



HAL
open science

Livrer à vélo... en attendant mieux

Arthur Jan

► **To cite this version:**

Arthur Jan. Livrer à vélo... en attendant mieux. Nouvelle Revue du travail, 2018, 13, 10.4000/nrt.3803 . halshs-03963809

HAL Id: halshs-03963809

<https://shs.hal.science/halshs-03963809>

Submitted on 21 Mar 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.



Livrer à vélo... en attendant mieux

Bicycle deliveries until something better comes up

Entregar en bicicleta... esperando algo mejor

Arthur Jan



Electronic version

URL: <https://journals.openedition.org/nrt/3803>

DOI: 10.4000/nrt.3803

ISSN: 2263-8989

Publisher

Nouvelle revue du travail

Brought to you by Conservatoire national des arts et métiers (Cnam)

le cnam

Electronic reference

Arthur Jan, "Livrer à vélo... en attendant mieux", *La nouvelle revue du travail* [Online], 13 | 2018, Online since 29 October 2018, connection on 21 March 2023. URL: <http://journals.openedition.org/nrt/3803> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/nrt.3803>

This text was automatically generated on 16 February 2023.



Creative Commons - Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International - CC BY-NC-ND 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Livrer à vélo... en attendant mieux

Bicycle deliveries until something better comes up

Entregar en bicicleta... esperando algo mejor

Arthur Jan

- 1 L'apparition ces dernières années de plateformes numériques de « mise en relation » (Uber, Deliveroo, Foodora, etc.) entre des consommateurs et des travailleurs indépendants a bouleversé plusieurs secteurs économiques et donné lieu à des controverses juridiques, politiques et médiatiques autour de « l'uberisation ». Ces controverses ont mis en exergue l'opposition entre deux conceptions du travail et de l'emploi : dénonciation d'une précarisation croissante et de salariat déguisé d'une part, promesse de liberté ainsi que de création d'opportunités économiques pour des travailleurs éloignés de l'emploi ou aux revenus stagnants dans un contexte de chômage élevé, en particulier pour les jeunes, d'autre part.
- 2 Les plateformes numériques de mise en relation se caractérisent par la massification du recours au travail indépendant et par leur gestion à distance d'un pool de prestataires de services. Elles s'inscrivent à ce titre dans un processus de long terme de déstabilisation de la société salariale (Castel, 1995) déjà bien décrit par la littérature sociologique, qui a donné lieu à de nombreux travaux sur la précarité (Paugam, 1998 ; Cingolani, 2005) et sur la multiplication des emplois atypiques, à travers des enquêtes de terrain sur des publics divers comme les travailleurs intérimaires (Faure-Guichard, 1999 ; Jounin, 2008) ou les employés des *fast-foods* (Pinto, Cartron et Burnod, 2000 ; Brochier, 2001).
- 3 L'enquête que nous avons menée auprès d'une population de livreurs à vélo travaillant pour une plateforme numérique de livraison fait émerger un paradoxe, entre la précarité de cette activité, liée au statut d'autoentrepreneur et aux pratiques managériales des plateformes, et la relative satisfaction exprimée par les livreurs lors des entretiens que nous avons menés avec eux. Nous avons donc cherché à comprendre ce qui poussait les livreurs à s'engager dans cette activité précaire et ce qui pouvait la rendre attractive ou du moins acceptable, s'inscrivant à la suite de travaux ayant cherché à comprendre les conditions de possibilité d'un rapport positif aux « petits boulots » (Weber, 2005 ; Pinto, 2014) ou plus récemment au statut d'autoentrepreneur¹, dont Abdelnour (2017) a montré

comment, avant même l'arrivée des plateformes numériques de « l'uberisation », il est devenu un outil de recrutement et de rémunération alternatif au salariat.

- 4 Si les résultats de notre enquête s'inscrivent dans la continuité de ces analyses quant aux usages du statut d'autoentrepreneur et aux ressources sociales dont bénéficient les livreurs, cet article se veut aussi une invitation à prendre en compte le contenu du travail dans l'analyse du rapport que les travailleurs entretiennent avec celui-ci.
- 5 Nous exposerons donc d'abord en quoi les conditions d'emploi et de travail des livreurs en font une activité précaire, principalement destinée à des étudiants et des personnes cumulant plusieurs emplois. Nous montrerons ensuite que malgré la précarité, cette activité peut être rendue acceptable, voire attractive, en raison du contenu des tâches, en l'espèce la pratique cycliste, de sa place dans la trajectoire des travailleurs qui y recourent et des ressources sociales dont ils bénéficient en dehors de cette activité. Toutefois, l'enquête révèle la difficulté de s'engager à long terme dans cet emploi et la situation fragile des livreurs qui s'y investissent à plein temps.

L'enquête de terrain

Les données sur lesquelles nous nous appuyons ont été collectées entre mars et août 2017, dans le cadre d'un travail de recherche plus large, qui a également porté sur les relations de travail et les mobilisations des livreurs à vélo. Le matériau d'enquête comprend douze entretiens semi-directifs réalisés avec des livreurs d'une entreprise de livraison à vélo dans une grande ville de France (200 000 habitants). Leader du secteur, cette entreprise a été créée en 2013 à Londres et était présente en 2017 dans 12 pays et 19 villes de France, où elle compte plusieurs milliers de livreurs. Son chiffre d'affaires était de 1 426 500 € en 2015. Cette enquête s'est déroulée alors que des conflits sociaux ont opposé en 2016 et 2017 des livreurs aux plateformes de livraison, en Europe puis en France.

Les données sur lesquelles nous nous appuyons ont été collectées entre mars et août 2017, dans le cadre d'un travail de recherche plus large, qui a également porté sur les relations de travail et les mobilisations des livreurs à vélo. Le matériau d'enquête comprend douze entretiens semi-directifs réalisés avec des livreurs d'une entreprise de livraison à vélo dans une grande ville de France (200 000 habitants). Leader du secteur, cette entreprise a été créée en 2013 à Londres et était présente en 2017 dans 12 pays et 19 villes de France, où elle compte plusieurs milliers de livreurs. Son chiffre d'affaires était de 1 426 500 € en 2015. Cette enquête s'est déroulée alors que des conflits sociaux ont opposé en 2016 et 2017 des livreurs aux plateformes de livraison, en Europe puis en France.

Les entretiens menés visaient à comprendre le quotidien des livreurs, leurs conditions de travail, la façon dont cet emploi s'inscrit dans leurs trajectoires personnelles et professionnelles, les relations qu'ils entretiennent entre eux et leur rapport à l'action collective. Parmi eux, trois sont étudiants, trois exercent cette activité comme complément de revenu par rapport à un emploi principal, et six comme activité principale. À une exception près, tous sont des hommes de moins de trente ans, ce qui semble se rapprocher de la population étudiée, les observations et entretiens faisant apparaître une population essentiellement jeune et masculine. La plupart des enquêtés sont d'origine populaire ou issus des professions intermédiaires, avec des parents ouvriers, employés du secteur privé ou du secteur

public, mais également des professions indépendantes (agriculture notamment). Le volume horaire travaillé est variable, allant d'une poignée d'heures par mois à plus de cinquante heures par semaine pour un livreur rencontré.

Ces données ont été obtenues en nous rendant sur la place de la ville où les livreurs se réunissent régulièrement puis en procédant par interconnaissance et en veillant à respecter un échantillon diversifié, au regard de l'occupation principale des livreurs et de leur ancienneté dans l'activité. Nous avons dans un second temps de l'enquête cherché à multiplier les entretiens avec des livreurs dont c'était l'activité principale, afin d'explorer la diversité des motifs et des trajectoires pouvant conduire à s'engager à plein temps dans cette activité, à court ou long terme. Si la plupart des livreurs sollicités ont accepté de nous rencontrer, nous avons toutefois essuyé quelques refus, motivés par le manque de temps ou la méfiance vis-à-vis de l'enquête, notamment de la part de livreurs décrits par les autres enquêtés comme les plus engagés dans leur activité, marqués par une forte adhésion au modèle et aux pratiques des plateformes. Les entretiens se sont déroulés en dehors de la situation de travail, au domicile de l'enquêté ou dans un lieu public et ont duré environ une heure et demie chacun.

Nous avons également candidaté comme livreur au sein de la plateforme. Cette tentative a échoué mais nous a néanmoins éclairé sur les conditions de recrutement des prestataires par la plateforme.

Des échanges entre livreurs sur des forums et des réseaux sociaux ont également été analysés, notamment un groupe d'échange entre livreurs de la ville étudiée sur Facebook Messenger. Bien qu'une minorité y soit régulièrement active, plus d'une centaine d'entre eux sont présents dans ce groupe. L'observation de ce groupe nous éclaire sur la façon dont les réseaux sociaux peuvent jouer un rôle dans la socialisation professionnelle des livreurs, à travers des formes de solidarité en temps réel (indiquer le chemin vers une adresse difficile à trouver, fournir une chambre à air à un livreur qui a crevé, etc.), des échanges sur leurs pratiques et sur leur quotidien professionnel. Si ces groupes d'échange ne sont pas directement rattachés aux plateformes, leur facilité d'accès et la présence de livreurs défendant les pratiques des plateformes n'en font toutefois pas un support privilégié à l'expression de discours critiques.

1. Une activité précaire : conditions de travail et d'emploi des livreurs

- 6 L'analyse des pratiques de « recrutement² » des livreurs par la plateforme, des conditions d'emploi et de travail qu'elle leur offre et de sa gestion de la main-d'œuvre en juste-à-temps pour ajuster au mieux l'offre à la demande donne à voir une activité précaire à plusieurs niveaux.

1.1. Un processus de recrutement largement dématérialisé et externalisé

- 7 Comme nous avons pu en faire l'expérience, devenir livreur pour une plateforme de livraison de repas s'effectue selon un processus largement dématérialisé et externalisé, dans lequel les employés de l'entreprise n'interviennent qu'à l'ultime étape de la signature du contrat. Le candidat remplit d'abord un premier formulaire en ligne où il renseigne certaines données personnelles (âge, expérience dans la livraison, type de véhicule et de téléphone, disponibilités horaires, etc.) et se voit préciser les conditions pour devenir « partenaire *biker* » : possession de son propre véhicule et d'un smartphone, création d'une microentreprise. Si sa candidature est retenue, le postulant reçoit un appel dans lequel une série de questions standardisées cherchent à vérifier qu'il a bien compris la nature et les implications de l'activité. Le candidat retenu est alors invité par mail à suivre un tutoriel sur l'univers de la plateforme où des recommandations très précises côtoient des rappels réguliers du statut d'indépendant des coursiers.
- 8 Cette étape terminée, le postulant s'inscrit pour un *shift* (créneau) d'information avec l'un des « ambassadeurs » de la plateforme. Ces derniers sont un rouage important du fonctionnement des entreprises de livraison. Bien qu'également coursiers et autoentrepreneurs, ils bénéficient d'une rémunération supérieure aux autres livreurs, pour assurer le recrutement et la promotion de l'image de la marque. Lors de ce créneau d'essai, l'ambassadeur va expliquer le fonctionnement de l'activité, donner des conseils sur la façon de l'exercer, puis livrer une commande, accompagné du candidat, pour vérifier son aptitude physique et son comportement avec les différents interlocuteurs. Si les ambassadeurs disposent de critères officiels sur lesquels se baser (l'équipement du livreur, la motivation et l'intérêt montré pour le travail, le « relationnel »), l'un d'eux confie qu'ils restent largement libres du choix des candidats et que la sélectivité évolue en fonction des périodes et des besoins de recrutement de la plateforme.
- 9 Ce dernier aspect donne à voir des modes de recrutement ajustés à l'évolution de la demande. L'enjeu du nombre de livreurs par rapport au nombre de commandes est en effet un élément récurrent dans le discours des travailleurs rencontrés. Plusieurs d'entre eux reprochent à la plateforme des pratiques de recrutement massif, assurant un stock de coursiers suffisant pour faire face aux pics de la demande mais ne permettant plus aux livreurs de travailler autant d'heures qu'ils le souhaiteraient. Certains coursiers évoquent un tarissement du recrutement au début de l'année 2017, qui allait dans le sens des revendications de certains d'entre eux et qui leur est profitable. Toutefois, l'enquête ne nous permet pas de déterminer les causes de cette évolution de la stratégie de l'entreprise.
- 10 C'est à cette période et pour ce motif d'afflux massif de candidats que notre première tentative de devenir coursier a été refusée. La seconde s'est déroulée à un stade plus avancé de l'enquête, et a été bloquée à l'issue du *shift* d'essai avec l'ambassadeur. Si aucun motif officiel n'a été avancé, les échanges ultérieurs avec l'ambassadeur et des témoignages de livreurs rencontrés précédemment laissent à penser que la plateforme a pu vouloir se prémunir ainsi des résultats d'une enquête, après que l'ambassadeur a fait le lien entre notre candidature et une demande d'entretien – restée sans suite jusqu'alors – qui lui avait été adressée quelques semaines auparavant.

- 11 Pour les livreurs qui passent avec succès cette dernière étape, un rendez-vous est fixé avec les « ops³ » afin de signer leur contrat, de récupérer le matériel fourni par l'entreprise et d'installer sur leur téléphone l'application de la plateforme qui les accompagnera tout au long du processus de travail.

1.2. Entre autonomie et contrôle à distance : l'encadrement des livreurs par les plateformes

- 12 Au cours de leur activité, les livreurs entrent peu en lien direct avec la plateforme. Chaque début de semaine, ils sélectionnent sur un planning numérique des tranches horaires sur lesquelles ils s'engagent à venir travailler en se connectant sur l'application dans le périmètre d'activité de la plateforme, le plus souvent dans le centre-ville. Durant leurs périodes d'activité, ils sont en interaction avec cette application intégrant la géolocalisation, qui leur attribue des commandes à livrer depuis les restaurants partenaires de l'entreprise (en favorisant les livreurs à proximité de ceux-ci) jusqu'aux clients qui les ont demandées, et sur laquelle ils doivent notifier leur arrivée et leur départ du restaurant, puis du domicile du client. Les livreurs peuvent choisir de refuser ces commandes, notamment lorsqu'ils jugent le restaurant trop éloigné de leur position. Cette absence de « patron » supervisant l'exécution du travail est à l'origine d'un fort sentiment d'autonomie dans le travail chez la plupart des livreurs rencontrés, en particulier au regard d'expériences passées dans des organisations où la pression hiérarchique se faisait sentir de façon plus directe.
- 13 Néanmoins, l'exécution du travail n'en fait pas moins l'objet d'un contrôle à distance par la géolocalisation et le suivi en temps réel de la livraison des commandes. Au cours de la réalisation des commandes, le livreur est en lien avec le service client, qui assure la liaison avec la plateforme. Référence en cas d'imprévu, il est aussi un outil de contrôle par le biais de rappels de bonnes pratiques et d'incitations implicites : un coursier témoigne ainsi d'appels reçus lors d'un temps d'attente jugé trop élevé devant un restaurant, un autre d'un appel s'inquiétant de savoir qu'il ne s'était pas connecté depuis près de trois semaines. Si selon ces livreurs, ces appels n'ont pas d'autre conséquence que celle du rappel de la norme, ce n'est pas toujours le cas de ceux passés par les « ops » : l'un des livreurs rencontrés, qui s'était rapproché de syndicats, a fini par être « déconnecté » de la plateforme à la suite de plusieurs appels de l'employé en charge de la zone, officiellement en raison d'absences répétées à des créneaux horaires auxquels il s'était inscrit.
- 14 De façon générale, un flou règne parmi les livreurs autour des normes à respecter, des risques encourus en cas de non-port de la tenue, de refus trop nombreux de commandes, d'absences répétées ou prolongées, les quelques cas de livreurs « exclus » illustrant des limites à ne pas dépasser. À cette supervision à distance s'ajoutent des formes de contrôle par les pairs, générées par l'ambiguïté du rôle des ambassadeurs, de leurs missions au-delà du recrutement, et de la nature de leurs relations avec les « ops ». Les soupçonnant de jouer un rôle d'informateur, plusieurs livreurs admettent avoir gardé pour eux des critiques qu'ils auraient souhaité exprimer.
- 15 Malgré le sentiment d'autonomie dans le travail, des formes floues de contrôle de celui-ci existent donc et peuvent mener à l'exclusion des livreurs de la plateforme.

1.3. Une activité précaire : discontinuité des revenus et faible protection statutaire

- 16 À plusieurs niveaux, l'activité de livreur à vélo pour les plateformes peut être considérée comme une activité précaire, tant sur le plan matériel que statutaire (Boumaza et Pierru, 2007). Sur le plan statutaire, l'insécurité est liée à la précarité du contrat et à la faible protection sociale qui lui est associée. Les livreurs signent en effet un contrat de prestation de service, moins protecteur que le contrat de travail, sans toujours en saisir les implications. En tant qu'autoentrepreneurs, ils bénéficient d'une protection sociale moindre par rapport aux salariés, leur statut n'ouvrant ni le droit à l'allocation chômage à la fin de l'activité, ni à des congés payés. Un chiffre d'affaires minimal est nécessaire pour valider des trimestres de retraite, mais il n'est pas toujours atteint. Concernant l'assurance maladie, si le niveau de remboursement des prestations est le même que pour les salariés, les conditions de calcul des indemnités journalières leur sont moins favorables et le délai de carence supérieur. Surtout, en cas d'accident du travail, les livreurs ne bénéficiaient au moment de notre enquête d'aucune couverture⁴.
- 17 La précarité de l'activité est également liée à l'insécurité et à la discontinuité des revenus. L'entreprise que nous avons étudiée a d'abord proposé des premiers contrats comprenant une rémunération de 7,5 € par heure, auxquels s'ajoutaient 2 € par commande réalisée et divers bonus : primes de travail le week-end, primes pour les jours de pluie. Pour les ambassadeurs, ce montant s'élevait à 7,5 € par heure, 4 € supplémentaires par commande, ainsi qu'une commission d'un montant inconnu pour chaque créneau d'essai qu'ils font passer. Moins de deux mois après l'arrivée de l'entreprise dans la ville, les nouveaux livreurs ont été recrutés avec des contrats qui n'offraient plus de rémunération à l'heure, mais une rémunération de 5 € par commande⁵. Pour accéder au revenu réel des livreurs, il faut déduire de ce chiffre d'affaires les dépenses en matériel et une cotisation sociale forfaitaire qui s'élevait à 22,7 % en 2017. Toutefois, nombre de personnes rencontrées bénéficiaient d'une exonération dégressive de cotisations sociales au cours des trois premières années d'activité, au titre d'une aide à la création d'entreprise (ACCRE) qui leur permet de ne verser que 5 % de cotisations la première année.
- 18 L'insécurité des revenus se joue à deux niveaux. Le premier est celui de l'accès au travail. Le nombre de places sur les créneaux horaires où les livreurs s'inscrivent en ligne est en effet limité, ce qui engendre une concurrence importante entre les coursiers et un stress élevé, en particulier pour ceux qui exercent cette activité à plein temps et ne peuvent se contenter des créneaux du soir où les places sont plus nombreuses (notamment le dimanche).
- 19 Lorsqu'ils se connectent sur l'application à l'heure où ils s'étaient inscrits, les livreurs peuvent être amenés à attendre leur première commande entre 15 et 30 minutes. En fonction de la variabilité de la demande, du temps d'attente éventuel devant les restaurants, de la distance à réaliser et de la vitesse de pédalage, la rémunération peut être très fluctuante, particulièrement pour ceux qui sont payés à la tâche. Alors que certains évoquent un chiffre d'affaires d'environ 10 € par heure, d'autres avancent des montants pouvant s'élever jusqu'à 25 € par heure. En conséquence, et en fonction du nombre d'heures travaillées, leurs chiffres d'affaires peuvent varier de quelques centaines d'euros à plus de 2 000 € pour les plus assidus, qui peuvent être amenés à travailler plus de 50 heures par semaine.

2. Une activité principalement destinée à des étudiants et des « cumulants »

- 20 Si l'on peut avec Cingolani (2005) caractériser d'abord la précarité par la discontinuité (de l'emploi, des revenus) associée à l'incertitude et au risque, il rappelle que l'exposition à ce risque est variable en fonction de parcours et de situations biographiques différenciés, notamment quant aux revenus et aux protections dont disposent les individus. Ainsi, la précarité de l'emploi n'est pas systématiquement à l'origine de conditions de vie précaires. Il s'agit donc de comprendre dans quelles trajectoires et dans quel horizon professionnel cette activité peut trouver une place et l'usage qui en est fait. Les témoignages croisés des livreurs rencontrés laissent à penser qu'il s'agit majoritairement d'une activité à destination d'étudiants et de personnes cumulant plusieurs emplois, bien qu'une minorité s'y consacre à plein temps.

2.1 Les étudiants : un « petit boulot » socialement valorisé ?

- 21 Toutefois, tous les « petits boulots » ne sont pas équivalents. Dans son ouvrage sur les emplois étudiants, Pinto (2014) a bien montré l'existence d'une forme de hiérarchie au sein de ces jobs, au regard du contenu de l'activité, des conditions de travail, de la rémunération, de la valorisation sociale de l'emploi, ces petits boulots étant plus ou moins accessibles en fonction des ressources scolaires et sociales dont disposent les étudiants.
- 22 Ici, l'activité, jugée facilement accessible, est présentée par les trois étudiants rencontrés comme une alternative préférable à d'autres petits boulots notamment dans la grande distribution ou la restauration rapide. Julien, étudiant de 21 ans en L2 d'informatique à l'université, dont le père est gardien de la paix et la mère restauratrice, exerce ce job trois ou quatre soirs par semaine pendant environ deux heures et le compare à plusieurs reprises à celui précédemment exercé chez McDonald's.
- J'ai eu un aperçu du monde du travail avec McDonald's, qui était un peu de l'exploitation. Là, les tarifs m'arrangent bien, je gagne plus, je fais au moins trois commandes par heure donc 15 €, alors que McDonald's c'était environ 7,5 € de l'heure. Et en tant que sportif, faire du vélo c'est un entraînement en plus. [Julien, 21 ans, étudiant en L2 d'informatique et livreur à vélo]
- 23 Au regard des conditions de travail, de la possibilité d'y valoriser certaines aptitudes physiques mais également de la rémunération, cette activité apparaît donc pour cet étudiant préférable au petit boulot précédemment occupé. La possibilité – relative – de pouvoir choisir ses horaires est également évoquée comme un avantage, le travail le soir offrant la possibilité de ne pas empiéter sur le temps scolaire mais également de travailler au moment où le nombre de commandes reçues est le plus élevé. De plus, le choix des jours ou semaines travaillées doit permettre de mieux conjuguer cette activité avec la vie étudiante : pouvoir arrêter pendant les périodes d'examen, annuler en cas d'empêchement de dernière minute.
- 24 Au-delà de ces éléments, le job de livreur apparaît comme un petit boulot dont le caractère sportif permet de tirer des profits symboliques, comme le met en avant Lucas, étudiant en L1 d'anglais qui exerce cette activité quelques heures par mois.
- Il n'y a pas longtemps, j'ai commencé le rugby, je suis arrivé avec ma veste de livreur, et pour les autres, d'un coup, j'étais un malade au niveau de mes jambes, un

biker, les gens pensent que tu es quelqu'un de super sportif. [Lucas, 19 ans, étudiant en L1 d'anglais et livreur à vélo]

- 25 Cette vision se retrouve également dans le discours de François, étudiant dans un institut d'études politiques, dont le père est enseignant et la mère cadre de la fonction publique, qui déclare exercer cette activité 10 à 15 heures par semaine pour un chiffre d'affaires mensuel de 500 à 600 €.

C'est un petit boulot étudiant que je suis fier de faire. Le discours critique, qui est sans doute le plus pertinent, n'est pas porté par tellement de gens. La plupart des gens sont attirés et intrigués et disent : « c'est trop cool, tu fais du vélo », symboliquement c'est assez valorisé, tu ne te sens pas comme si tu étais à l'usine comme un con. Tu es considéré comme un mec qui a du courage, qui fait quarante kilomètres tous les soirs, ce n'est pas comme un livreur à scooter, il y a une notion de sportivité. [François, 21 ans, étudiant en M1 dans un IEP et livreur à vélo]

- 26 Principalement associée à l'aspect sportif, la possibilité de tirer des profits symboliques de cette activité, y compris pour des étudiants issus des classes moyennes éduquées, reste liée à l'absence de projection à long terme dans cette activité. Elle ne constitue en rien un horizon professionnel dans lequel ils se projettent, et n'est pas au cœur de leur identité sociale, mais correspond à une nécessité de financement ponctuelle dans une trajectoire dont leur position sociale ou leur cursus scolaire leur laisse à croire qu'elle sera ascendante. Si Pinto (2014) a pu souligner le flou qui pouvait entourer le statut de ce type d'emploi pour des étudiants à l'avenir incertain, entre petit boulot provisoire et travail déclassant, cette dernière éventualité n'est pas à ce stade envisagée par les étudiants rencontrés. Ainsi, Lucas, qui redouble sa première année de licence, reste confiant quant à ses possibilités d'obtenir plus tard le poste d'enseignant qu'il souhaite.

2.2. Des trajectoires de cumul divergentes

- 27 En dehors des étudiants, une partie des coursiers exercent également cette activité comme complément de revenu à côté d'un emploi principal, que ce soit comme salarié ou comme indépendant. Dans son enquête sur les autoentrepreneurs, Abdelnour (2017), distingue des cas de cumuls de salariés très qualifiés proches de la retraite et des situations plus précaires. Parmi ces dernières, on retrouve d'un côté des situations d'insertion sur le marché du travail ou de lancement de l'activité où le cumul est envisagé de façon transitoire, et de l'autre des revenus faibles à long terme, où le cumul s'inscrit dans la durée. Au regard de la temporalité dans laquelle cette activité s'inscrit et de la place qu'elle prend dans les trajectoires sociales, on peut ici distinguer trois cas.
- 28 Le premier est un cas de *cumul dans la durée*, visant à augmenter les revenus à moyen ou long terme. Simon, 29 ans, dont le père est agriculteur et la mère effectue des emplois saisonniers, a enchaîné les petits boulots et les missions d'intérim après être sorti du système scolaire sans diplôme. Ici, l'activité s'insère dans un parcours d'amélioration de sa situation sociale et financière par le cumul de trois activités professionnelles (livreur à vélo, chauffeur de bus du transport public, pompier volontaire) pour un total de plus de 60 heures par semaine, dont 20 heures comme livreur (avec un chiffre d'affaires qu'il estime à environ 1 000 € mensuels, son revenu total étant estimé entre 2 000 et 2 800 € selon les mois). Le cumul vise ici à compenser l'absence initiale de formation et s'inscrit dans une conception idéologique du « travailler plus pour gagner plus » pour dégager un revenu supplémentaire, et obtenir des emplois jugés plus gratifiants que d'autres postes peu qualifiés occupés précédemment.

J'aime bien l'idée de travailler avec mon téléphone, plutôt que d'être sale sur un chantier. On est quand même assez bien payés, même si on est de moins en moins payés. Mais si tu compares avec quelqu'un qui gagne le SMIC, ça n'a rien à voir. [...] Tu es patron, tu es libre, tu fais ce que tu veux. Ce n'est pas contraignant comme l'intérim où tu dois faire des contrats, les ramener toutes les semaines. [Simon, 29 ans, livreur à vélo, conducteur de bus et pompier volontaire]

- 29 À l'instar de l'emploi stable de chauffeur de bus jugé gratifiant, « que tout le monde ne peut pas faire », le travail de coursier est vécu comme une ascension professionnelle au regard des conditions de rémunération, de l'autonomie dans le travail, mais aussi de la propreté et de l'image de modernité qui y est associée.
- 30 Dans le second cas, *le cumul est envisagé comme temporaire*, le temps que l'activité principale permette d'en vivre. Après avoir abandonné un BTS en gestion et travaillé plusieurs années comme frigoriste, Benoît, 27 ans, dont les parents étaient agriculteur et comptable avant leur retraite, est autoentrepreneur dans le secteur de la musique électronique (auteur, compositeur, « DJ », producteur) pour des revenus croissants (environ 1 000 € nets par mois ces derniers temps). Au moment de notre rencontre, il travaille environ 20 heures par semaine pour la plateforme pour un montant mensuel net de cotisations sociales d'environ 500 à 650 €, et met en avant l'autonomie et un rapport expressif au travail pour justifier le choix de cet emploi.
- Des fois je me disais « je fais des kilomètres et des kilomètres pour gagner 5 balles alors que je pourrais être dans un bureau à ne rien faire ». Mais je préfère ça que d'être dans une entreprise comme salarié [...] J'étais frigoriste pendant deux ou trois ans, je gagnais beaucoup mieux ma vie, mais c'était dur. Je ne supporte plus d'avoir un patron, donc je cherchais un boulot où je pouvais être un peu libre, avec personne qui ne me tape sur les doigts. [Benoît, 27 ans, autoentrepreneur dans la musique et livreur à vélo]
- 31 Ici, le sentiment de grande liberté exprimé compense la réduction des revenus par rapport à l'ancienne activité exercée. L'incertitude des revenus liés au travail de livreur est palliée par l'augmentation de ceux générés par l'activité musicale.
- 32 Enfin, le cumul de notre dernière enquêtée s'inscrit dans *un bricolage permanent* dans une trajectoire tumultueuse et jugée stagnante en raison de la discrimination liée à son origine sociale, sa couleur de peau et son genre. Pour Samira, titulaire à 40 ans d'un emploi précaire et peu rémunéré (environ 1 200 € nets mensuels) d'assistante dans un centre de formation, le recours à l'activité de livraison (entre une 1 h 30 et 2 h 30, 5 soirs par semaine, pour un chiffre d'affaires de 400 à 500 € mensuels) s'effectue sous une forte contrainte pour subvenir à ses besoins et ceux de l'enfant en bas âge qu'elle élève seule et pour assurer la garde de celui-ci.
- 33 La façon dont cette activité s'inscrit dans les trajectoires sociales, qui la conduit à être vécue soit comme un simple appoint, soit comme le symbole d'une ascension sociale ou encore comme celui d'une stagnation, joue un rôle important dans le rapport que les individus nouent avec elle.

3. Les conditions d'acceptabilité d'un « petit boulot » : entre rapport au vélo et ressources sociales externes à l'activité

- 34 Malgré la précarité de cette activité, principalement occupée par des étudiants et des personnes en situation de cumul de revenus, les entretiens réalisés montrent qu'une partie des coursiers tirent une certaine satisfaction de cet emploi, nonobstant les griefs que nombre d'entre eux adressent à la plateforme et au statut d'autoentrepreneur (instabilité et baisse de la rémunération, manque de protection sociale, colère face au manque de communication de la plateforme, etc.). Notre enquête montre que le rapport que les individus nouent avec ce travail dépend, d'une part, du contenu même de l'activité et, d'autre part, des ressources sociales externes dont ils bénéficient.

3.1. La pratique cycliste comme source de motivation au travail

- 35 La pratique sportive et le sentiment de liberté qui peut en découler apparaissent comme une source de motivation pour de nombreux livreurs. Si la plupart des personnes rencontrées mentionnent la pratique du vélo comme un motif de satisfaction de leur travail, plusieurs cas peuvent être distingués parmi eux : ceux qui n'exerçaient pas d'activité physique régulière avant de travailler pour la plateforme, et y voient un moyen d'allier un revenu nécessaire à une activité sportive ; ceux qui pratiquent régulièrement le sport, et qui ont été attirés par l'aspect physique et sportif de l'activité, sans que le vélo soit leur passion première ; d'autres enfin qui témoignent de leur passion pour le vélo. Parmi ces derniers, beaucoup ont été socialisés à la pratique du vélo dans leur adolescence, en faisant régulièrement avant de rejoindre l'entreprise et le pratiquent toujours en dehors. Ils font usage d'un langage spécialisé et d'une maîtrise technique des rouages de l'objet.
- 36 Les entretiens réalisés, tant auprès de ceux qui la partagent que de ceux qui ne la partagent pas, témoignent de l'existence d'une forme d'identité de groupe autour de la culture du vélo au sein d'un noyau dur de livreurs, plus anciens et au volume horaire hebdomadaire plus élevé. Cette dimension communautaire se construit autour de références culturelles et cinématographiques (plusieurs personnes interrogées font référence aux « coursiers new-yorkais » comme figures inspirantes de la profession), d'une attention portée à « l'objet » vélo lui-même, mais aussi autour de la performance cycliste. Si la recherche de celle-ci, de la vitesse, et les risques induits ne peuvent être séparés du mode de rémunération à la tâche des livreurs, l'appât du gain recoupe pour certains une logique de dépassement de soi et une forme d'émulation, de compétition bienveillante autour du vélo, comme en témoigne Vincent, qui a fait partie des livreurs les plus engagés dans cette activité avant d'être désillusionné.

Oui, il y a une forme de compétition, c'est comme si on comparait nos parties intimes : « Ah moi j'ai fait tant de commandes, lui tant ». À l'époque de Take Eat Easy ce n'était que cela, les statistiques, celui qui faisait le plus, qui avait le plus beau vélo, celui qui avait le vélo le plus léger [...]. On pouvait faire jusqu'à 100 kilomètres en une journée. [Vincent, 23 ans, intérimaire, « exclu » de la plateforme trois mois auparavant]

- 37 Cette compétition est alimentée par l'exposition, sur le logiciel où s'inscrivent les livreurs, de statistiques liées à leur activité. Par ailleurs, sur le groupe Facebook où une partie des livreurs échangent régulièrement, certains ont pour coutume de partager leurs performances du jour, ou de rappeler les « records » précédemment établis (nombre de commandes maximum atteint sur une journée, au cours d'une soirée, etc.).
- 38 Cette quête de la performance se retrouve dans d'autres entreprises aux formes d'organisations très rationalisées, et plusieurs enquêtes sur les *fast-foods* (Pinto, Cartron et Burnod, 2000 ; Weber 2005) ont bien montré comment l'investissement énergétique dans le travail et l'aspect ludique qui pouvait parfois lui être donné se révélaient des moyens de donner du sens à une activité dont le contenu des tâches lui-même pouvait apparaître rébarbatif.
- 39 Concernant nos enquêtés, si la plupart ont conscience de cette forme d'émulation qui peut exister au sein du groupe, ils ne sont pas majoritaires à la partager, qu'ils y soient simplement indifférents ou dubitatifs, soulignant l'illusion d'une rémunération démultipliée par la performance physique.
- Certains se disent en allant au travail « je suis en forme, je vais tout exploser ». Il y a ce mythe des mecs qui ont les grosses jambes qui vont faire le plus de commandes. Sauf qu'au final, ton salaire ne dépend pas vraiment de toi, c'est l'algorithme qui va déterminer les distances à parcourir, et puis tout le monde a les mêmes jambes.
[Antoine, 21 ans, ex-étudiant de LEA et livreur à vélo]
- 40 C'est là le paradoxe de cette course aux « records », qui agissent comme des références de « ce que peut gagner un coursier », invitant à se dépasser pour les atteindre, mais qui dépendent autant de la distance des commandes reçues, du temps d'attente devant les restaurants et de l'intensité de la demande que de la performance cycliste en elle-même.

3.2. Conditions de possibilité et ressources sociales externes à l'activité de livreur

- 41 Au-delà du travail lui-même, l'attractivité relative exercée par cet emploi doit se comprendre au regard des trajectoires dans lesquelles il s'insère et des ressources sociales dont bénéficient les livreurs.

3.2.1. Une population jeune et des situations familiales plus adaptées à la flexibilité

- 42 Le premier élément notable est la jeunesse et la situation familiale de cette population. La plupart des enquêtés ont moins de trente ans, sont souvent en couple mais toujours sans enfants. Cela n'est pas sans incidence sur les conséquences de la discontinuité des revenus, des horaires atypiques, des longues semaines, du travail flexible sur leur vie personnelle et familiale, dont la plupart ne s'alarment pas, bien que certains estiment que cette situation ne serait pas tenable à long terme.
- 43 Par ailleurs, l'âge social joue également au regard de l'avancement de leurs trajectoires professionnelles et de leur expérience du marché du travail. Il est frappant de constater la méconnaissance ou l'indifférence d'une grande partie des livreurs vis-à-vis des protections et des avantages offerts par le système salarial, auquel ils n'ont pas toujours été confrontés. Beaucoup d'entre eux raisonnent essentiellement en termes de revenu net, sans véritablement se soucier des cotisations versées et ne se projettent pas à long terme dans l'avenir. On peut ici avancer une hypothèse en termes de génération, en

s'appuyant sur les travaux de Méda et Vendramin (2013) qui rappellent que les générations sont confrontées de manière différente au chômage, à l'insécurité des trajectoires, à la flexibilité, au changement dans les modèles organisationnels, engendrant des effets différents. Davantage exposés aux processus de dérégulation à l'œuvre dans l'organisation du travail, les jeunes de la nouvelle génération sembleraient « envisager la précarité comme un passage incontournable mais devant rester transitoire » (Meda et Vendramin, 2013, 151).

- 44 Enfin, à la jeunesse sociale s'ajoute la relative jeunesse de leur présence au sein de la plateforme, qui ne leur permet ni à eux ni à l'analyste d'avoir l'expérience du long terme des conséquences de la faible protection associée au statut d'autoentrepreneur et des risques, y compris physiques, liés à cette activité. Hormis deux livreurs ayant travaillé auparavant pour une autre plateforme, tous étaient présents dans cette entreprise depuis moins d'un an au moment de notre rencontre.

3.2.2. Une activité reposant sur le système salarial

- 45 Les conclusions de notre enquête rejoignent pleinement les analyses d'Abdelnour (2017) qui a montré la façon dont le système salarial servait de point d'ancrage à l'autoentrepreneuriat.
- 46 Le degré de dépendance financière à cette activité est un élément clef pour comprendre le rapport noué par les livreurs avec elle. À cet égard, l'usage majoritaire de l'activité de livreur comme emploi étudiant dans la ville étudiée n'est pas sans incidence. Les livreurs rencontrés bénéficient à des degrés divers de ressources sociales qui réduisent leur exposition à la variabilité des revenus et à l'incertitude de la relation de travail : aides de leurs parents, allocations logement, bourses étudiantes.
- 47 Concernant les « cumulants », pour deux d'entre eux la dépendance en termes de financement et de protection à l'activité est réduite par l'exercice d'une seconde activité professionnelle mais aussi par l'emploi stable de leurs conjointes, qui leur permet d'accéder au logement. À l'inverse, dans le cas de Samira, qui bénéficie pour seule ressource sociale externe d'un contrat court d'assistance de direction, la variabilité des revenus ainsi que le manque de protection sociale, notamment d'assurance maladie, se font ressentir pleinement et sont à l'origine d'une vision négative de la situation à laquelle elle souhaiterait pouvoir mettre fin dès que sa situation financière le lui permettrait.
- 48 Enfin, concernant les livreurs exerçant cette activité à plein temps, une partie d'entre eux bénéficient également de ressources externes, notamment certains jeunes ayant quitté il y a quelques mois les bancs de l'université et vivant encore chez leurs parents.
- 49 Globalement, les résultats de l'enquête auprès de ces différents types de publics s'inscrivent à la suite de travaux ayant montré la possibilité d'un rapport relativement positif au travail malgré la précarité de l'emploi, situation qualifiée par Paugam (2000) d'« intégration incertaine » dans sa typologie des formes d'intégration professionnelle.
- 50 On peut transposer ici à l'activité des livreurs l'analyse de l'intérim opérée par Faure-Guichard (1999), qui montre que les usages différenciés de cette forme d'emploi précaire que constituent l'intérim d'insertion, l'intérim de transition et l'intérim de profession, peuvent donner lieu à des rapports au travail distincts.

- 51 Si aucune des personnes que nous avons pu enquêter ne se trouve dans le cas de la primo-insertion, on retrouve des cas d'enchaînements et de cumul d'emplois précaires quelques années après l'entrée sur le marché du travail. Cette situation peut être rapprochée de la précarité d'insertion marquée par un report de la stabilisation professionnelle, dont Faure-Guichard montre qu'elle peut être vécue positivement comme un moyen de prolonger la jeunesse. On identifie également ici des situations de transition, caractérisées par une volonté de maintien des revenus et de la socialisation professionnelle après une rupture professionnelle ou une bifurcation de trajectoire. Enfin, là où Faure-Guichard met en avant un usage durable et volontariste de l'intérim caractérisé par un rapport positif au travail, nous observons également ici des tentatives de professionnalisation de livreurs séduits par cette activité. Cependant, l'enquête révèle leur difficulté à s'y projeter dans le long terme.

4. L'équilibre fragile des livreurs à plein temps : une activité destinée à être temporaire ?

- 52 Si la pratique cycliste et les ressources sociales des livreurs peuvent rendre compte d'un rapport positif à l'activité à court terme, l'enquête fait état de la difficulté à envisager l'exercice de cette activité à long terme et à en faire un véritable « métier ».
- 53 Pour six des livreurs que nous avons rencontrés, ce travail était l'activité principale ou unique. Une partie d'entre eux a d'emblée considéré cette activité comme une transition à court terme entre deux emplois ou avant une reprise d'étude. D'autres, à des degrés variables, ont été véritablement séduits par ce travail, considérant cette activité comme un potentiel « métier » et envisageant ou ayant envisagé d'y rester plusieurs années. Le choix de la plateforme se fait d'une part autour de la passion pour le vélo et d'autre part, dans certains cas, autour d'un rejet des contraintes imposées par le salariat, que ce soit la pression liée aux impératifs de résultats, à un management autoritaire, à la contrainte des horaires fixes. C'est le cas de Maël, 30 ans, qui, après avoir grimpé les échelons dans la restauration rapide jusqu'à devenir directeur de restaurant, a démissionné au nom d'un rapport au travail expressif privilégiant l'épanouissement au statut social :
- Je me suis dit : « je ne veux plus jamais bosser pour un patron ». Donc, j'avais deux options : monter ma boîte dans la restauration rapide, mais je n'avais pas assez d'apport, ou trouver rapidement un travail en libéral, et comme j'adore le vélo, je suis arrivé ici. Il y a plein d'avantages à ce travail : tu n'as pas d'horaires contraints, tu bosses dehors, c'est quand même assez intéressant, surtout moi, qui n'en pouvais plus de la pression de l'entreprise. Je préfère complètement gagner moins d'argent et avoir un travail qui me plaît. [Maël, 30 ans, livreur à vélo à plein temps]
- 54 On retrouve là l'ambivalence des pratiques de certains « précaires » déjà décrites par Cingolani (2005) caractérisées par des tactiques d'évitement des hiérarchies et des disciplines du salariat, quitte à se tourner vers des activités moins payées et empreintes d'une forte incertitude.
- 55 Si certains se trouvent à ce stade dans une situation leur permettant de joindre les deux bouts, aucun d'entre eux, hormis l'ambassadeur n'envisage actuellement de conserver cet emploi plus de quelques années, une partie d'entre eux ayant renoncé à s'y inscrire plus durablement. Plusieurs motifs sont avancés.
- 56 Le premier élément à souligner est la décroissance des revenus, imputable à deux raisons. La première est la dégressivité de l'ACCRE, une aide à la création d'entreprise dont

bénéficient une grande partie des livreurs rencontrés, permettant de payer un taux de cotisations réduit à 5 % du chiffre d'affaires la première année pour finalement s'élever à 22,7 % au bout de 3 ans. Cette dégressivité est avancée comme le principal frein à un engagement durable par Mathieu, 19 ans, qui vit chez ses parents et qui après avoir abandonné sa première année d'étude en STAPS se consacre à l'activité de livreur en moyenne 25 h par semaine pour un chiffre d'affaires qu'il estime entre 900 et 1 200 € par mois.

Le jour où je payerai plus de cotisations, cela ne vaudra plus le coup. Si ce n'est plus rentable, ça ne sert pas à grand-chose. C'est cela qui est le plus rebutant, c'est un boulot que tu fais 3 ans maximum à cause de ça, car après on se fait assassiner. Si c'était des plus petites cotisations, pourquoi pas, si cela se trouve dans 10 ans, je serais encore coursier. [Mathieu, 19 ans, ex-étudiant en STAPS et livreur à plein temps]

57 À la dégressivité de cette aide s'ajoute l'incertitude de l'évolution des revenus au regard des modes de management et de rémunération de la plateforme, qui varient régulièrement. Au-delà du passage d'une rémunération avec une base horaire fixe à une rémunération à la tâche, les livreurs ont vu la part variable de leurs revenus évoluer à la baisse : baisse du montant et du nombre de créneaux couverts par les *minima* garantis (tarifs planchers accordés à certains horaires peu importe le nombre de commandes), retrait ou baisse du montant de nombreuses primes (prime de pluie, prime de week-end, etc.).

58 L'incertitude et la baisse des revenus (une rémunération nette de cotisations sociales qu'il estime entre 1 300 et 1 400 € par mois pour une trentaine d'heures par semaine), conjuguées à l'impossibilité de travailler le nombre d'heures souhaitées et à la faible protection associée au statut conduisent Maël à renoncer à exercer cette activité durablement.

C'est un métier, pour l'instant, oui. Et si j'avais réussi à me faire suffisamment d'argent pour payer les 25 % de cotisations, pourquoi ne pas être resté plus longtemps, car les horaires me plaisent, j'aime faire du vélo, il y a plein d'avantages. [...] Mais on sait qu'on ne peut pas accéder au logement, au crédit, il y a des freins sociaux. En France, on est très CDI, même pour les banquiers, heureusement que je ne veux pas acheter d'appartement ou que je ne change pas de crédit. Je ne vis qu'avec cela, et clairement cela devient très dur, j'ai une voiture, un appartement, des frais, et j'ai trente ans. [Maël, 30 ans, livreur à vélo à plein temps]

59 Enfin, Vincent, 23 ans, d'origine populaire (son père est ouvrier et sa mère aide à domicile), qui a enchaîné les petits boulots et les missions d'intérim après un CAP serrurerie sans trouver d'emploi stable et qui exprime une vision assez pessimiste sur un avenir marqué par l'incertitude, met en avant la fatigue générée par les longues semaines accumulées sur le vélo, encore difficile à mesurer pour des coursiers arrivés il y a peu de temps.

Au départ, j'avais la pédale joyeuse, mais à la fin, j'avais la pédale molle, je pédalais dans la semoule. Je suis arrivé par la passion, mais plus cela allait, plus j'étais dégoûté du vélo. Parce que tu es fatigué, ton corps ne suit plus, et tu finis par détester cela. [Vincent, 23 ans, intérimaire, « exclu » de la plateforme trois mois auparavant]

60 Après avoir été séduit par cette activité qu'il a pu exercer jusqu'à 50 ou 60 heures par semaine, pour un chiffre d'affaires qui a pu monter jusqu'à 2 400 € mensuels dans ses périodes les plus actives, il a finalement déchanté et a fini par être exclu de la plateforme suite à des absences répétées ainsi que des velléités contestataires.

- 61 À tous ces éléments, il faut ajouter les très faibles possibilités d'évolution hiérarchique, là où d'autres grandes entreprises offrant des petits jobs précaires et peu rémunérés ont fait de cette perspective un élément de fidélisation d'une partie de leur main-d'œuvre. Si quelques cas sont évoqués, la possibilité pour un livreur de devenir « ambassadeur » et pour ceux-ci de devenir « responsable des opérations » reste trop rare pour que l'éventualité de faire carrière au sein de la plateforme ne soit envisagée par les personnes rencontrées.

Conclusion

- 62 À travers cette étude, nous avons voulu montrer que le rapport au travail ne peut se comprendre qu'en double relation avec le contenu du travail et avec les trajectoires et situations personnelles des enquêtés. Malgré la précarité de cette activité, les entretiens font ressortir une certaine satisfaction des livreurs vis-à-vis de leur travail. Au regard des alternatives qui s'offrent à eux, souvent des emplois peu qualifiés et peu rémunérateurs, l'activité de coursier apparaît en effet plus gratifiante et plus agréable. Pour de nombreux livreurs, cela s'explique en grande partie par le plaisir lié à la pratique cycliste et par le sentiment d'autonomie et de liberté qui est associé à cette pratique et au statut d'indépendant. Pour un noyau dur d'entre eux, la projection dans l'activité est renforcée par le sentiment d'appartenance à une identité de groupe, forgée autour de la pratique sportive et d'une éthique de la performance.
- 63 La possibilité de nouer un rapport positif avec l'activité peut également s'expliquer par le jeune âge et la situation familiale des enquêtés qui se traduit par une plus grande capacité à composer avec des horaires de travail atypiques, une faible expérience du salariat et de ses protections, ainsi qu'une intériorisation de la condition précaire. Pour la plupart des livreurs rencontrés, le « coût » de l'indépendance est réduit par des financements et des protections reposant sur le système salarial (aides parentales, allocations et bourses diverses, autre emploi salarié, etc.), confirmant l'importance des ressources sociales externes à l'activité dont bénéficient les travailleurs dans leur capacité à nouer un rapport positif avec elle.
- 64 Lorsque ce n'est pas le cas, la capacité à se projeter dans le long terme dans cette activité se trouve réduite et l'enquête montre la fragilité des livreurs qui en font une activité et une source de revenus principale. Finalement, le modèle des plateformes de livraison semble reposer sur la rotation d'étudiants et de cumulants n'envisageant pas cet emploi comme un horizon professionnel et bénéficiant souvent de ressources extérieures.

BIBLIOGRAPHY

ABDELNOUR Sarah (2017), *Moi, petite entreprise*, Paris, PUF.

BEAUD Stéphane et PIALOUX Michel (1999), *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Paris, La Découverte.

- BOUMAZA Magali et PIERRU Emmanuelle (2007), « Des mouvements de précaires à l'unification d'une cause », *Sociétés contemporaines*, n° 65-1, 7-25.
- BROCHIER Christophe (2001), « Des jeunes corvéables. L'organisation du travail et la gestion du personnel dans un fast-food », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 138-3, 73-83.
- BURNOD Guillaume, CARTRON Damien et PINTO Vanessa (2000), « Étudiants en fast-food. Les usages sociaux d'un petit boulot », *Travail et Emploi*, n° 83, 137-157.
- CASTEL Robert (1995), *Les Métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard.
- CINGOLANI Patrick (2005), *La Précarité*, Paris, PUF.
- FAURE-GUICHARD Catherine (1999), « Les salariés intérimaires, trajectoires et identités », *Travail et Emploi*, n° 78, 1-20.
- JOUNIN Nicolas (2008), *Chantier interdit au public. Enquête parmi les travailleurs du bâtiment*, Paris, La Découverte.
- MEDA Dominique et VENDRAMIN Patricia (2013), *Réinventer le travail*, PUF, Paris.
- PAUGAM Serge (2000), *Le Salarié de la précarité. Les nouvelles formes de l'intégration professionnelle*, Paris, PUF.
- PINTO Vanessa (2014), *À l'école du salariat. Les étudiants et leurs « petits boulots »*, Paris, PUF.
- WEBER Hélène (2011), *Du ketchup dans les veines. Pratiques managériales et illusions. Le cas McDonald's*, Toulouse, France.

NOTES

1. Devenu microentrepreneur en 2016.
2. Bien que le choix du terme de « recrutement » ne soit pas rigoureux juridiquement au regard du statut d'indépendant des livreurs, la procédure menant à la signature du contrat commercial entre le livreur et la plateforme s'apparente à celle d'une embauche classique et ce terme est celui utilisé par plusieurs de nos enquêtés.
3. Pour « responsable des opérations ». Surnom donné par les livreurs aux employés de la plateforme, chargés de la relation avec les coursiers au niveau régional.
4. Depuis septembre 2017, la plateforme que nous avons étudiée offre à ses coursiers une assurance de responsabilité civile professionnelle et une assurance maladie en cas d'accident, à certaines conditions (respect du Code de la route, port du casque en cas de choc à la tête, etc.).
5. Malgré des similitudes, les modes de recrutement, de rémunération, de gestion des livreurs et d'attribution des commandes divergent entre les plateformes de livraison et peuvent évoluer rapidement. Ceux que nous décrivons ne sont donc valables que pour l'entreprise étudiée et au moment de notre enquête.

ABSTRACTS

The recent rise of digital platforms linking consumers and self-employed workers has had a strong effect on several economic sectors and raises questions about the working conditions offered by these service providers, plus the kinds of relationships they entertain with activities of this sort. Through a qualitative study of bicycle couriers working for an online food delivery service, the article shows that notwithstanding job insecurity issues, the activity can readily be deemed as something acceptable or even attractive due to the actual content of the work (to wit, the fact that it is cycling-based); its function in the work paths of the individuals involved; and the social resources that they subsequently enjoy. On the other hand, the study also reveals the difficulty of making a long-term commitment to this kind of job as well as the fragility of full-time couriers' situation.

L'apparition ces dernières années de plateformes numériques de « mise en relation » entre consommateurs et travailleurs indépendants a bouleversé plusieurs secteurs économiques et interroge sur les conditions de travail des prestataires de services auxquels elles ont recours et sur le rapport qu'ils nouent avec cette activité. À travers une étude qualitative auprès de livreurs à vélo d'une plateforme de livraison de repas à domicile, cet article montre que malgré la précarité, cette activité peut être rendue acceptable, voire attractive, en raison du contenu des tâches, en l'espèce la pratique cycliste, de sa place dans la trajectoire des travailleurs qui y recourent et des ressources sociales dont ils bénéficient en dehors de cette activité. Toutefois, l'enquête révèle la difficulté de s'engager à long terme dans cet emploi et la situation fragile des livreurs qui s'y investissent à plein temps.

En los últimos años, la aparición de plataformas digitales para “establecer vínculos” entre consumidores y trabajadores independientes ha impactado algunos sectores económicos y cuestiona las condiciones de trabajo de los prestadores de servicios a los que ellas recurren y la relación que éstos establecen con dicha actividad. A través de un estudio cualitativo con repartidores en bicicleta de una plataforma de entrega de comida a domicilio, este artículo muestra que, a pesar de la precariedad, esta actividad puede volverse aceptable, incluso atractiva, en virtud del contenido de las tareas, en este caso la práctica ciclista, de su lugar en la trayectoria de los trabajadores que recurren a ella y de los recursos sociales de los que se benefician fuera de esta actividad. Sin embargo, la encuesta revela la dificultad de comprometerse a largo plazo en este empleo y la frágil situación de los repartidores que se dedican a él de tiempo completo.

INDEX

Mots-clés: capitalisme de plateforme, uberisation, précarité, coursiers à vélo, livraison de repas

Palabras claves: capitalismo de plataforma, uberización, precariedad, mensajeros en bicicleta, entrega de comida

Keywords: platform capitalism, uberisation, precarious work, bicycle couriers, food delivery

AUTHOR

ARTHUR JAN

Cnam - Lise (Umr Cnrs 3320)