dans leurs relations d'échange avec les groupes », *Economie et Sociétés. Sciences de Gestion*, 1 :697-736.

Mathieu C. and Sterdyniak H. , 2008, « Le modèle social européen et l'Europe sociale », *Revue de l'OFCE* 1(104) :43-103.

Cabinet Mazars, 2011, Support de présentation de l'enquête IDF

Memedovic O., Ojala L., Rodrigue J.-P., 2008, « Fuelling the global value chains: what role for logistics capabilities? », *International journal for technological learning innovation and development*, 1 (3)

Merchan Duenas, D.E., 2009, *Transshipment networks for last mile delivery in congested urban areas*. M Sc Thesis, Massachusetts Institute of Technology.

Moore S. et Newcombe K., 2018, « Paying for Free Delivery: Dependent Self-Employment as a Measure of Precarity in Parcel Delivery », *Work, Employment and Society*, 32(3) 475-492

Montalban M., Frigant V., et Jullien B., 2019, « Platform economy as a new form of capitalism: a Régulationist research programme », *Cambridge Journal of Economics* 1-20

Montalban M., 2021, Contribution à Daugareilh (sous la dir.), *Rapport final « Formes de mobilisation collectives et économie des plateformes »*, DREES-MIRE

Morganti E., Browne M., 2018, « Technical and operational obstacles to the adoption of electric vans in France and the UK: An operator perspective », *Transport Policy*, 63: 90-97

Neale W.C., 1957, « Marché des points de vue théorique et historique » in Polanyi K. et Arensberg C.M., 1957, *Trade and Markets in the early Empires*, *The Free Press*, 328-337

Nelson B. and Rossiter N., 2008, « Precarity as a political concept or fordism as exception », *Theory culture and society* 25(7-8): 51 – 72

Niérat P., 2016, « Les conditions d'exploitation dans le transport de marchandises » in Blanquart C., Niérat P., Rème-Harnay P., *Rapport final du contrat de recherche 'Transports routier de marchandises*, DGITM, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

OECD, 2002, *Impact on transport infrastructure Investments on regional development*

OECD, 2020, *Employment Outlook. The Future of work*. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/9ee00155-en/index.html?itemId=/content/publication/9ee00155-en>

Oeser A., 2018, « Le droit du licenciement à l'épreuve de l'expérience du licenciement dans un groupe international », *Droit social*, mars, Numéro spécial

Pageès M., Bonetti M., de Gaulejac V. et Descendre D., 2019, *L'emprise de l'organisation*, Édition de l'Université de Bruxelles

Park M., Kang J., 2017, « Job satisfaction of non-standard workers in Korea: focusing on non-standard workers internal and external heterogeneity », *Work Employment Society* 3 (4): 605-623

Pelletier, S., Jabali, O., Laport, G., 2016, « Goods distribution with electric vehicles: review and research perspectives », *Transportation Science* 50 (1), 3–22

Perraudin, C. Petit, H. Thévenot, N. Tinel, B. Valentin, J., 2006, « Sous-traitance dans l'industrie et inefficacité du droit du travail : une analyse économique », *Economie et institutions* 9 (2) : 12-35

Perraudin C, Petit H., Thèvenot N., Tinel B., Valentin J., 2009, « Dépendance interentreprises et inégalités d'emploi : hypothèses théoriques et tests empiriques », CEE document de travail 117

Perraudin, C. Thevenot, N. Valentin, J., 2013, « Sous-traitance et évitement de la relation d'emploi, les comportements de substitution des entreprises industrielles en France entre 1984 et 2003 », *Revue internationale du travail* 152 (3-4) : 571-598

Perraudin, C., Petit H., Thévenot N., Tinel B., Valentin J., 2014. *Les rapports de force au cœur des relations de sous-traitance : conséquences sur les relations de travail*. Centre d'économie de la Sorbonne.

Perulli A., 2003, *Travail économiquement dépendant / parasubordination : les aspects juridique, social et économique*, Rapport pour la Commission européenne

Peskine E. et Wolmark C., 2022, *Droit du travail 2022*, Dalloz, Hypercours

Petit H. et Thévenot N., 2006, *Les frontières du travail subordonné*, Paris, La découverte

Pfeffer J. and Salancik G., 1978, *The External Control of Organizations: A Resource Dependence Perspective*, Harper & Row. New York, 1978.

Prud'homme R., 2015, « Les camions paient-ils bien tous leurs coûts ? » *Les Cahiers Scientifiques du Transport* 67 : 87-120

Quinlan, M. et Thébaud-Mony A., 2015, « La sous-traitance : un outil majeur de la transformation du système productif », in Thébaud-Mony A., *Les risques du travail. Pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, La Découverte, 44-52.

Rageau F., 2016, « Les chauffeurs routiers du transport de marchandises pour compte propre », *DATALAB*, Soes

Rageau, F., 2019, « Dans le transport routier de marchandises, un chauffeur sur cinq conduit un véhicule utilitaire léger », CGDD

Rème, P., 2005, *Harrison White : Une théorie générale des marchés ? Thèse de doctorat*, Université Paris 1Panthéon Sorbonne

Rème, P., 2007, « Du modèle économique de Spence à la nouvelle sociologie économique de White », *Recherches économiques de Louvain*, 73, 423-448

Rème P., 2008, « D'où viennent les marchés ? Le point de vue de la sociologie économique » in Guillemin H. (sous la direction de), *Échanges, marché et marchandisation*, L'Harmattan, Paris

Rème-Harnay P., 2010, « Le retrait de la taxe carbone : recul écologique ou nécessité économique ? », *Revue Transports*

Rème P., Harnay P.V., 2012, « The French carbon tax system : a failure facing European experiments? The case of road freight transport », *European Transport Research Review*

Rème-Harnay P., 2012, « La fiscalité carbone en France : un échec face à l'exemple de la Suède ? Le cas des transports routiers de marchandises », *Cahiers scientifiques du transport* 61

Rème Harnay, 2012, *Rapport final. La formation des prix dans le transport routier de marchandises DGITM*

Rème Harnay P., Cruz C., Dablanc L., 2014, « La sous-traitance de la messagerie urbaine: logiques économiques et rapports de dépendance », *Socio-économie du travail (Economies et Sociétés série AB* 36 : 1473-1512

Rème-Harnay P., 2018, « Ordinary general contractor or platform: is there a specificity in the intermediation relationship with deliverers? », *Colloque Travail et emploi à l'ère du capitalisme de plateforme*, Paris.

Rème-Harnay P., 2018, « Dépendance économique chez les sous-traitants des plateformes numériques de la course urbaine : enjeux de définitions et de volonté politique », *RFTM 2018 : Premières Rencontres Francophones Transport Mobilité*, Lyon.

Rème-Harnay P., 2018, « Parcours de sous-traitants économiquement dépendants : l'exemple de la messagerie urbaine », *La Revue de l'Ires*, 93 (3) :79-104.

Rème Harnay P., 2019, « Amazon, Révolution dans la messagerie », *Revue Transports, Infrastructures et Mobilité*. 515: 29-34

Rème-Harnay P., Blanquart C., 2019, *Rapport final du contrat de recherche «Ubérisation des transports routiers de marchandises»*, Ministère de la transition écologique et solidaire, pour la DGITM, 82p

Rème-Harnay P., 2020, « Dépendance économique dans les relations de sous-traitance : quels critères ? Le cas des chauffeurs-livreurs de la messagerie », *Droit et société*, 104, 1 :189-209, <https://www.cairn.info/revue-droit-et-societe.htm#>

Rème-Harnay P., 2020, « Comment les plateformes numériques accroissent la dépendance dans les relations de sous-traitance : Le cas de la livraison à vélo », *Revue Française de Socio Economie*, 2 (25) : 175-198 <https://www.cairn-int.info/revue-francaise-de-socio-economie-2020-2-page-175.htm>

Rème-Harnay, P., 2020, *La messagerie urbaine, une chaine d'acteurs dépendants qui ne peut être transformée ?*, *FUTURE Days*, Champs sur Marne, France, 2020-12-01, 34p

Rème-Harnay P., 2021, *Evolution des stratégies de gestion de la main d'œuvre du dernier kilomètre à l'ère des plateformes numériques : impact sur le marché du travail et la précarité* (DGITM) Rapport de recherche, 51p

Rème-Harnay P., 2021, « Du contrat de travail au contrat de sous-traitance : Quelles évolutions du statut des chauffeurs-livreurs et des coursiers ? Pour quels effets socioéconomiques ? », Séminaire *Evaluation des Politiques Publiques* (EPOP)

Rème-Harnay P., 2022 : « Des entreprises de transport classiques aux plateformes numériques : nouvelle forme de gestion des livreurs ? Scores et seuils de dépendance économique », *Colloque NUTRA La plateformesisation du travail : nouvelles formes d'emploi, nouvelles formes d'organisation*, 11-13 mai

Rème-Harnay P., 2022 : « Des entreprises de transport classiques aux plateformes numériques : une révolution de la gestion des livreurs ? », *Journée d'étude Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire*, 25 janvier 2022

Rème-Harnay P., 2022, « Regulating outsourcing in urban freight : should it be limited to the last mile? », *Research in Transportation Business & Management RTBM* (available online 18 May 2022)

Rème-Harnay P., *en cours de revision*, « Precarity and subcontracting relationships: the case of parcel delivery drivers in France », *Work, Employment, Society WES*

Rikap C., 2018, « Innovation as economic power in Global Value Chains », *Revue d'économie industrielle*, 163 : 35-75.

Rodrigue J.-P., 2006, «Transportation and the geographical and fuctional integration of global production networks », *Growth and change*, 37 (4): 510-525

Rosenblat A. et Stark L., 2017, « Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers», *International Journal Of Communication*, 10, 27.

Rushton A., Walker S., 2007, *International Logistics and Supply Chain Outsourcing: From Local to Global*, Kogan Page

Sacchetti S., Sugden R., 2003, « The governance of networks and economic power: the nature and impact of subcontracting relationships », *Journal of economic surveys*, 17 (5): 669-690

Savy M., 2007, *Le transport de marchandises*, Eyrolles

SDES (Service des données et études statistiques du ministère en charge des transports), 2022, *Les chiffres clés du transport*

Scheiber N., 2017, « How Uber uses psychological tricks to push its drivers' buttons», *New York Times*, 2 April. <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.htm>

Schor J.B., Attwood-Charles, W., Cansoy, M. Ladegaard M., Wengronowitz R., 2020 «Dependence and precarity in the platform economy», *Theory and Society* 49, 833-861

Simonet M., 2018, « Subordination, dépendance, bénévolat », *Droit social*, Mars, numéro spécial

Soppé, M. et Guilbault, M., 2009, « Partage modal et intermodalité. Evolutions structurelles de l'économie », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4 :781–805.

Souquet C., 2016, « La majorité des entreprises font appel à des sous-traitants », *Insee Focus* 67 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2499249#documentation>

Steiner P., 1997, « La sociologie économique mise en perspective », *Revue du Mauss*, 10 : 82-100.

Steiner, P. ,2011, *La sociologie économique*, Paris: La Découverte.

Steiner, P. et Vatin F., 2013, *Traité de sociologie économique*, Presses Universitaires de France

Steiwer N., 2021, « Comme Deliveroo, Delivery Hero poursuit sa croissance à perte », 12, aout, *Les Echos*, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/comme-deliveroo-delivery-hero-poursuit-sa-croissance-a-perse-1338377>

Strauss K., 2017, « Towards a geography of precarity? », *Progress in Human Geography*, <https://doi.org/10.1177/0309132517717786>

Supiot A., 2000, « Les nouveaux visages de la subordination », *Droit social*, 2 : 131-146

Tassinari A and Maccarrone V, 2020, « Riders on the Storm: Workplace Solidarity among Gig Economy Couriers in Italy and the UK », *Work employment society*, 34 (1): 35-54

Taylor P., Newsome K., Rainie A., 2013, « Putting Labour in its Place : Global Value Chains and Labour Process Analysis », *Competition and change* 17(1): 1-5

Thébaud-Mony, A., 2000, *L'industrie nucléaire : sous-traitance et servitude*, Inserm/EDK, Paris

Thébaud-Mony, A. ,2008, *Travailler peut nuire gravement à votre santé. Sous-traitance des risques, mise en danger d'autrui, atteintes à la dignité, violences physiques et morales, cancers professionnels*. La Découverte

Thébaud-Mony A. (sous la dir.), 2015, *Les risques du travail. Pour ne pas perdre sa vie à la gagner*. La Découverte, 2015

Thévenard-Puthot C. and Picard C. 2013, « Mythes et réalités sur les stratégies de croissance des entreprises artisanales », *XII Conférence Internationale de Management Stratégique*, Clermont-Ferrand

Thomson J.D., 1967, *Organization in Action*, McGraw-Hill

Tilche M., 2015, Edito, *Bulletin des transports et de la logistique* n°3570

Tinel B., Perraudin C., Thévenot N. & Valentin J., 2007, « La sous-traitance comme moyen de subordination réelle de la force de travail » *Actuel Marx*, 41 : 153-164.

Thévenot N. Geymond M., Perez C., Perraudin, C., Valentin J., Devetter F., 2021, *Entreprise « éclatée » et périmètre de la représentation collective*, Rapport DARES 9
Transport & Environment, 2020, *Comment décarboner le fret français d'ici 2050 ?*

Vauclare, C., 1998, « Etude de l'impact du contrat de progrès sur l'organisation des entreprises de transport routier de marchandises », *Note de synthèse* du SES

Violland, M., 1985, *La dérèglementation des transports routiers de marchandises. L'expérience française*. Rapport de recherche, Laboratoire d'économie des transports, Lyon.

Virassamy G., 1986, *Les contrats de dépendance ; essai sur les activités professionnelles exercées dans une dépendance économique*, Librairie générale de droit de jurisprudence Paris

Williamson O.E., 1991, « Comparative Economic Organization : the Analysis of Discrete Structural Alternatives », *Administrative Science Quarterly* 36 : 269-296.

Whitton T., 2003, « The Growth of Precarious Employment in Great Britain », *Revue française de civilisation britannique*, 12 (2)

White H., 2002, *Markets from Networks : Socioeconomic Models of Production*, Princeton University Press.

Yakubovitch V., Granovetter M., MacGuire P., 2005 « Electric Charges: The Social Construction of Rate Systems », *Theory and Society* 34(5) :579-612

Annexes

Annexe 1. Questionnaire de l'enquête 2015



Étude relative aux relations entre transporteurs (partenariat/ sous-traitance)

Enquête réalisée par l'Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux)

PRESENTATION DE L'ETUDE

L'enquête Transport Routier de marchandises (TRM)

Afin d'améliorer les conditions d'exercice du transport, le ministère du développement durable en partenariat avec l'Ifsttar lance début 2015 une enquête sur le transport routier de marchandises dont un volet porte sur les relations entre entreprises de transport dans le cadre de la sous-traitance. Cette enquête unique est l'occasion pour les professionnels du transport de marchandises de faire part de l'organisation de ce secteur-clé de l'économie et des problèmes auxquels ils peuvent être confrontés.

Ainsi les résultats de cette enquête, qui vise à mieux comprendre votre activité, représenteront à la fois un outil d'aides aux choix d'aménagement et de politique des transports des décideurs locaux, mais également une connaissance partagée utilisable directement par les professionnels du transport et de la logistique. Quelques exemples :

- Meilleure compréhension des contraintes liées à l'instauration de taxes, péages et autres mesures environnementales,
- mise en évidence des problèmes éventuels liés à des réglementations, des infrastructures et à des aires de livraison en zone urbaine,
- meilleure compréhension des difficultés financières auxquelles font face les entreprises de transport
- préconisations

L'étude relative aux enjeux de la sous-traitance de la messagerie urbaine

Cette étude s'inscrit dans le cadre de l'enquête transport routier de marchandises : elle a pour objet de décrire les relations entre transporteurs : les rapports de partenariat, de dépendance, de codépendance des sous-traitants à l'égard de leurs clients ou donneurs d'ordres et leurs effets économiques.

Elle s'intéresse tout particulièrement aux difficultés rencontrées par les transporteurs lorsqu'ils réalisent des prestations de sous-traitance pour le compte d'un autre transporteur et aux contraintes qui s'imposent à eux.

Votre entreprise est invitée à contribuer à cette étude, en apportant ses réponses à un questionnaire en quatre parties.

Les informations communiquées dans ce questionnaire (ou lors de notre interview) sont destinées exclusivement à l'étude sous-traitance dont les résultats seront présentés de manière statistique. L'Ifsttar s'engage à ne faire aucun autre usage des données transmises, et à en assurer la totale confidentialité.

PARTIE 1 : Identité
(STRICTEMENT ANONYME dans notre enquête, ces coordonnées servent simplement à vous recontacter)

1. Nom/ Raison sociale :
2. Adresse :
3. Fonction dans l'entreprise du répondant:
4. N° Téléphone :
5. Email :

PARTIE 2 : Renseignements sur l'entreprise

6. Date de création de l'entreprise :

7. Chiffre d'affaires 2014 :

8. Effectif salarié au 31. 12. 2014:

- Logistique :	
- Transport :	
- Administratif :	

9. Que faisiez-vous avant de créer cette entreprise (choisir une des 5 situations) ?

- Etiez-vous salarié ?
 - Dans quel secteur ?
 - Pendant combien de temps avez-vous occupé ce poste ?
 - Pourquoi l'avoir quitté ?
- Etiez-vous au chômage ?

- Depuis combien de temps ?
- Pour quelle raison ?
- Etiez-vous étudiant ?
 - Dans quel domaine ?
- Etiez-vous chef d'une autre entreprise ?
 - Dans quel secteur ?
 - Pourquoi avoir changé ?
- Autre :

PARTIE 3 : Caractéristiques de vos véhicules et de vos partenaires

10. Utilisez-vous des nouvelles technologies de communication (entourez/soulignez les différentes réponses possibles) ?

- GPS
- Téléphone à bord
- Contact en temps réel avec vos clients
- Suivi des colis
- Autres

11. Cela vous a-t-il été imposé par vos clients ?

12. Pour quelle raison ?

13. Passez-vous par des bourses de fret pour trouver du fret parfois ?

14. Description du parc de véhicules, selon le PTAC, affecté à votre établissement :

Nb véhicules,
 Nb VUL électriques
 Nb VUL GNV
 Nb 2 roues
 Age des véhicules

15. Si de nouvelles mesures imposaient l'utilisation de véhicules plus propres, que feriez-vous ?

16. Si vous deviez acheter un nouveau véhicule, de quelle aide financière auriez-vous besoin ?

17. Quels sont vos principaux clients/partenaires (entourez/soulignez la ou les réponses) ?

- Des chargeurs ?
- Des grossistes ?
- Des transporteurs ?

18. Combien de différents partenaires /donneurs d'ordres transporteurs avez-vous ?

19. Concernant vos principaux partenaires/ donneurs d'ordres transporteurs :

Noms des entreprises donneurs d'ordre			
S'agit-il de messagerie, express, lot ? logistique ? frigo ?			
Quelle taille ont-ils (insérer la bonne réponse dans le tableau)?			
o Autoentrepreneur			
o Entre 1 et 5 salariés			
o Entre 5 et 10			
o Entre 10 et 20			
o Plus de 20 ?			
Poids de chacun en % du chiffre d'affaires (en %) :			
Avez-vous des contrats annuels avec chacun d'eux ou des contrats à la prestation ?			
Quel type de facturation utilisez-vous ? (A la position, au colis...)			
Avez-vous pu négocier votre contrat ?			
Le prix du transport vous a-t-il été imposé ou a-t-il été négocié ?			

20. Part de votre activité réalisée directement avec des clients chargeurs :

En volume de fret (tonnages) :	
En C.A. (K€) :	

**21. Part de votre activité réalisée avec des clients transporteurs/
messagers/commissionnaires :**

En volume de fret (tonnages) :	
En C.A. (K€) :	

22. Vos véhicules sont-ils aux couleurs de votre/vos partenaires ?

23. Pourquoi réalisez-vous des prestations en sous-traitance (cochez la ou les cases correspondantes) ?

• La sous-traitance est la seule possibilité de démarrer dans le transport	
• Les messagers monopolisent le fret	
• Il est impossible de trouver des clients en direct	
• Vous voulez éviter un retour à vide :	
• Vous voulez combler un creux de trafic :	
Autres ?	

24. Pourquoi avoir construit votre entreprise (cochez la ou les cases correspondantes) ?

• Désiriez-vous sortir du chômage ?	
• Désiriez-vous plus d'indépendance ?	
• Vos relations avec vos patrons étaient-elles trop tendues ?	
• Cela vous a-t-il été conseillé par vos ex employeurs ?	
Autres ?	

PARTIE 4 : Principales difficultés rencontrées

25. Combien d'heures travaillez-vous en moyenne par jour ?

26. Quelle type de tournée effectuez vous (décrire horaires et lieux en quelques mots) ?

27. Quelle sont vos principales difficultés ?

- Financières (décrire) ?
- Embauche (décrire) ?
- Concurrence des entreprises de transport étrangères ?
- Difficultés dans les relations avec les partenaires, problèmes de confiance ou autre (décrire) :
- Difficultés liées à la pénibilité du travail (décrire) :

28. Constatez-vous une évolution des demandes de vos partenaires donneurs d'ordres ?

- 29. Quels choix stratégiques avez-vous fait pour y répondre ?**
- 30. Votre entreprise est-elle en bonne santé ?**
- 31. Si oui, comment expliquez-vous la bonne santé de votre entreprise ?**
- 32. Si non comment expliquez-vous sa mauvaise santé ?**
- 33. A quel moment avez-vous rencontré le plus de difficultés ? (au départ, au bout de la 2^{ème} année ? etc.)**
- 34. Comment trouvez-vous votre situation financière actuelle (critique, passable, pas mauvaise, bonne) ?**
- 35. Comment pourriez-vous l'améliorer ?**
- 36. Faites-vous partie d'une fédération de transporteurs ?**
- 37. A qui faites-vous appel en cas de problèmes (collègues, patron, DO, autre...)**

Annexe 2. Questionnaire rapide pour les livreurs sur les relations entre microentreprises de course et plateformes

Dans le cadre d'un projet financé par le ministère, je cherche à faire remonter des informations sur l'intermédiation dans la course urbaine. Pourriez-vous nous préciser :

- Date de création de votre microentreprise :
- Chiffre d'affaires mensuel :
 - Moins de 1000 euros
 - entre 1000 et 2000 euros
 - entre 2000 et 3000 euros
 - entre 3000 et 4000 euros
 - plus
- Réalisez-vous des horaires à temps plein ou partiel ? (Indiquer un temps moyen par semaine si possible)
- Pourquoi un temps partiel ?
- Exercez-vous une autre activité rémunérée en plus de ce métier ? (préciser laquelle si possible)
- Le travail de livreur constitue t-il votre rémunération principale?
 - Oui
 - non
- Que faisiez-vous avant de créer cette entreprise ? Salarié, sans emploi, intérimaire, étudiant, chef d'une autre entreprise, autre (à préciser)
- Avec combien de plateformes travaillez-vous ?
- Concernant ces plateformes, pourriez-vous dire quel pourcentage de votre CA vous réalisez avec elles ? (ex: Deliveroo:80% Stuart:10% Uber:10%)
- Pourriez-vous continuer à vivre de ce métier si la principale plateforme avec laquelle vous travaillez disparaissait ? Comment feriez-vous ?
- Qu'est-ce qui vous ferait arrêter ce métier ?
 - Rien
 - un problème de santé
 - un autre job
 - Vous vous êtes fixés une durée limite quoiqu'il arrive
 - Des tarifs plus faibles imposés par les plateformes
 - Autre :

Annexe 3 : Curriculum vitae analytique

Pétronille Rème-Harnay

Contact :

Petronille.reme-harnay@univ-eiffel.fr

Tel : 01 81 66 87 96

Née le 16 novembre 1977

Adresse professionnelle :

Laboratoire Splott/AME

Bâtiment Bienvenue

Université Gustave Eiffel

14-20 Boulevard Newton

77420 Champs-sur-Marne

PARCOURS

Situation actuelle

Chargée de recherche en économie au sein de l'unité de recherche Splott (Systèmes productifs, logistique, organisation du transport et travail), Université Gustave Eiffel

Directrice adjointe de l'unité de recherche Splott

Synthèse du parcours

J'ai soutenu ma thèse en 2005 à l'Université de Paris I Panthéon Sorbonne. Il s'agissait d'interroger la généralité d'un modèle construit par un sociologue, Harrison White, pour analyser les « marchés de producteurs ». J'ai ensuite été ATER puis PRAG à l'Université de Reims durant deux ans. Je suis ensuite entrée au laboratoire « Usages » Orange Labs de France Telecom pour un contrat de Post-doctorat de 18 mois. Recrutée pour ma thèse sur l'analyse des réseaux sociaux pour travailler avec des sociologues et économistes sur les usages de différents dispositifs (sites internet, expériences de paiements sans contact par téléphone etc.), je m'y suis formée aux techniques d'analyses qualitatives que je n'avais encore pas mises en pratique en réalisant des études de terrain auprès d'utilisateurs.

Dans la continuité de cette première expérience appliquée, j'ai ensuite choisi de passer le concours de chargée de recherche 2^{ème} classe à l'Inrets (Institut national de recherche sur les transports et leurs sécurité) pour appliquer mon travail de thèse au secteur du transport routier de marchandises dans le laboratoire de recherche SPLOTT (Systèmes productifs, logistique, organisation du transport et travail) dédié à cet objet. Je me suis, cette fois, formée aux techniques d'analyses plus quantitatives pour traiter la base de données interne au laboratoire avant de réaliser une série d'enquêtes de terrain auprès de chauffeurs-livreurs sous-traitants, coursiers en vélo et salariés d'agences de messagerie. J'ai été promue chargée de recherche 1^{ère} classe en 2014 après la fusion de l'Inrets – devenant l'Ifsttar – avec le LCPC (Laboratoire central des ponts et chaussées). Je suis aujourd'hui chargée de recherche au sein de l'Université Gustave Eiffel qui a fusionné l'Ifsttar avec l'ancienne Université Paris-Est notamment. Le 1^{er} février 2022, je suis devenue directrice adjointe du laboratoire SPLOTT.

Situations antérieures

Depuis 2020	<i>Chargée de recherche, Université Gustave Eiffel</i>
2014-2019	<i>Chargée de recherche, 1ère classe, IFSTTAR-Splott</i>
2008-2013	<i>Chargée de recherche, 2ème classe, INRETS-Splott</i>
2007-2008	<i>Ingénieur de recherches, Post-Doctorat, Centre de recherche et développement de France Télécom</i>
2006-2007	Enseignante contractuelle (PRAG), Université Reims Champagne Ardenne Enseignante, Ecole supérieure de gestion de Paris (ESG)
2005-2006	ATER, Université Reims Champagne Ardenne.
2003-2004	ATER, Université Paris Panthéon Sorbonne.
2000-2003	Allocataire-Moniteur, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

Diplômes et distinctions universitaires

2006	Qualification CNU en Economie
2006	Prix « Gaëtan PIROU » de la Chancellerie des Universités de Paris

- 2006 **Prix « Economie et gestion » de l'ANDESE** (Association nationale des docteurs en sciences économiques)
- 2005 **Doctorat en sciences économiques**, Université Paris I Panthéon-Sorbonne :
Harrison C. White : une théorie générale des marchés ?
- Mention* très honorable avec les félicitations du jury, proposition pour un prix de thèse et proposition pour une subvention de publication.
- Jury :*
- | | |
|--------------------------|---|
| Olivier FAVEREAU | Professeur à l'Université Paris X Nanterre (rapporteur) ; |
| Jérôme GAUTIE | Professeur à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne ; |
| André HERVIER | Maître de Conférences à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne (directeur de recherche) ; |
| Philippe STEINER | Professeur à L'Université Lille III (rapporteur) ; |
| Isabelle THIS SAINT-JEAN | Professeur à l'Université du Littoral. |
- 2000 **DEA** Epistémologie économique, Université Paris I Panthéon-Sorbonne : *L'histoire du concept d'encastrement de l'économie dans le social depuis la Grande Transformation de Karl Polanyi* (Mention bien)
- 1999 **Maîtrise** de sciences économiques, mention Economie Internationale, option Economie du développement, Université Paris I Panthéon-Sorbonne (Mention bien)
- 1998 **Licence** de sciences économiques, mention Economie Internationale, Université Paris X Nanterre, (Mention très bien)
- 1997 **Deug** de sciences économiques, Université Paris X Nanterre, (Mention bien)

RESPONSABILITES COLLECTIVES ET EXPERTISES

Présentation analytique

Je suis devenue **directrice adjointe** de mon unité de recherche en 2022, ce qui implique un engagement et une prise de responsabilité collective en plus de mon travail de chargée de recherche (représentation dans différentes instances : école doctorale, conseil de département de l'université, définition du projet scientifique interne etc.). Auparavant jusqu'en 2015, j'étais responsable de **l'organisation des séminaires** de cette même unité de recherche. J'ai pu aussi organiser des **journées d'études** sur la sous-traitance qui ont permis de faire se rencontrer des chercheurs de plusieurs horizons, à la fois en termes de pays, de disciplines et de secteurs étudiés, et de confronter nos approches. J'ai participé à l'organisation de colloques internationaux et été rapporteure pour différentes revues.

Travaillant dans un institut de recherche appliqué, un EPST, (bien que récemment fusionné avec une université), une grande partie de notre travail doit contribuer à **la diffusion de savoirs et pratiques scientifiques auprès de différents publics** (agents du ministère, opérateurs professionnels, fédérations de transporteurs, syndicats, chercheurs du réseau du ministère etc.). Outre les différentes réunions avec le ministère en charge des transports pour initier et rendre les résultats des projets en cours, j'ai publié des articles dans des **revues professionnelles** (comme la revue *Transports* ou *Transports, Infrastructure et mobilité*), je participe à des **réunions avec les inspections du travail**

régionales (Unité régionale d'appui et de contrôle du travail illégal de Bourgogne-Franche-Comté et d'Ile-de-France et de la répression des fraudes (pôle C Concurrence, Consommation et Répression des Fraudes) qui s'intéressent aux différents cas de « travail dissimulé » ou « travail déguisé » notamment. Je suis **sollicitée par les journalistes** de différents médias pour alimenter les débats sur les stratégies des groupes de livraison et les conditions de travail des livreurs (interviews pour le journal *La Croix*, le *Journal du dimanche*, l'*Officiel des transporteurs*, pour l'agence de presse AEF, pour *l'Angle Eco* (France 2), intervention pour l'émission *Entendez-vous l'éco ?* de France culture, pour l'émission *Cash investigation* de France 2 etc.). Je suis également régulièrement sollicité pour **des travaux d'expertises**. Ces dernières années elles ont surtout concerné la livraison urbaine en deux roues pour des plateformes numériques (Expertise pour l'Anses, Sopolab, Sharers and Workers).

Responsable d'équipes de recherche

- Direction adjointe du laboratoire de recherche SPLOTT
- Codirectrice projet TRM (Transport routier de marchandises) : encadrement d'une ingénieure de recherche et de stagiaires

Participation à l'organisation de colloques

- Membre du comité d'organisation pour les RFTM 2021 (Rencontres francophones transport mobilité) : Organisation de la table ronde Uberisation pour les RFTM, coordinatrice de sessions pour les RFTM, 2021
- Coorganisatrice Colloque « Work on the move » avec Gressel R. et Gadéa C., « Livraisons urbaines. Travail et métiers du transport de marchandises en ville ». 19 octobre 2018. Labex Futurs urbains, Ifsttar, Idhes, RT1 AFS

Organisation de séminaires et journées d'études

- Organisatrice des journées d'études « Dépendance et domination dans les relations de sous-traitance : Déterminants et conséquences pour les travailleurs et les entreprises? », 3 et 4 novembre 2016 avec les professionnels issus de la DGITM, FNTR, la DARES, Région Ile de France, DRIEA et les chercheurs spécialistes de la sous-traitance.
- Organisation de Conférences tout-Inrets autour des travaux de :
 - B. Guerrien concernant « La crise économique mondiale, causes profondes et perspectives », Février 2009
 - De L. Guihéry : « disparités des coûts de conduite dans le TRM international entre France, Allemagne et Pays-Bas », Septembre 2010
- Organisation de la programmation du séminaire interne Splott (2008-2015)
- Animatrice de sessions des journées doctorales de l'AFITL en 2008, 2009, 2013, 2016

Activité de rapporteure pour des revues

Revue française de socio-économie, Développement durable et territoires, Oeconomia, European transport research review

Expertises

- Experte pour le Groupe de travail « GT Plateforme » de l'Anses (2022) sur les risques encourus par les travailleurs de plateformes
- Participation au laboratoire de politique sociale Sopolab de l'Université Sorbonne Paris Nord, projet sur les travailleurs des plateformes en ville financé par le fond européen H 2020 (<https://project-plus.eu/>)
- Experte pour la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat : mission d'information relative aux transports de marchandises face aux impératifs environnementaux, Novembre 2020 à Mars 2021
- Expert pour le CESER Hauts de France :
Rème-Harnay P., Economie disruptive, innovation et emploi, assemblée plénière du CESER Hauts de France, expert invitée pour la table ronde, 7 novembre 2017
Rème-Harnay P., Ubérisation dans le transport routier de marchandises : Présentation au groupe de travail « Economie disruptive », Audition, CESER, Hauts de France, 18 Septembre 2017
- Experte pour La FNTR (fédération nationale des transporteurs routiers) : Audition sur « les enjeux de la sous-traitance dans le transport de marchandises » : section transport urbain de la FNTR, 2016
- Expert scientifique de la région Ile-de-France pour évaluation de projet de recherche doctorale dans les thématiques ACTION PUBLIQUE REGIONALE » pour les années 2008 et 2009.

Contrats de recherche

Années	Rôle	Titre	Financeurs
2021-2022	Membre	Analyse des réseaux de sous-traitance des constructeurs automobiles japonais en Thaïlande et dynamiques de développement des métropoles asiatiques	ANR I-SITE FUTURE, Université Gustave Eiffel (11800€)
2021-2023	Membre	Analyse du rôle des transporteurs traditionnels et coopératives de transporteurs dans le développement des circuits alimentaires courts et de proximité	DGITM, Ministère de la transition écologique (15000€)
2019-2021	Porteure	Evolution des formes d'emploi pour les livraisons du dernier kilomètre	DGITM, Ministère de la transition écologique (10000€)
2014-2017	Membre	Analyse des tournées des professionnels mobiles dans le Trafic urbain	ADEME (172 000€)
2017-2019	Coporteure	Analyse de l'ubérisation des transports de marchandises	DGITM, Ministère de la transition écologique (15000€)
2015-	Coporteure	Développement de la sous-traitance en ville pour les	DGITM, Ministère de

2016		transports routiers de marchandises	la transition écologique
2012-2015	Membre	METROFREIGHT, contrat international sur les livraisons en métropole : sous-traitance et spécificités urbaines	FONDATION VOLVO (3,5 millions\$)
2010-2013	Membre	Analyse de la sous-traitance et de la formation des prix du transport fluvial en fonction de la structure des entreprises.	ANR (756 091€)
2009-2012	Porteure	Formation des prix des transports routiers de marchandises (facteurs économiques et sociaux)	DGITM, Ministère de la transition écologique (10000€)

ENSEIGNEMENTS

Présentation

Mon activité d'enseignement a commencé par des travaux dirigés en tant qu'allocataire moniteur à l'Université Paris 1 puis des cours magistraux à la fois en économie et sociologie à l'Université de Reims en tant qu'Ater puis Prag. Les cours dispensés sont alors assez divers tant dans leur contenu (histoire économique, sciences sociales, macroéconomie etc.) que vis-à-vis des publics visés (de L1 à M2 et des étudiants d'AES ou Economie à l'Université et d'écoles de commerce). A partir de 2008, ils sont centrés autour de la thématique transport et souvent liés à mes travaux de recherche pour des publics plus spécialisés (Master transport, ENPC, Ecole de transports). J'encadre entre trois et sept mémoires de M1 et M2 par an (entre l'Ecole des transports, les stagiaires que nous encadrons au sein de Splott, et les demandes extérieures d'étudiants en transport).

Je suis également dans les jurys de l'Ecole supérieure de transport pour les soutenances de mémoire et les évaluations de passage d'année pour les étudiants en formation continue (VAE : Master 2 Manager Transport et logistique, EST).

Tableau synthétique

Intitulé du cours	Niveau	Nature de l'enseignement	Volume horaire	Institution	Effectif	Année
Macroéconomie des transports	M1	Cours	18h	Ecole supérieure des transports	40	2018-2022
Economie des transports	M2	Cours	5h	Ecole nationale des ponts et chaussées	40	2020-2022
La taxe carbone dans le TRM	M2	Cours	3h	ENPC	50	2015
Les prestataires routiers de livraison urbaine, caractéristiques et organisation du secteur	M2	Cours	3h	ENPC	50	2014
Les territoires de	M1	Cours	27	Institut français	40	2010-

l'échange				d'urbanisme. Université Marne la Vallée		2015
Evaluation des politiques publiques : la taxe carbone et le transport routier de marchandises	M2	Cours	3	ENPC	50	2012
Sciences sociales approfondies	L3	Cours +TD	27	Université Reims- Champagne Ardenne, AES	300	2005- 2007
Problèmes économiques contemporains	L3	Cours	54	Université Reims- Champagne Ardenne, AES	50	2005- 2006
Histoire économique	L2	Cours	54	Université Reims- Champagne Ardenne	150	2006- 2007
Théories sociologiques contemporaines	M1	Cours	54	Université Reims- Champagne Ardenne, Economie	45	2006- 2007
Macroéconomie	L1	Cours	36	Ecole supérieure de gestion, Paris	40	2005- 2007
Microéconomie	L2	TD	18	Université Paris 1	40	2000- 2004
Microéconomie	L1	TD	18	Université Paris 1	40	2000- 2004
Mathématiques	L1	TD	18	Université Paris 1	40	2000- 2004
Théories économiques	L2	TD	18	Université Paris 1	40	2000- 2004
Economie budgétaire et fiscale	L2	TD	18	Université Paris 1	40	2000- 2004

Encadrement de mémoires, stages et thèses

- **Coencadrement⁶³ de la thèse** de Elia Da Silva : « Entreprises de course urbaine et ubérisation » « 2017- 2021 », avec Corinne Blanquart, soutenue à l'Université de Lille en 2021.
- **Membre de comités de suivi de thèse**
 - Pour la thèse de Camille Horvath depuis 2020 : « Quelles adéquations entre offre et demande en produits issus des circuits courts alimentaires de proximité, et quelles spécificités sur les territoires périurbains? » (thèse en cours sous la direction de François Combes au sein de l'Université Gustave Eiffel)
 - Pour la thèse de Emmanuelle Moesch depuis 2022 : « Les politiques publiques environnementales peuvent-elles faire évoluer les pratiques du BTP et les modalités de

⁶³⁶³ La direction scientifique de l'Université Gustave Eiffel se réfère au document suivant qui distingue coencadrement et codirection : <https://edstic.unice.fr/fr/node/34> (envoyé par la DS en Mars 2022)

construction, rénovation et réhabilitation de la ville ? » (thèse en cours sous la direction de Corinne Blanquart au sein de l'Université Gustave Eiffel)

- **Encadrement d'une ingénieure d'études** pour le projet TRM : Leila Gaillard (2015-2016)
- **Encadrement de 3 à 7 mémoires de M1 et M2 par an** : M1 (Manager transport et logistique pour l'Ecole supérieure de transport (100%) depuis 2019) et de M2 (Master Economie, Université Paris 1 ; Master Transport, Université Versailles-Saint Quentin ; Master 2 Sociologie et anthropologie des enjeux urbains, Lille1...)
- **Encadrement d'étudiants en M1 ou M2 en stage au sein du laboratoire Splott** : Stages de 3 à 6 mois (stage de 6 mois en cours Master2 en Mobilité Durable, Transition et société, Université Paris Saclay ; stage de 6 mois Master 1 en Economie, Université de Tours en 2021 ; Stage de 6 mois, M2 Sociologie Quantitative et Démographie, Université Paris-Saclay, 2019 ; stage 6 mois M 1 Transports et mobilité, Université Montpellier, 2018 ; 4 mois M1 Urbanisme Durable et Aménagement, Université de Reims ; 4 mois M2 Magistère Aménagement, Université Paris1, stage de 6 mois M2 Sociologie et anthropologie des enjeux urbains, 2017 ; stage de 4 mois, M1 Transport, Logistique, Territoire et Environnement, Paris 4 Sorbonne, 2017 ; stage de 4 mois M1 Urbanisme et Aménagement, Université de Paris Ouest Nanterre La Défense, 2015, stage de 3 mois, M 1 Aménagement, Paris 12, stage de 6 mois, M2 transport, Université Versailles-Saint Quentin.

RECHERCHE

Présentation analytique de l'activité de recherche

Mes travaux de recherche ont été développés dans une approche en termes de « sociologie économique ». Centrés sur des objets *a priori* strictement économiques comme les prix, la sous-traitance, la taxation, ils procèdent d'une démarche majoritairement empirique et qui tient compte des contraintes géographiques des territoires analysés. Ils mettent en avant les rapports de pouvoir et de dépendance dans les relations entre les entreprises, en particulier les relations de sous-traitance. Mes recherches peuvent être regroupées en quatre axes.

Le premier axe s'intéresse aux prix, et à l'incidence sur les prix de l'instauration de taxes, dans les transports. Dans la continuité de ma thèse sur l'analyse des marchés de Harrison White (Rème, 2005 ; Guerrien, Rème, 2006, Rème, 2007 ; Rème, 2008), je suis entrée au sein de l'unité de recherche Splott avec un premier projet sur la formation des prix par les transporteurs (Rème-Harnay, 2012, *Rapport DGITM*). Il s'agissait d'une part, de procéder aux premiers entretiens auprès de cadres commerciaux employés par des grands groupes et d'exploiter la base de données interne au laboratoire, une grande enquête réalisée auprès de chargeurs (les entreprises qui ont besoin d'un service de transport). Une première segmentation des transporteurs a ainsi pu être envisagée. D'autre part, j'ai aussi analysé les freins à l'instauration d'une taxe carbone en 2010 (Rème-Harnay, 2012, *Cahiers scientifiques du transport*) et comparé cette proposition de loi aux taxations carbone dans les autres pays européens (Rème-Harnay, 2012, *ETRR*). Outre les choix macroéconomiques nationaux en matière de fiscalité, la taxe carbone est envisagée en regard du rôle de la TIPP et de la TGAP. Elle est également envisagée comme un enjeu de rapport de force entre transporteurs et chargeurs, ces derniers souhaitant imposer les conditions d'un report de prix. Ces enquêtes m'ont ainsi conduite à m'interroger plus généralement sur les rapports économiques entre les différents acteurs opérationnels du transport, qui constituent l'objet de l'axe 2.

Le secteur du transport est particulièrement intermédié. Courtiers, transitaires, commissionnaires, affréteurs sont autant d'acteurs qui organisent le transport pour le compte de chargeurs et délèguent son exécution aux transporteurs. En outre le transport, comme bien d'autres secteurs, est structuré autour d'une poignée de grands groupes et d'une multitude de très petites entreprises. La sous-traitance occupe donc une place particulière dans le secteur des transports. C'est à travers la notion de dépendance économique que j'analyse ces rapports entre les entreprises (Rème-Harnay et al. 2014). A partir d'une littérature académique pluridisciplinaire, j'ai plus précisément tenté de construire des indicateurs pratiques de mesure de dépendance en les confrontant à une enquête auprès de sous-traitants réalisée durant l'année 2015 en Ile-de-France (Rème-Harnay, 2018, *Revue de l'Ires*). Grâce à ceux-ci il est possible d'évaluer la dépendance économique des chauffeurs-livreurs vis-à-vis de groupes de messagerie comme la poste, DHL, Fedex et d'analyser les conséquences de cette dépendance sur les conditions d'emploi et de travail des livreurs (Rème-Harnay, 2021, *Rapport DGITM*, Rème-Harnay, 2021, *Work, Employment society*). Un focus est réalisé sur la sous-traitance mise en place par Amazon qui témoigne d'un perfectionnement de la mise à distance des risques et responsabilités (Rème-Harnay, 2020, *Revue transports et infrastructures*) via l'introduction de niveaux intermédiaires allongeant la cascade de sous-traitance (Rème-Harnay, 2019, *Revue transports et infrastructures*). Je confronte également les critères aujourd'hui retenus par le droit français pour analyser la dépendance et montre que ceux-ci sont mal adaptés aux relations de sous-traitance et ne permettent pas d'identifier de situations d'abus de dépendance économique qui pourraient pourtant constituer un recours pour les sous-traitants (Rème-Harnay, 2020, *Droit et société*). D'une manière plus générale, ces travaux font apparaître les paradoxes des politiques publiques en matière de transport, témoignant à la fois d'une volonté de limiter le nombre de sous-traitants tout en restreignant les recours que ces derniers pourraient formuler auprès de leurs donneurs d'ordres, favorisant les bonus pour l'achat de véhicules électriques et limitant l'accompagnement fiscal des entreprises (Rème-Harnay, 2021, EVAP).

Dans un troisième axe, je compare cette forme de sous-traitance industrielle qui permet d'éviter la relation d'emploi à la sous-traitance massive auprès de microentrepreneurs par les plateformes numériques de livraison de repas comme Deliveroo et Ubereats. Je m'interroge en particulier sur l'existence d'un « capitalisme de plateforme » radicalement nouveau introduit par ces nouvelles entreprises (Rème-Harnay, 2020, RFSE). Il s'agit à la fois de tenter de le caractériser en mettant l'accent sur le rôle joué par les algorithmes pour éliminer toutes les rigidités liées aux formes de sous-traitance traditionnelle (préavis pour rupture de contrat, gestion des RH, technique de contrôle) tout en nuancant sa nouveauté (Rème-Harnay, 2022, communication pour *JE « Capitalisme de Plateforme »*). J'essaie de montrer qu'il s'agit davantage d'un perfectionnement de la sous-traitance que d'une innovation radicale. Si l'on s'intéresse aux propositions pour lutter contre la précarité de ces coursiers, la requalification du contrat commercial en CDI ne peut ainsi être envisagée comme solution unique. En effet, certaines plateformes recrutent en CDI, mais elles contournent le droit du travail en renouvelant la période d'essai puis en licenciant avant la fin de cette dernière. Elles imposent également des revenus faibles fixés au salaire minium sans possibilité d'évolution et des conditions de travail difficiles. C'est pourquoi nous posons la question de la protection des travailleurs, notamment contre la dépendance économique, de manière plus large en suivant le groupe de recherche GR PACT qui propose de modifier le code du travail en introduisant la notion de dépendance à côté de la subordination, ou en tenant compte des critères de dépendance économique que je proposais dans le 2^{ème} axe pour reconstruire la notion d'abus de dépendance économique.

Enfin dans un dernier axe, je croise ces analyses en termes de dépendance économiques des chauffeurs-livreurs avec une perspective plus territoriale. J'examine la variabilité de la dépendance selon le caractère urbain ou interurbain de l'activité de transport (Rème-Harnay, 2022, *RTBM*). Il s'agit de montrer que les livraisons urbaines sont davantage sous-traitées que les autres en raison des spécificités de ces territoires (congestion, manque de stationnement, densité de livraisons) et qu'il peut être plus facile d'échapper à la dépendance dans le transport interurbain (longue distance) en raison de la taille

des véhicules et de l'organisation du transport notamment. Ainsi un véhicule lourd permet de varier les activités de transport quand un véhicule léger cantonne plus fréquemment à la ville. Une organisation de transport en messagerie favorise des rapports hiérarchiques quand du transport interurbain favorise des relations plus horizontales entre entreprises de même taille. De même, sont comparés les statuts anglais et français des chauffeurs-livreurs de la messagerie (Rème-Harnay, 2022, *Work, employment society en cours de révision*). A priori le régime de protections sociales choisi par la France est plus susceptible de protéger les chauffeurs-livreurs qu'en Angleterre où les chauffeurs-livreurs peuvent être des particuliers et les contrats « zero-hour » sont légion mais mon analyse montre qu'en réalité la sous-traitance s'est tellement développée dans le transport français, les contrats pour Amazon ont tellement dégradé les conditions de travail que le contrat de travail français ne protège plus contre la précarité de l'emploi et du travail.

Annexe 4. Liste classée des travaux scientifiques

*Articles dans revues à comité de lecture*⁶⁴

Rème-Harnay P., 2022, "Regulating outsourcing in urban freight : should it be limited to the last mile?", *Research in Transportation Business & Management* (available online 18 May 2022)

CiteScore 2020 4.6

Rème-Harnay P., 2020, « Dépendance économique dans les relations de sous-traitance : quels critères ? Le cas des chauffeurs-livreurs de la messagerie », *Droit et société*, 104, 1, Lextenso, pp 189-209, DOI: 10.3917/drs1.104.0189 <https://www.cairn.info/revue-droit-et-societe.htm#>

Liste HCERES sciences de la société, CiteScore 2018 0.5

Rème-Harnay P., 2020, « Comment les plateformes numériques accroissent la dépendance dans les relations de sous-traitance : Le cas de la livraison à vélo », *Revue Française de Socio Economie*, 2, 25, Editions la Decouverte, pp 175-198, DOI: 10.3917/rfse.025.0175 <https://www.cairn-int.info/revue-francaise-de-socio-economie-2020-2-page-175.htm>

Liste CNRS rang 4, Liste HCERES Economie et gestion rang C

Rème-Harnay P., 2018, « Parcours de sous-traitants économiquement dépendants. L'exemple de la messagerie urbaine », *Revue de l'Ires*, 93, Institut de Recherches Economiques et Sociales - IRES, pp.81-106, <http://www.ires-fr.org/publications-de-l-ires>

Harnay P.-V., Rème P., 2017, « Davidson : Decision and Interpretation », *Argumenta, Journal of analytic philosophy*, n°5

ERIH, Economie expérimentale et philosophie, SJR 2020 0.105

Rème-Harnay P. Cruz C., Dabanc L., 2014, « La sous-traitance dans la messagerie urbaine : logiques économiques et rapports de dépendance », *Economies et sociétés, socioéconomie du travail*, Numéro 36, Novembre.

Liste CNRS rang 4, Liste HCERES Economie et gestion rang C, SJR 2016.101

Rème P., Harnay P.V., 2012, « The French carbon tax system : a failure facing European experiments? The case of road freight transport », *European Transport Research Review*

CiteScore 2020 5.0

Rème P., 2012, « La fiscalité carbone en France : un échec face à l'exemple de la Suède ? Le cas des transports routiers de marchandises », pour *Cahiers scientifiques du transport*, n° 61

CNRS rang 4, FNEGE rang 4, HCERES Economie et gestion rang C, SJR 2020 0.105

⁶⁴ On peut trouver via les liens suivants la listes des revues **HCERES** 2021 <https://www.hceres.fr/fr/publications/liste-des-revues-et-des-produits-de-la-recherche-hceres-pour-le-domaine-shs1-3>, la liste des revues **CNRS** 2020 https://www.gate.cnrs.fr/IMG/pdf/categorisation_et_la_liste_des_revues_FNEGE_Fondation_nationale_pour_lenseignement_de_la_gestion_des_entreprises <https://www.fnege.org/publications/classement-des-revues> ; lorsque cela est possible je cite également le **CiteScore** en spécifiant l'année, l'European Reference Index for the Humanities (**ERIH**) https://www.fabula.org/actualites/classement-des-revues-en-litterature-propose-par-l-erih-european-reference-index-for-the-humanities_24722.php, ou le Scimago Journal & Country Rank **SJR**, <https://www.scimagojr.com/journalrank.php>

Rème P. et Guerrien B., 2009, « Quelle synthèse entre économie et sociologie ? », coécrit avec Bernard Guerrien, *Cahiers internationaux de sociologie*, n°127

Liste AERES sciences de la société, SJR 2013 0.187

Rème P., 2008, « Harrison White : une théorie générale des marchés ? », in *Vie et Sciences de l'entreprise (anciennement Reflets et Perspectives de la Vie Economique)*, p. 6-21, numéro 178

Econlit Expanded Journal List, AERES 2019, FNEGE 2019 (revue émergente) , CiteScore 0.1

Rème P. 2007, « Marché et signaux : de Spence à la nouvelle sociologie économique de White », *Recherches Economiques de Louvain*, 73(4), second trimestre

CNRS rang 3, HCERES Economie et gestion rang B, CiteScore 2015 0.3

Rème P., 2006, « Mercado de economistas, mercado de sociólogos », in la *Revista Cuadernos de Economia*

CiteScore 2020 0.5

Article en cours de soumission/ révision

Rème-Harnay P., « Precarity and subcontracting relationships: the case of parcel delivery drivers in France », *Work, Employment, Society*, en cours de revision (2ème tour, demande de modifications mineures)

CNRS rang 3, HCERES Economie et gestion rang A, FNEGE rang 2, CiteScore 2020 5.4

Contribution à un ouvrage collectif :

Rème P., 2008, « D'où viennent les marchés ? Le point de vue de la sociologie économique » in Guillemain H. (sous la direction de), *Échanges, marché et marchandisation*, L'Harmattan, Paris

Articles dans revues professionnelles

Rème-Harnay P., 2020, Retards de livraison, colis non reçus, modalités non respectées, des erreurs imputables aux chauffeurs-livreurs ?, *Transports, infrastructures et mobilité*, 519, Editions EMH, pp 39-43
<http://www.emhéditions.com/>

Rème-Harnay P., 2019 « Amazon, Révolution dans la messagerie », *Revue Transports, infrastructures et mobilité*, juin, 515

Rème-Harnay P., 2014, « Evolution et formation des prix dans le transport fluvial de marchandise : indicateurs statistiques et enquête de terrain », *Revue Transports*

Rème-Harnay P., 2010, « Le retrait de la taxe carbone : recul écologique ou nécessité économique ? », *Revue Transports*

Rapports de recherche

Rème-Harnay P., 2021, *Evolution des stratégies de gestion de la main d'œuvre du dernier kilomètre à l'ère des plateformes numériques : impact sur le marché du travail et la précarité* (DGITM) Rapport de recherche, 51p

Rème-Harnay P., Blanquart C., 2019, *Rapport final du contrat de recherche «Ubérisation des transports routiers de marchandises»*, Ministère de la transition écologique et solidaire, pour la DGITM, 82p

Niérat P., Rème-Harnay P., Blanquart C., 2017, *Rapport final du contrat de recherche 'Transports routier de marchandises'*, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie - MEDDE ; Direction Générale des Infrastructures, du Transport et de la Mer, 91p

Rème Harnay, 2012, *Rapport final. La formation des prix dans le transport routier de marchandises DGITM*

Comptes rendus d'ouvrages :

Rème-Harnay P., 2019, Compte rendu de l'ouvrage *L'emprise des marchés. Comprendre leur fonctionnement pour pouvoir les changer* par Michel Callon, 2017. *Natures, sciences, sociétés*, 27,1, p. 107-110 DOI: 10.1051/nss/2019018

Rème-Harnay P., 2018, Note de lecture sur l'ouvrage *Faire la concurrence. Retour sur un phénomène social et économique* par Patrick Castel, Léonie Hénaut, Emmanuelle Marchal. *Revue Française de Socio-économie*, 20.

Rème-Harnay P., 2010, Note critique de *Sociologie économique* de M. Granovetter, in *Revue française de socio-économie*, premier semestre, n°5.

Communications

Rème-Harnay P., 2022 : « Des entreprises de transport classiques aux plateformes numériques : nouvelle forme de gestion des livreurs ? Scores et seuils de dépendance économique », Colloque *La plateformesisation du travail : nouvelles formes d'emploi, nouvelles formes d'organisation*, 11-13 mai

Rème-Harnay P., 2022 : « Des entreprises de transport classiques aux plateformes numériques : une révolution de la gestion des livreurs ? », Journée d'étude *Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire*, 25 janvier 2022

Rème-Harnay P., 2021, « Du contrat de travail au contrat de sous-traitance : Quelles évolutions du statut des chauffeurs-livreurs et des coursiers ? Pour quels effets socioéconomiques ? », Séminaire *Evaluation des Politiques Publiques* (EPOP)

Rème-Harnay, P., 2020, La messagerie urbaine, une chaîne d'acteurs dépendants qui ne peut être transformée ?, *FUTURE Days*, Champs sur Marne, France, 2020-12-01, 34p

Rème-Harnay, P., 2019, « L'emprise des sous-traitants de la messagerie : entre dépendance économique et reconnaissance professionnelle », *Colloque Les formes contemporaines de l'emprise*, Université de Mons

Vanson-Magalhães Da Silva E., Blanquart C., Rème-Harnay P., 2019 « Entreprises de course urbaine et uberisation », *RFTM Rencontres Francophones Transport Mobilité*, 11-13 juin

Rème-Harnay P., 2018, « De la messagerie express traditionnelle urbaine aux nouvelles plateformes de course, une révolution de l'organisation du travail ? », *Journées d'études "Livraisons urbaines"*, Champs-sur-Marne.

Rème-Harnay P., 2018, « La dépendance économique des chauffeurs-livreurs », Séminaire de l'IRES

Rème-Harnay P., 2018, "Ordinary general contractor or platform: is there a specificity in the intermediation relationship with deliverers ?", *Colloque Travail et emploi à l'ère du capitalisme de plateforme*, Paris.

Rème-Harnay P., 2018, « Dépendance économique chez les sous-traitants des plateformes numériques de la course urbaine : enjeux de définitions et de volonté politique », *RFTM 2018 : Premières Rencontres Francophones Transport Mobilité*, Lyon.

Rème-Harnay P. et Fernandez D., 2017, « Des déterminants économiques à la mobilité des personnels soignants ? », *Colloque Work on the Move*

Rème-Harnay P., 2017, Rapports de pouvoir dans les relations de sous-traitance », *Congrès de l'AFS*, Association française de sociologie, Amiens

Rème-Harnay P., 2016, « Sous-traitance et dépendance dans la messagerie urbaine : Enquête 2015 auprès des chauffeurs livreurs en Île-de-France », *Journées d'études « Dépendance et domination dans les relations de sous-traitance : Déterminants et conséquences pour les travailleurs et les entreprises ? »*

Rème-Harnay P., 2016, « La survie des PME sous-traitantes de la messagerie urbaine malgré la dépendance économique », 2ème *Colloque CIDE (Colloque Interdisciplinaire sur la Défaillance d'Entreprise)* Université Paris Ouest Nanterre La Défense

Rème-Harnay P., 2016, « La formation des prix dans les transports routiers de marchandises : une analyse statistique à partir de trois bases de données », *Journée d'études : Prix et coûts de transport dans l'Europe préindustrielle. Perspectives comparées.*

Rème-Harnay P., 2014, « Understanding Urban outsourcing », Séminaire international *Dialogue on City Logistics*, 14 Mars, Université Paris Est.

Rème-Harnay P., 2012, « Les entreprises de transport dans les logiques de la sous-traitance urbaine », Mai 2012, *Commission Transport léger*, FNTR

Rème-Harnay P., 2012, « Les logiques de la sous-traitance urbaine », Pour un renouveau de la logistique urbaine, *Centre d'Analyse Stratégique*

Rème-Harnay P., 2011, « La fiscalité carbone en France, le cas du TRM », *Journées transports de marchandises, vers un développement durable ? » RETA (Réseau des Économistes Transport et Aménagement)*

Rème P., 2006, « Where do markets come from? Is economic sociology able to give an answer? », Communication à la conférence de l'EAEPE (European Association for Evolutionary Political Economy), Istanbul

Rème P., 2006, « Harrison White, une théorie sociologique des marchés », Session jeunes chercheurs, *Colloque de l'AFSE Association Française de Sciences Economiques*, Paris.

Rème P., 2005, « From Spence's economic model to White's New Economic Sociology », communication pour la 9^{ème} conférence annuelle de l'ESHET (Economic Society for the History of Economic Thought), Stirling (GB)

Rème P., 2003, « L'apport de la sociologie économique à l'analyse de la formation des prix », communication pour le X^{ème} colloque de l'A.C.G.E.P.E. (Association Charles Gide pour l'Etude de la Pensée Economique) intitulé *Histoire des représentations du marché*, Grenoble.

Annexe 5. Résumés en Français et anglais

Résumé

Depuis les années 1980, les firmes ont accentué leurs stratégies de restructuration, via la sous-traitance, reportant par-là sur d'autres leurs responsabilités en matière de gestion de la main d'œuvre. Externalisation, filialisation, sous-traitance, ubérisation se sont multipliées, conduisant dans certains secteurs à un « processus de désintégration verticale ». L'usage massif de la sous-traitance fait l'objet de nombreuses recherches visant à expliquer et décrire celle-ci en particulier dans le cadre du développement des chaînes internationales de sous-traitance. Ce maillage en perpétuelle expansion est analysé en mettant notamment l'accent sur le rôle des groupes multinationaux tentaculaires et la réaction des firmes preneurs d'ordres dans les pays en développement. Cette HDR souhaite montrer la fécondité du croisement de cette dimension globale de la sous-traitance avec des analyses plus fines des relations entre entreprises nationales, voire entreprises individuelles. Elle procède, pour ce faire, d'une approche d'emblée pluridisciplinaire en questionnant les implications sociales et politiques de la performance économique de l'externalisation. Elle s'appuie, par exemple, sur l'analyse de la jurisprudence et de la législation pour questionner la confrontation des cadres réglementaires à différentes échelles (mondiale, nationale, locale) et son retentissement sur l'organisation du travail des sous-traitants. Elle s'enrichit également en mobilisant des analyses de terrain misant sur l'observation et les entretiens pour décrire dans le détail les transformations d'un secteur industriel – le transport de marchandises - et la recomposition des relations entre les acteurs de ce secteur.

Les transports de marchandises forment un secteur économique concerné à double titre par cette recomposition. D'une part, la transformation des chaînes mondiales de sous-traitance et de délocalisation implique une fragmentation des lieux de production et de vente. Le transport de marchandises est, en ce sens, un maillon incontournable pour permettre l'assemblage de biens intermédiaires importés et exportés. D'autre part, les transports ont leur propre chaîne d'acteurs, composée de groupes donneurs d'ordres sous-traitants en cascade à d'autres acteurs, spécialisés sur un sous-segment des transports de marchandises. Le transport routier qui représente le maillon national, voire européen, de ces chaînes – soit 88,4% des transports intérieurs de marchandises en France en 2020 selon *Les chiffres clés du transport 2022* compilés par le service statistique du ministère en charge des transports SDES – a ainsi connu, depuis les années 1980, de nombreuses transformations pour s'adapter aux modifications du tissu productif, notamment aux stratégies de juste-à-temps. Le sous-secteur de la messagerie, dédié aux livraisons et enlèvements rapides et fréquents d'envois de petits poids est particulièrement adapté à ces stratégies et il n'est pas étonnant que ce soit celui qui ait connu les plus grands bouleversements. Il permet, via des réseaux d'entrepôts, de massifier le transport sur de longues distances entre ces entrepôts, mais doit recourir à de nombreux chauffeurs-livreurs sur ce qu'on appelle « le dernier kilomètre » pour réaliser les tournées locales à partir de ces entrepôts. Or, alors que ce sous-secteur était essentiellement dédié aux transports industriels, il inclut désormais les envois du e-commerce destinés aux particuliers avec une pression forte exercée sur les délais et les prix. Les nouvelles entreprises de livraison, couramment appelées « plateformes numériques », comme Amazon ou Uber, ne sont pas étrangères à cette accélération des tournées de livraison bon marché. La sous-traitance qui y était l'une des plus massive du secteur des transports routiers de marchandises en progression continue depuis 1984 s'en trouve renforcée et modifiée en particulier sur le segment urbain.

Il existe néanmoins très peu de données quantitatives ou qualitatives sur l'ampleur de la sous-traitance du secteur de la messagerie en dehors du taux de sous-traitance comme proportion du chiffre d'affaires cumulé des entreprises qui figurait dans les enquêtes annuelles entreprises (EAE)

jusqu'en 2007. Jusqu'à cette année-là, on pouvait notamment établir des comparaisons intersectorielles (en observant la progression d'autres sous-secteurs des TRM comme la longue distance, le transport de proximité etc.) et des comparaisons sur les tailles d'entreprises donneurs d'ordres. La messagerie apparaissait ainsi comme un secteur dominé par une poignée de grands groupes sous-traitant massivement (autour de 50% du chiffre d'affaires cumulé du secteur selon les EAE) à une multitude de petites entreprises, quand les entreprises des secteurs de la longue distance et du transport proximité ne sous-traitaient qu'autour de 15% de leur chiffre d'affaires. La disparition des enquêtes annuelles entreprises met fin à cette comparaison. Les comptes des transport publiés chaque année par le ministère en charge des transports entre 2012 et 2019, continuent à calculer la proportion du chiffre d'affaires cumulé des entreprises de transport mais pour le seul secteur de la messagerie (témoignant d'ailleurs là que la sous-traitance de ce secteur est particulièrement à surveiller). Sur la sous-traitance dans les transports de marchandises, aucun autre élément statistique n'existe, d'autant que les entreprises de messagerie elles-mêmes sont, en réalité, éparpillées au sein des différentes catégories NAF (Transport routier de fret de proximité, messagerie, transport routier de fret interurbain, activité de poste et courrier). Plusieurs enquêtes empiriques régionales ont cependant été menées dans les années 1980-90, mais leurs analyses sont aujourd'hui trop anciennes au regard des transformations qu'a connu ce secteur, ou leurs échantillons trop biaisés.

Pour pallier ce manque de données, j'ai procédé à mes propres enquêtes pour mesurer la sous-traitance. La partie 1 de l'HDR s'attache d'abord à montrer, en s'appuyant sur des archives et des enquêtes de terrain des années 1980-1990, comment s'est constitué seulement très récemment le « marché des transports routiers de marchandises ». En effet, l'Etat a longtemps contrôlé très strictement les TRM en limitant l'accès aux entreprises par des quotas de licences courtes et longues et en fixant les prix de transport (selon le poids des envois et la distance du déplacement), et ce, pour favoriser le développement du mode ferroviaire. La fin de ces différentes réglementations au milieu des années 1980 a entraîné l'apparition de nouveaux acteurs et la formation de prix divers selon le pouvoir de marché détenu par les acteurs du transport. Les tentatives de régulation dans les années 2000 montrent la difficulté de réglementer ce secteur particulièrement hétérogène et conduisent à des législations parfois paradoxales. C'est dans ce contexte que s'inscrit notre analyse de la sous-traitance dont je montre qu'elle change de nature et de forme au travers de ces quatre décennies, ce qui explique aussi sans doute les difficultés à la mesurer. Je recense néanmoins quelques tentatives d'estimations en pourcentage de chiffre d'affaires et en volume de fret et propose, à la fin de la partie 1, une approche en termes de proportion du personnel non-salariés par le groupe. L'ampleur de la sous-traitance apparaît alors assez nettement puisqu'elle représente 90% des personnels roulants des agences de messagerie en Ile-de-France en moyenne en 2021.

J'ai ensuite cherché à analyser plus finement les formes de sous-traitance et les rapports de dépendance qu'elles induisent entre les entreprises du sous-secteur spécifique de la messagerie, c'est-à-dire entre des groupes de transport internationaux et des très petites entreprises. Je considère la dépendance interfirmes dans la logique de Robert Emerson (1962), comme le pendant de la notion de pouvoir, l'analysant comme une notion relative, comparative, qualifiant la nature et l'intensité de la relation entre sous-traitants et donneurs d'ordres. Dans la première partie de l'HDR, j'ai regroupé les travaux qui s'intéressaient à définir des indicateurs de dépendance et d'éventuels seuils à partir duquel cette relation pourrait devenir problématique. Car à partir d'un certain seuil de dépendance, une entreprise n'est plus seulement nécessaire à l'autre mais cette autre n'a plus d'autre choix que de se conformer aux décisions de la première quoi qu'il lui en coûte (Marchesnay, 1979). Pour ce faire, je me suis appuyée sur les travaux de sociologues (Emerson, 1962, Jacobs, 1974) et d'économistes (Marchesnay, 1979 et Grand, 1997) qui avaient

proposé des indices théoriques pour mesurer le degré de dépendance. Alors que ces analyses en restaient à un niveau strictement théorique, je les ai confrontées à mes enquêtes empiriques auprès des sous-traitants. Ensuite, pour interpréter les chiffres construits via ces enquêtes, j'ai choisi de procéder à des études comparatives, mettant en perspective la sous-traitance dans les transports urbains et interurbains, puis dans la messagerie et chez les plateformes numériques de courses. En effet, via des indicateurs synthétiques, et en contextualisant l'analyse de la dépendance, il est possible de déterminer dans quelles situations son niveau est symptomatique de difficultés économique pour les sous-traitants.

La troisième partie de l'HDR s'intéresse d'abord aux conséquences de cette dépendance économique, en particulier en termes de transfert de responsabilités, ce qui n'est pas sans conséquences sur ce que j'appelle les précarités de l'emploi – en termes d'instabilité des contrats – et du travail – la perte de sens engendrée par la dégradation des conditions de travail. Elle montre par exemple que le CDI ne permet plus de protéger les travailleurs de ces précarités. Nous proposons ainsi une analyse non binaire de la précarité, considérant qu'elle touche les travailleurs étudiés ici à des degrés divers. Ensuite sont recensés quelques outils de contre-pouvoir dont peuvent user les sous-traitants. L'arme judiciaire devrait constituer le recours privilégié des sous-traitants pour lutter contre ce que les instances judiciaires appellent « le travail dissimulé » ou « le travail déguisé ». Pourtant, elle s'avère particulièrement limitée, à la fois par une disposition spécifique du code des transports, « le contrat-type sous-traitance » qui empêche les requalifications des contrats commerciaux en contrats de travail, et en raison de la notion juridique d'abus de dépendance économique inadaptée aux relations de sous-traitance. Les sous-traitants mettent alors en place différentes stratégies individuelles de survie et /ou de contournement de la dépendance économique, qui varient selon leurs trajectoires professionnelles, les sécurités dont ils disposent par ailleurs, leurs objectifs personnels etc.

Summary

Since the 1980s, firms have accentuated their restructuring strategies, via outsourcing, in particular in order to defer their responsibilities in terms of labor management to others. Outsourcing, development of subsidiaries, uberisation have multiplied, leading in some sectors to a "vertical disintegration process". A number of research studies have proposed theoretical explanations and descriptions of this process, with particular emphasis on the development of international subcontracting chains. However, in economics, there are fewer works that describe, through field surveys, the transformations of an industrial sector and the recomposition of relations between the actors in this sector.

Freight transport is an economic sector affected by this reorganization in two ways. On the one hand, the transformation of global subcontracting and relocation chains implies a fragmentation of production and sales locations. In this sense, freight transport is an essential link in the assembly of imported and exported intermediate goods. On the other hand, transport has its own chain of actors, made up of groups that subcontract to other actors, specialized in a sub-segment of goods transport. Road freight transport, which is the national and even European link in these chains – 88.4% of domestic freight transport in France in 2020, according to *Les chiffres clés du transport 2022* compiled by the statistical department of the Ministry of Transport SDES – has undergone numerous changes since the 1980s to adapt to changes in the production organization, particularly just-in-time strategies. The parcel delivery sub-sector, dedicated to the rapid and frequent deliveries of small consignments, is particularly well suited to these strategies and it is not surprising that it is the one that has undergone the greatest upheaval. It allows, via networks of warehouses, to massify transport over long distances between these warehouses, but must use many delivery drivers on

what is called "the last mile" to carry out local rounds from these warehouses. While this sub-sector was essentially dedicated to industrial transport, it now includes e-commerce shipments to individuals, with strong pressure on lead times and prices. The new delivery companies, commonly called "digital platforms", such as Amazon or Uber, are no strangers to this acceleration of cheap delivery rounds. Subcontracting, which was one of the most massive in the road haulage sector and has been growing steadily since 1984, has been strengthened and modified, particularly in the urban segment.

However, there is very little quantitative or qualitative data on the extent of subcontracting in the parcel delivery sector, apart from the subcontracting rate as a proportion of firms' cumulative turnover, which was included in the annual business surveys (*Enquêtes annuelles entreprises EAE*) until 2007. Until that year, it was possible to make inter-sector comparisons (by observing the growth of other freight transport sub-sectors such as long-distance, local transport, etc.) and comparisons of the size of the ordering companies. The parcel delivery sector thus appeared to be dominated by a handful of large groups that subcontracted massively (around 50% of the sector's cumulative turnover according to the EAE) to a multitude of small companies, while companies in the long-distance and local transport sectors only subcontracted around 15% of their turnover. The disappearance of the EAE puts an end to this comparison. The "Transport accounts" published each year by the Ministry of Transport between 2012 and 2019 continue to calculate the proportion of the cumulative turnover of transport companies, but only for the parcel delivery sector (showing that subcontracting in this sector is particularly important to monitor). There are no other statistics on subcontracting in the freight transport sector, especially since the courier companies themselves are in fact scattered within the various NAF categories (local road freight transport, parcel delivery services, inter-city road freight transport, postal and courier activities). However, several regional empirical surveys were conducted in the 1980s and 1990s, but their analyses are now too old in relation to the transformations that the sector has undergone, or their samples are too biased.

To overcome this lack of data, I conducted my own surveys to measure subcontracting. Part 1 of the HDR first attempts to show, based on archives and field surveys from the 1980s and 1990s, how the "road haulage market" was formed only very recently. For a long time, the state strictly controlled the road freight transport sector by limiting access to companies through quotas of short and long licenses and by setting transport prices (according to the weight of shipments and the distance of the trip), in order to encourage the development of the rail mode. The end of these various regulations in the mid-1980s led to the emergence of new players and the formation of different prices depending on the market power held by the transport players. Attempts at regulation in the 2000s showed the difficulty of regulating this particularly heterogeneous sector and led to sometimes paradoxical legislations. This is the context for our analysis of subcontracting, which I show to have changed in nature and form over the last four decades, which no doubt also explains the difficulty of measuring it. Nevertheless, I have listed a few attempts to estimate it as a percentage of turnover and a percentage of freight volume, and, at the end of part 1, I propose an approach in terms of the proportion of staff not employed by the group. The extent of subcontracting then becomes quite clear, since it will represent 90% of the drivers of parcel delivery companies in the Paris region on average in 2021.

I then sought to analyze in more details the forms of subcontracting and the relationships of dependence that they imply between firms in the specific sub-sector of parcel delivery services, i.e. between international transport groups and very small firms. I consider inter-firm dependence in the logic of Robert Emerson (1962), as the counterpart of the notion of power, analyzing it as a relative, comparative notion, qualifying the nature and intensity of the relationship between subcontractors and principals. In the second part of the HDR, I have grouped the works that were

interested in defining indicators of dependence and possible thresholds from which this relationship could become problematic. Because from a certain threshold of dependence, one company is not only necessary to the other, but the other has no choice but to comply with the decisions of the first whatever the cost (Marchesnay, 1979). To do this, I drew on the work of sociologists (Emerson, 1962, Jacobs, 1974) and economists (Marchesnay, 1979 and Grand, 1997) who had proposed theoretical indices to measure the degree of dependence. While these analyses remained at a strictly theoretical level, I compared them with my empirical surveys of subcontractors. Then, in order to interpret the figures obtained from these surveys, I chose to carry out comparative studies, putting into perspective subcontracting in urban and interurban transport, then in parcel delivery services and in digital platforms. Indeed, by using synthetic indicators and contextualizing the analysis of dependence, it is possible to determine in which situations its level is symptomatic of economic difficulties for subcontractors.

The third part of the HDR focuses on the consequences of this economic dependence, particularly in terms of the transfer of responsibilities, which is not without consequences for what I call the precariousness of employment – in terms of the instability of contracts – and of work - the loss of meaning caused by the deterioration of working conditions. It shows, for example, that the permanent contract no longer protects workers from employment precarity. We thus propose a non-binary analysis of precariousness, considering that it affects the workers studied here to varying degrees. We then list some of the tools that subcontractors can use. The legal weapon should be the preferred recourse of subcontractors in the fight against what the courts call "concealed work" or "disguised work". However, it is particularly limited, both because of a specific provision of the transport code, the "standard subcontracting contract", which prevents commercial contracts from being reclassified as employment contracts, and because of the legal concept of "abuse of economic dependence", which is unsuited to subcontracting relationships. The subcontractors then set up different individual strategies to survive and/or circumvent economic dependence, which vary according to their professional trajectory, the security they have elsewhere, their personal objectives, etc.