



HAL
open science

Organisation spatiale du travail et précarité des chauffeur-livreurs

Pétronille Rème-Harnay

► **To cite this version:**

Pétronille Rème-Harnay. Organisation spatiale du travail et précarité des chauffeur-livreurs. Carnets de géographes, 2023, 17, 10.4000/cdg.8623 . hal-04495521

HAL Id: hal-04495521

<https://univ-eiffel.hal.science/hal-04495521v1>

Submitted on 13 Mar 2024

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

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.

Organisation spatiale du travail et précarité des chauffeur-livreurs

Introduction

« Lorsque l'on évoque le transport routier de marchandises, la figure qui vient le plus fréquemment à l'esprit est celle du conducteur de poids lourd en longue distance » écrit la sociologue Céline Cholez en 2008 (p. 40). A cette figure on associe généralement l'autonomie opérationnelle (Desfontaines, 2005) et la liberté qui caractérisent la pratique des grands routiers exerçant à (grande) distance du donneur d'ordres ou employeur. Pour caractériser cette activité, l'INSEE a défini une catégorie de la nomenclature d'activités française (NAF) intitulée « Transport routier de fret interurbain » et caractérisée par son périmètre géographique : le transport sur longue distance. C'est généralement en opposition à cette figure qu'on a, plus récemment, décrit celle du chauffeur-livreur (Cholez, 2008). Conduisant plus fréquemment des véhicules utilitaires légers (VUL), son activité est organisée en tournées quotidiennes de livraison et/ou d'enlèvements. Il a pour point de départ une agence de groupage-dégroupage en réseau avec les autres agences d'une entreprise. Son travail consiste à charger les marchandises triées sur les quais des agences puis à les distribuer successivement aux différents clients de l'entreprise de transport. Il fait l'objet d'une surveillance plus étroite que les conducteurs poids lourds par les services d'exploitation des entreprises. Les opérateurs de transport qualifient généralement cette activité de transport du « dernier kilomètre », indiquant ainsi que le chauffeur ne réalise que le dernier trajet de la chaîne de transport (qui comprend aussi le trajet du fournisseur à la première agence de messagerie, puis ceux entre cette dernière et les autres hubs jusqu'à l'agence finale sur laquelle le chauffeur charge son camion). Cette activité est répertoriée dans la NAF comme « transport routier de fret de proximité », associée à un transport au « caractère urbain ou de proximité (...) lors de déplacements de courte durée ».

Cette figure longtemps invisibilisée (Cholez, 2008) connaît un certain regain d'intérêt notamment pour les sociologues des groupes professionnels (Moore et Newsome, 2018) avec l'arrivée en France de multinationales comme UPS ou Fedex, l'avènement du e-commerce et le déploiement de nouvelles modalités de transports par le groupe Amazon (Auteur, 2019). Ils décrivent la dégradation des conditions de travail et d'emploi des chauffeurs-livreurs (augmentation de leurs horaires, du volume des tournées, des contrôles de l'activité, etc.) et font le lien avec l'externalisation massive opérée par les employeurs. S'ils insistent surtout sur l'évolution du rôle du statut des travailleurs, passés de salariés à indépendants, nous cherchons,

dans cet article, à approfondir l'analyse en discutant à la fois les raisons de cette précarisation et les inégalités spatiales du développement de ce processus.

Notre première hypothèse de travail est que la précarisation des livreurs est liée à la mise en œuvre par les groupes de transport d'une sous-traitance qui prend une forme particulière pour le dernier kilomètre. Nous interrogeons donc d'abord l'existence d'une sous-traitance du dernier kilomètre par opposition à la sous-traitance du transport interurbain (section 3) après une présentation de la littérature sur les chauffeurs-livreurs croisant analyses spatiales et analyses des conditions de travail ouvrier (section 1). Nous détaillons ensuite notre cadre méthodologique qui repose sur plusieurs enquêtes qualitatives (section 2). Si les conditions de travail et d'emplois des livreurs semblent différer en fonction de ces deux formes de sous-traitance (dernier kilomètre et interurbaine), notre seconde hypothèse est qu'il existe aussi d'autres facteurs de différenciation spatiale de ces conditions, comme la vitesse de livraison, la densité de livraison, la composition des parcours des tournées ou encore les stratégies d'entreprises. Nous cherchons à montrer comment chacun d'eux peut affecter ces conditions de travail mais aussi parfois les contradictions de leurs combinaisons (4).

1. Le travail des chauffeurs-livreurs, délaissé par les sciences sociales ?

Il existe peu de travaux sur la territorialisation des conditions d'emploi et de travail des chauffeurs-livreurs. On peut toutefois souligner, du côté de la géographie, une approche mettant au premier plan le travail de chauffeur « indépendant ». Il s'agit de travaux insistant sur le rôle des migrations dans la construction d'un capitalisme racial (Clarno et Vally, 2022). Ces travaux décrivent l'extrême précarité des chauffeurs travaillant pour de plateformes numériques après avoir émigré vers les métropoles de pays du nord. Prenant l'exemple de Londres, Dalia Gebrial (2022) souligne notamment le fossé entre, d'un côté, leur travail considéré comme « essentiel » à des entreprises en manque de main-d'œuvre bon marché immédiatement disponible et, de l'autre, leur existence en tant que migrants « indésirables » dans cette métropole. Kendra Strauss (2018) considère plus généralement qu'en proposant une nouvelle approche du capitalisme racial, les géographes mettent en évidence les structures sociales et matérielles à travers lesquelles la sécurité et la précarité des travailleurs indépendants sont distribuées. Les chauffeurs issus de migrations récentes des pays du sud constituent ainsi dans les pays du nord un groupe professionnel subissant des conditions de travail plus dégradées que le reste de la population nationale.

Cette géographie du travail fait écho à l'approche par les « Global Value Chains » (GVC) qui donne à lire une autre forme de division spatiale du travail. Si dans cette approche, l'objectif des entreprises est décrit de manière similaire – s'accaparer une main-d'œuvre bon marché –, il ne s'agit plus de s'intéresser aux conséquences du déplacement des travailleurs mais des relations interentreprises. La sous-traitance internationale permet en effet de délocaliser la main-d'œuvre pour exploiter le différentiel des conditions de travail entre pays plus ou moins riches. Les conditions de travail des travailleurs sous-traités sont alors analysées en fonction des réseaux de production internationaux et des structures communautaires dans lesquels ils sont encastés (Coe et Jordhus Lier, 2011). Angela Hale et Jane Wills (2005) insistent par exemple sur le lien entre ces conditions et le niveau de sous-traitance. La position de l'employeur sous-traité dans la hiérarchie internationale des GVC rejaille ainsi sur le revenu et les conditions de travail de ses salariés. Cette approche est néanmoins difficile à appliquer aux entreprises de transport qui peuvent difficilement délocaliser leurs activités de transport.

L'enquête réalisée par Bettina Haidinger (2012) en Allemagne, Autriche, Hongrie et République Tchèque constitue, en ce sens, une exception. Elle y montre, d'une part, que l'externalisation des groupes transnationaux de transport implique jusqu'à quatre maillons de sous-traitance. Elle souligne, d'autre part, l'hétérogénéité des conditions de travail et d'emploi des livreurs selon la nature de l'entreprise donneuse d'ordre (opérateur historique, nouvel arrivant) et sa taille, l'enquête souhaitant surtout montrer que les solutions pour améliorer ces conditions sont complexes à mettre en œuvre.

Si les publications sur la sous-traitance internationale sont nombreuses, celles qui s'inscrivent dans un territoire national sont plus rares, comme celles qui concernent précisément l'activité des chauffeurs-livreurs. Depuis les années 1970, de nombreux travaux, essentiellement articulés autour de la sociologie de Patrick Hamelin (Hamelin, Lebaudy, 2007 ; Hamelin, 1994), soulignent la pénibilité du travail des conducteurs poids lourds notamment au travers de longues journées de travail (incluant les pauses légales de conduite) et d'une organisation du travail qui oblige au découchage. Ces enquêtes concernent avant tout l'accidentologie liée à la conduite en longue distance. L'espace y est essentiellement abordé comme un réseau de voies de circulation empruntées par le conducteur. A l'inverse, dans les territoires strictement urbains, il existe bien plus récemment, une série de travaux sur les livreurs travaillant en ville en deux roues. Ils soulignent en particulier l'exploitation de la précarité par des plateformes numériques comme Deliveroo et Uber (Daugareilh, 2024), l'exercice d'un management algorithmique (Lemozy, 2019), l'hyper dépendance de ces travailleurs dits « indépendants » (Auteurs, 2020), l'impossibilité de se projeter dans le long terme pour ces travailleurs (Jan, 2018). Si l'on devait insister sur la dimension territoriale du travail des conducteurs poids lourds et des livreurs en deux roues, on pourrait presque les opposer, les premiers traversant l'Europe et soulevant des enjeux d'inégalités internationales de conditions d'emploi et de travail (Fouquet, 1999), les seconds étant cantonnés à un périmètre strictement urbain, mais soulevant aussi des questions sociales et juridiques liées à l'inégalité des conditions d'emploi associés à leur statut de microentrepreneurs par rapport à un statut de salariés (Bernard et Abdelnour, 2018).

La catégorie de travailleurs qui nous occupent est davantage occultée par la littérature. Peut-être parce que parmi l'ensemble des conducteurs de véhicules transportant des marchandises, ceux qu'on appelle les chauffeurs-livreurs sont moins facilement identifiables, à la fois géographiquement et en termes de métier. Le terme « chauffeur-livreur » est le plus souvent utilisé pour désigner ceux qui ne conduisent ni des deux roues ni de grands camions dits « super lourds », mais plus fréquemment des véhicules intermédiaires comme des camionnettes, vans et autres petits poids lourds (VUL). Cholez (2001) définit cette catégorie comme le groupe des livreurs réalisant des tournées locales, le plus fréquemment urbaines, de livraisons et/ou de ramasses pour des groupes de messagerie – dédiée au transport fréquent et rapide de petits envois. Elle détaille les spécificités d'un tel métier, pris entre des contraintes liées à la nécessaire vitesse de livraison, la polyvalence des compétences requises et la triple autorité que se voit imposée le chauffeur vis-à-vis des clients, son patron et son donneur d'ordres. Outre le travail de thèse de Cholez, ce groupe professionnel fait l'objet de recherches très limitées.

Toutefois, au fil des décennies 2000 et 2010, avec le développement des envois légers, fréquents et rapides, les géographes se sont davantage intéressés au secteur spécifique du transport par messagerie, insistant en particulier sur son développement en réseau et son rôle dans l'approvisionnement des villes (Beyer, 1999 ; Launay, 2018). Du côté de la sociologie et de l'économie, c'est surtout sur la précarité des livreurs qu'insistent les travaux de recherche avec l'explosion du e-commerce. Auteur (2018) souligne ainsi la précarité de leurs conditions d'emploi et de travail en Île-de-France. Moore et Newsome (2018) montrent comment les groupes de messagerie britanniques mettent en concurrence les chauffeurs-livreurs aux statuts distincts pour augmenter leur productivité. Nous proposons ici de croiser analyse territoriale et

analyse de la précarité des chauffeurs-livreurs pour déterminer comment les entreprises de transport mettent en œuvre des stratégies d'organisation du travail différenciées sur le territoire national et comment les conditions d'emploi et de travail en sont affectées.

2. Cadrage statistique et enquêtes qualitatives auprès des chauffeurs-livreurs indépendant et salariés

Notre analyse des conditions de travail et d'emploi des chauffeurs-livreurs s'appuie essentiellement sur des données empiriques récoltées via différentes enquêtes de terrain. Néanmoins, nous disposons aussi de différents éléments de cadrage statistique sur la population des chauffeurs-livreurs salariés et sur les entreprises qui les emploient, afin de montrer le rôle des employeurs dans la détermination de ces conditions.

Les chauffeurs-livreurs forment un groupe de travailleurs plus hétérogène que les autres, plus difficilement identifiable notamment dans les statistiques de l'INSEE. Ils ne recouvrent pas une catégorie socioprofessionnelle propre mais sont dispersés parmi les « Conducteurs livreurs, coursier » (PCS 643a) et les « Conducteurs routiers et grands routiers (PCS 641a) selon le type de véhicule qu'ils conduisent ou l'activité déclarée par leur entreprise¹. Ces entreprises choisissent de s'inscrire en « transport interurbain » (anciennement « zone longue ») qui regroupe surtout des conducteurs de poids lourds en longue distance, ou en « transport de proximité » (anciennement « zone courte »), ou encore dans « la location avec chauffeurs » qui regroupe les chauffeurs recrutés en location, ou enfin dans la catégorie « Messagerie » qui regroupe majoritairement l'activité des entreprises de messagerie possédant au moins un entrepôt mais rarement celle de leurs sous-traitants. Ainsi les petites entreprises travaillant en sous-traitance sont-elles le plus souvent inscrites en « transport de proximité » alors que les groupes s'inscriront en « messagerie ». On peut approcher le nombre de chauffeurs-livreurs en sélectionnant ceux de la PCS 643a travaillant dans les entreprises de code NAF « transport de proximité ». 106 488 chauffeurs-livreurs seraient employés par une entreprise de transport en 2017.

Pour caractériser cette population salariée, nous nous appuyons sur plusieurs sources statistiques : les données mises à disposition par le ministère de la Transition écologique dans *Le bilan annuel social des transport* (CGDD, 2022), les données DADS (déclaration annuelle des données sociales) de l'INSEE dont nous avons exploité les fichiers « salariés » entre 2010 et 2015 en les ventilant par département francilien et les données de l'enquête Emploi, toujours de l'INSEE, entre 1990 et 2017 dont nous avons réalisé plusieurs exploitations des PCS 641 et 643 mais sans pouvoir réaliser de distinction sur le type de véhicule et l'espace des livraisons.

Concernant la sous-traitance des entreprises de transport, il existe une mesure statistique proposée par les *Comptes des transports* depuis 2012. Ils évaluent la sous-traitance à 50% du chiffre d'affaires cumulé des entreprises de messagerie en France (CGDD, 2019). Outre ce chiffre, il est impossible de savoir combien de chauffeurs-livreurs travaillent en sous-traitance dans ce secteur. Nous savons, via les enquêtes ESANE (Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises) produites par l'INSEE, que le nombre d'indépendants seraient de 17000 environ dans la catégorie « transport de proximité » en 2020.

¹Les nouvelles PCS de 2020 introduisent un découpage plus fin, la catégorie 64B2 correspondant à celle des chauffeurs-livreurs.

Pour analyser les livreurs sous-traitants, nous nous appuyons ensuite sur plusieurs dispositifs. Il s'agit d'abord de deux enquêtes qualitatives que nous avons respectivement réalisées en 2015 et entre 2019 et 2021. Celle de 2015 cherche à décrire les conditions d'emploi et de travail des chauffeurs-livreurs sous-traités. Pour ce volet d'enquête, 67 chauffeurs-livreurs sous-traités furent interrogés directement sur les lieux de livraison des marchandises dans l'ensemble des départements d'Île-de-France (sauf l'Essonne ainsi que le sud des Yvelines et du Val-de-Marne) après identification des rues commerçantes et des centres commerciaux. Le procédé consistait à identifier un VUL puis à aller à la rencontre du chauffeur pour déterminer son statut. Nous sélectionnions uniquement les patrons ou les salariés d'entreprises sous-traitantes en identifiant leurs clients. L'échantillon est constitué de 67 sous-traitants dont 25 sont des indépendants travaillant seuls et 42 autres soit salariés d'entreprises de sous-traitance, soit patrons de ces dernières. Lorsque les salariés d'entreprises de sous-traitance ont confié les coordonnées de leurs patrons, ces derniers ont été interrogés, lors de 18 entretiens courts complémentaires². L'effectif salarié des entreprises de l'échantillon se répartit selon le tableau 1 :

Tableau 1 : effectifs des entreprises sous-traitantes³

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

Les sous-traitants étaient interrogés sur leurs relations avec leurs donneurs d'ordre et leurs conditions de travail lors d'entretiens courts réalisés durant leurs livraisons. Certaines informations sont parfois manquantes. Dans le cadre de cette enquête, nous avons également mené des entretiens complémentaires auprès des représentants des fédérations et syndicats de chauffeurs de la région Île-de-France : Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR), Organisation des Transporteurs Routiers Européens, Syndicat national des transports léger, CGT et UNSA. à des entretiens ont aussi été réalisés à plusieurs reprises avec trois représentants de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, en charge des contrôles sur route, des contrôles en entreprise et de la tenue du registre des transporteurs. Enfin, nous nous sommes entretenus avec 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 et avec un inspecteur du service de la concurrence, consommation et répression des fraudes.

Nous avons conduit notre deuxième enquête entre 2019 et 2021 auprès des salariés de 30 agences de messagerie travaillant dans un service propre à déterminer la proportion de chauffeurs-livreurs salariés et de sous-traitants dans leur agence. Deux questions directes étaient posées pour établir un taux de sous-traitance, 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 suffisait ensuite de construire une proportion. Précisons que ces informations ont pu être recoupées grâce à un deuxième salarié ou à un sous-traitant dans la très grande majorité des agences mais nous n'avons pas toujours été en contact direct avec un(e) directeur(trice) d'agence. Pour anonymiser au maximum les données, le taux de sous-traitance est simplement mis en relation avec le département.

Nous n'avons pas encore mené d'enquêtes aussi spécifiques sur les indépendants de la longue distance. A leur sujet, nous nous appuyons sur une revue de littérature réalisée en 2021 (Auteur)

² Les 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.

³ Effectifs déclarés au moment de l'entretien, vérifiés ensuite grâce au numéro SIREN de l'entreprise.

qui nous avait permis de reconstruire un tableau de données de 35 transporteurs interrogés sur leurs relations avec leurs donneurs d'ordre.

Concernent les indépendants, l'agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) fournit également des éléments sur les redressements qu'elle applique en cas d'insuffisance de paiement de cotisations sociales dans le cadre d'actions ciblées, à travers quelques focus dans ses rapports annuels. En 2022, le transport y apparaît comme le 4^{ème} secteur engendrant le plus de redressements, avec une forte progression des cas de travail dissimulé (ACOSS, 2016).

3. Sous-traitance interurbaine et sous-traitance du dernier kilomètre

La sous-traitance est un facteur clé de différenciation des conditions de travail et d'emploi. Lorsque les salariés sont remplacés par des indépendants, ils ne sont plus protégés par la convention collective, notamment en termes d'horaires et de grille salariale, ni par les procédures de licenciement. La sécurité sociale des indépendants ne leur confère par ailleurs pas autant de prestations sociales qu'aux salariés. Lorsqu'ils sont salariés des sous-traitants, leurs salaires sont plus faibles que pour les salariés des donneurs d'ordres (Berlinski, 2008), (Flecker et Meil, 2010) et leur travail s'avère plus pénible d'ordres (Perraudin et al., 2014).

Notre hypothèse est que les formes que prend la sous-traitance peuvent néanmoins accentuer cette différenciation, entre celle des tournées du dernier kilomètre et celle des transports de longue distance. Nous insistons sur l'inégal développement de ces deux formes depuis les années 1980 pour montrer que ces distinctions sont à l'origine de conditions de travail et d'emplois spatialement différenciées.

3.1. La sous-traitance du dernier kilomètre : une sous-traitance massive de réduction des coûts

L'évolution du tissu productif vers un fonctionnement en juste à temps a fortement modifié l'organisation du transport. La fréquence des envois a augmenté alors que leur taille diminuait pour aboutir à une fragmentation des flux, relevée par les enquêtes chargeurs⁴ ECHO entre 1988 et 2004 (Soppé et Guilbault, 2009). L'explosion du e-commerce, dont le chiffre d'affaires mondial représenterait 4938 milliards de dollars en 2021 selon la FEVAD (Fédération du e-commerce et de la vente à distance) (2022), a renforcé cette tendance. Les grands groupes de transport, notamment ceux spécialisés en messagerie qui est l'organisation la plus adaptée à cette fragmentation, doivent ainsi livrer de plus en plus de colis dans des délais de plus en plus courts. La messagerie représente un mode d'organisation du transport spécifique articulée, en France, autour d'une quinzaine de grands groupes qui détiennent de vastes réseaux d'agences. Celles-ci occupent d'immenses entrepôts où sont dégroupés, triés et regroupés les colis pour former des tournées. L'intérêt de cette organisation est qu'elle permet aux groupes de messagerie de réaliser des économies d'échelle car entre les agences le transport est massifié via des camions de (très) grande taille. Toutefois, à partir de ces agences, il n'est plus possible de faire des économies d'échelles pour la réalisation d'une multitude de petites tournées.

Alors que les horaires légaux sont fixés à 35 heures pour les salariés roulants de la messagerie (décret n°83-40 du 26 janvier 1983), la sous-traitance permet de contourner la réglementation

⁴ Sont considérés comme « chargeurs » l'ensemble des entreprises industrielles et commerciales qui demandent des services de transport (y compris les e-commerçants).

et ainsi de réduire le coût des tournées (Moore et Newsome, 2018). Elle permet aussi de reporter sur les sous-traitants les différentes contraintes en matière de véhicules (achat, location, entretiens, adaptation aux nouvelles normes). Les *Comptes des transports* (CGDD, 2019) montrent qu'il existe une forte concentration des groupes de messagerie – à eux seuls les 15 groupes réalisent en France 96%⁵ du chiffre d'affaire cumulé du secteur – et un développement continu de la sous-traitance par ces groupes – plus de 50% de ce chiffre d'affaires global serait réalisé en sous-traitance contre 40% en 1993 (CGDD, 2019). Plusieurs enquêtes empiriques viennent confirmer le niveau très élevé de sous-traitance dans ce sous-secteur spécifique : une enquête réalisée en Île-de-France en 2011⁶ montre que 80% du volume de fret sortant des agences de ces grands groupes est sous-traité (Auteur et al., 2014). Et ce taux a aujourd'hui augmenté. En effet, notre enquête de 2019-2021 montre que 90% des chauffeurs-livreurs en Île-de-France sont sous-traités. Deux groupes, Colis Privé et Amazon Logistics, sont apparus sur le marché avec une sous-traitance de 100% de leurs activités de livraison. Gefco, GLS déclarent aussi réaliser son transport du dernier kilomètre uniquement en sous-traitance⁷. Progressivement, la sous-traitance des tournées locales s'est développée au détriment du recrutement de salariés.

3.2 Sous-traitance du dernier kilomètre et conditions de travail des chauffeurs-livreurs

Si cette sous-traitance présente des avantages pour les grands groupes de messagerie (réduction des coûts liés à la relation d'emploi, contournement des 35 heures et des procédures de licenciement, etc.), elle est toutefois vectrice de précarité pour les chauffeurs-livreurs (Auteur, 2023). Notre enquête réalisée en 2015 sur 67 de ces sous-traitants permet de déterminer plus qualitativement les impacts de la sous-traitance sur les conditions de travail et d'emploi des chauffeurs-livreurs. D'abord les chauffeurs-livreurs sous-traités réalisent des tournées de 9 heures quotidiennes en moyenne (sur 5 jours) en Île-de-France, pouvant aller jusqu'à 14 heures⁸. C'est deux heures de plus en moyenne que les tournées des chauffeurs salariés des groupes. Dès 2001, Céline Cholez constatait similairement qu'« en moyenne une tournée d'indépendant [était] de 25% plus lourde qu'une tournée de salarié » (2001, p. 293). Toutefois alors qu'elle évoquait des tournées de 80 points, aujourd'hui, nos entretiens montrent qu'il n'est plus rare de rencontrer des chauffeurs-livreurs sous-traités réalisant des tournées de 300 colis, 200 adresses à livrer – contre 200 colis en 2015 – et sur des tournées de plus de 10 heures. En plus de ce nombre particulièrement élevé de points, les pauses déjeuner des sous-traitants sont inexistantes ou réduites à portion congrue. Il existe même des entreprises qui obligent les livreurs réussissant à terminer leurs tournées en moins de 9 heures à « dépanner leurs collègues », pour reprendre les termes d'un cadre d'un sous-traitant intermédiaire en 2020 dans le cadre d'un entretien, en prenant des colis supplémentaires. Exécuter des tournées en sous-traitance est ainsi synonyme d'allongement de la journée de travail.

A cette dégradation des conditions de travail s'ajoute une détérioration des conditions d'emploi liée à la sous-traitance massive de l'activité. Notre enquête de 2015 sur les sous-traitants montre des indicateurs élevés de dépendance économique vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres. Ainsi 56 entreprises sur 67 expliquent ne pas pouvoir accéder aux clients directement mais être

⁵ Le chiffre est calculé en additionnant les chiffres d'affaires réalisés par les 15 grands groupes de messagerie en France et en le comparant au chiffre d'affaire cumulé du secteur selon les comptes des transport 2018.

⁶ Nous avons participé à son traitement mais pas aux entretiens.

⁷ Entretiens avec des salariés des deux entreprises en 2018.

⁸ Enquête réalisée sur 67 sous-traitants en Île-de-France sur leurs lieux de livraisons.

obligés de passer par un groupe de messagerie pour obtenir des marchandises à transporter et de voir leurs conditions de travail s'imposer à eux. En outre, les entreprises sous-traitantes sont particulièrement nombreuses à ne dépendre que d'un seul donneur d'ordres : plus de la moitié (34 sur 65) des sous-traitants font 100 % de leur chiffre d'affaires avec un seul donneur d'ordres et la part du chiffre d'affaires réalisée avec le donneur d'ordres principal est en moyenne de 78 % pour tout l'échantillon. Ajoutons à ces indices quantitatifs que la possibilité pour un sous-traitant de diversifier ses donneurs d'ordre pour réduire sa dépendance vis-à-vis d'un groupe de messagerie unique est limité par certaines spécifications légales. Ainsi, selon le contrat type de 2003 applicable aux transports routiers de marchandise exécutés par des sous-traitants⁹, les donneurs d'ordres sont autorisés à demander à leurs sous-traitants soit une clause d'exclusivité, soit que leurs personnels ou matériels portent les couleurs ou la marque du donneur d'ordres ou celles de l'un de leurs clients. D'autre part, les tournées à réaliser, notamment en Ile-de-France, sont tellement denses, qu'il est presque impossible pour un homme seul de travailler pour deux donneurs d'ordres différents. Dans cette enquête, seuls 2 sur 67 tentaient de cumuler des tournées pour deux donneurs d'ordres différents dans la même journée. Pour réaliser des tournées pour plusieurs donneurs d'ordres, il faut donc recruter des chauffeurs et acheter des camions supplémentaires, deux obstacles économiques de taille.

Cette dépendance élevée a des conséquences pour les chauffeurs-livreurs qu'ils soient indépendants ou salariés. En tant qu'indépendants, ils font face à un taux de défaillance très important. Ainsi l'Île-de-France est-elle la région la plus touchée par les défaillances d'entreprises, avec un taux de défaillance deux fois supérieurs à la normale en 2017, 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 » (*Officiel des transporteurs*, 2017). En outre, le travail dissimulé est en croissance continue. Selon l'ACOSS, en 2016, sur 600 entreprises de transports, près d'un quart présentent du travail dissimulé¹⁰. Or le transport le plus concerné par ce type de fraude est le transport de proximité.

Du côté des salariés, le constat n'est pas vraiment meilleur. Car ceux-ci sont très majoritairement recrutés dans de très petites entreprises (sous-traitantes) au fort risque de faillite. Il faut en effet noter que cette sous-traitance de la part des groupes de messagerie se fait auprès d'entreprises de très petite taille. Selon les fichiers Sirene 2017, 55% des entreprises françaises de transport de proximité sont des indépendants travaillant seuls, 86% ont moins de 9 salariés. Or ces petites entreprises sous-traitent elles-mêmes très peu. En effet n'ayant pas le statut de commissionnaire, elles ne peuvent sous-traiter au-delà de 15% de leur chiffre d'affaires, d'après les décrets n°1999-752 et n° 2016-1550 Du ministre de ministre de l'Equipement, des transports et du logement. Le traitement de l'enquête Emploi (tableau 2) montre que les livreurs travaillant dans les plus petites entreprises ont une ancienneté qui ne dépasse pas les 4 ans ce qui tend à montrer qu'il est difficile pour les livreurs des plus petites entreprises, les plus nombreuses en sous-traitance, de pérenniser leurs contrats. Et si l'on précise le secteur d'activité « transport de marchandises », l'ancienneté est encore plus faible que pour l'ensemble de la profession : entre 1 et 2 ans pour l'essentiel de la période. Salariés comme indépendants, les chauffeurs-livreurs semblent donc subir les conséquences du développement de la sous-traitance.

⁹ Code des transports, article D. 3224-3

¹⁰ 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 (ACOSS, 2016).

Tableau 2. Ancienneté dans l'entreprise des livreurs par taille d'entreprises (hors intérimaires)

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

Source : Lamy (2019) avec les enquêtes EMPLOI 2017

3.3. De meilleurs conditions de travail dans les transports interurbains ?

Si pour les tournées, les livreurs du dernier kilomètre cumulent des conditions de travail dégradées et des conditions d'emploi particulièrement précaires notamment en raison du développement massif de la sous-traitance, celles-ci s'améliorent-elles dans le transport interurbain ?

Différents arguments invitent à le penser. D'abord, dans le transport longue distance, il y a moins d'indépendants travaillant seuls. Selon le fichier Sirene de l'INSEE en 2017, ils représentent 42% de l'ensemble des entreprises du secteur en longue distance contre 55% dans le transport de proximité. Ensuite, le taux de sous-traitance transport hors messagerie et affrètement y est, comme nous l'avons dit, limité à 15%, alors que dans la messagerie, la sous-traitance peut être utilisée sans limite. La faible sous-traitance et le nombre proportionnellement plus réduit d'indépendants travaillant seuls dans le transport interurbain favorisent *a priori* de meilleures conditions de travail. D'autant qu'il existe en France une forte pénurie de conducteurs poids lourds (IRU, 2022) qui installe un rapport de force plus en faveur du travail.

Outre ces différences de structure et de réglementations, les indépendants du transport longue distance n'exercent pas tout à fait le même type de travail pour leurs clients et ne jouent ainsi pas le même rôle. Dans le transport longue distance, le conducteur a un parcours composé de quelques arrêts mais bien moins nombreux. Il doit soit livrer l'entièreté de son chargement à destination, soit faire quelques arrêts pour livrer d'autres clients sur son trajet, sachant que ce trajet peut dépasser le cadre de la journée. Les transporteurs signent alors des contrats réguliers avec ces clients 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 clients réguliers, des chargements de retour. Cela peut se faire via des bourses de fret, qui mettent en relation des commissionnaires proposant du fret à déplacer à certains prix avec des transporteurs, ou aujourd'hui via des plateformes numériques reliant davantage les transporteurs et les chargeurs. Dans la situation où un transporteur répond à une offre émanant d'un transporteur ou un commissionnaire sur une bourse de fret, 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 suppose le plus souvent des relations irrégulières et courtes (un seul déplacement) avec le donneur d'ordres via les bourses de fret, parfois confraternelles via les réseaux. Pour autant, cette sous-traitance n'implique pas nécessairement des rapports de force plus équilibrés puisque les donneurs d'ordres fixent généralement eux-mêmes les prix. Ainsi selon une enquête de la FNTR, réalisée auprès de 970 de ses adhérents en 2012, ceux qui fixent les prix sont à 98% les déposants d'une annonce. Pour près des trois quarts des entreprises de l'échantillon, les prix ne couvrent pas les charges. D'ailleurs chacun des transporteurs a déjà rejeté une demande de transport en raison du prix. Toutefois, la dépendance économique vis-à-vis du donneur d'ordres

est susceptible d'être plus limitée pour plusieurs raisons. D'une part la diversification des donneurs d'ordres est bien plus importante notamment dans le cadre de contrats spots, c'est-à-dire de contrats portant non pas sur une tournée entière à exécuter pour autrui mais d'un seul trajet ou d'un nombre limité de trajets ponctuels. Ensuite, le sous-traitant peut posséder des actifs spécifiques qui lui permettent de se démarquer des autres. Il existe en effet, dans le transport interurbain, une grande variété de véhicules spécifiques, de savoir-faire particuliers, de types de produits transportés (vrac, animaux, réfrigérés, etc.) pour lesquels le sous-traitant devient moins facilement remplaçable et peut espérer installer une codépendance avec son donneur d'ordres.

Dans le transport interurbain, il existe aussi une sous-traitance plus régulière. La programmation des déplacements est souvent hebdomadaire : tel nombre de conducteurs est envoyé à tel endroit tel jour de semaine pour livrer les clients réguliers. Néanmoins, l'entreprise de transport reçoit très souvent des demandes de clients qui sont incompatibles avec ce programme. Il leur faut alors trouver un autre transporteur qui dessert ce type de destination pour exécuter cette mission. La sous-traitance est ainsi moins utilisée pour remplacer les salariés – et diminuer les coûts en ressources humaines – que pour combler des vides, éviter l'inactivité, ne pas perdre ses clients réguliers, entretenir un réseau de confrères, etc. Avec cette forme de sous-traitance les donneurs d'ordres ne réalisent pas d'importants bénéfices mais assurent un service de transport efficace et régulier. A partir d'une petite base de données de 35 transporteurs, Auteur (2021) montre que leur dépendance est moins importante. Seuls 47% en moyenne de l'activité de ces 35 transporteurs est réalisée 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 nous avons conclu que plus de 90% d'entre eux réalisent 100% de leur chiffre d'affaire en sous-traitance. Les indépendants déclarent en outre toujours diversifier leurs donneurs d'ordre puisque, sur 35, un seul n'a qu'un donneur d'ordres contre la moitié pour les tournées du dernier kilomètre.

Ces éléments suggèrent l'existence d'une nette différence dans la nature de la sous-traitance, son volume et le niveau de dépendance des indépendants de la longue distance et ceux de la courte distance. Si l'on compare les conditions d'emploi, dans le transport interurbain, le nombre de faillites est moindre (CGDD, 2022a) et le recours à l'intérim et au temps partiel est plus faible (CGDD, 2022b). Il est plus difficile de comparer les conditions de travail car les horaires légaux des conducteurs longue distance sont fixés à un niveau plus important (43 heures par semaine). On constate néanmoins que le temps de service hebdomadaire des livreurs dans le transport de proximité est en croissance continue alors que celui des livreurs dans les transports interurbains diminue (CGDD, 2022b) et que l'accidentologie est presque deux fois plus importante pour les premiers (idem).

Nous avons montré que les chauffeurs-livreurs du dernier kilomètre majoritairement sous-traités, travaillent dans des conditions précaires. Au contraire le transport interurbain semble caractérisé par une moins grande sous-traitance, des entreprises un peu plus grandes et une dépendance moindre. Néanmoins, les chauffeurs-livreurs du dernier kilomètre forment un groupe aux conditions de travail et d'emplois hétérogènes. La partie qui suit insiste sur les facteurs spatiaux et économiques de différenciation de leurs conditions de travail.

4. Des conditions de travail et d'emploi qui dépendent de la construction spatiale des tournées ?

Nous avons insisté sur deux facteurs de précarité pour les livreurs : le fait de travailler en sous-traitance (plutôt qu'en interne) et l'échelle du déplacement (courte ou longue distance). Nous nous intéressons désormais aux seuls facteurs de différenciation spatiale des conditions de travail des livreurs des tournées du dernier kilomètre. Ce travail s'effectue dans des conditions plus ou moins pénibles en fonction, d'une part, la densité, la longueur et la complexité des tournées, et, d'autre part, de la relation plus ou moins pérenne entre le livreur et le donneur d'ordres. La construction de ces tournées est au croisement de multiples stratégies établies à différentes échelles que nous détaillons ici. Les maisons mères des multinationales de transport donnent des directives générales à leurs établissements en France qui s'appliquent de manière uniforme quel que soit le territoire. Les cadres dirigeants des sièges nationaux sont ensuite responsables de la localisation des agences de leurs groupes et de l'organisation des flux de transport entre ces agences. Ils partitionnent ainsi le territoire national en zones : généralement l'Île-de-France, les grandes villes françaises et les territoires qualifiés de « peu denses » où « les flux sont moins fréquents » (extraits d'entretiens, 2019). Sur ces derniers territoires, les groupes de transport se partagent même parfois les agences pour massifier les flux. Enfin les directeurs d'agences ont une certaine latitude sur leur gestion des tournées du dernier et du premier kilomètre, qu'ils adaptent notamment selon la densité de livraison et les attentes en termes de vitesse de livraison. Quant aux chauffeurs-livreurs eux-mêmes, ils envisagent leurs tournées selon les contraintes de l'espace traversé. Nous tentons ici de rendre compte de ces différentes visions du territoire, des découpages territoriaux distincts opérés par ces acteurs divers pour montrer l'hétérogénéité des conditions de travail et d'emplois qui en découlent.

4.1 Une stratégie nationale de sous-traitance différenciée selon la densité et la vitesse de livraison

L'essentiel de nos enquêtes a porté sur la région Île-de-France. Mais nous avons également pu nous entretenir avec quelques cadres d'agences en dehors de la région parisienne et les entretiens avec six d'entre eux montrent un moindre recours à la sous-traitance, comme le montre le tableau 3.

Tableau 3. Taux de sous-traitance en Île-de-France (IDF) et hors Île-de-France

Agences	Taux de sous-traitance : Nombre de sous-traitants / nombre total de chauffeurs- livreurs travaillant dans l'agence
Agences IDF	
La Poste 95	100%
Chronopost 95	100%
Chronopost 92	99,93%
Relais 93	92%
Calberson 78	90%
Chronopost 78	85%
UPS (Charenton, Paris + 92/94)	75%
UPS 93	67%
Dachser 95	95%
Geodis 94	88%
DB Schenker 78	75%
Geodis 93	71%
Geodis 95	71%

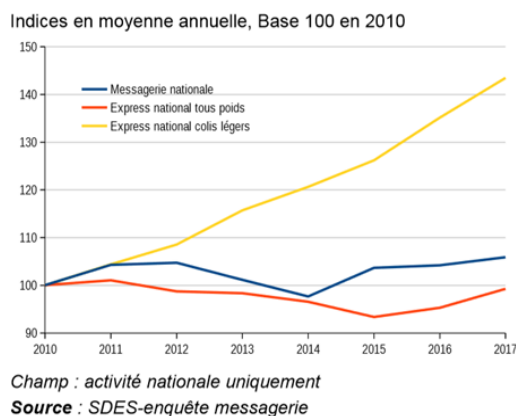
Agences IDF : médiane de 88%	
Agences hors IDF	
Kuehne et Nagel (59)	100%
DB Schenker (76)	40%
Dachser (79)	50%
Heppner (67)	30%
Dachser (29)	50%
Gefco (31) et Gefco (35)	Moins de 90% , en baisse
Agences hors IDF : médiane de 50%	

Source : enquête 2019-2021

Cette distinction tient au fait que les groupes de messagerie raisonnent en termes de densité de livraison, c'est-à-dire de nombre de points de livraison pour une surface donnée. Lorsqu'elle est forte, comme en Île-de-France, les tournées de livraison comprennent un grand nombre d'arrêts et sont sujettes à davantage d'aléas. Les groupes de messagerie sont plus incités à sous-traiter. Surtout, ils disposent facilement d'un vivier de chauffeurs-livreurs. Au contraire, les salariés de ces six agences hors Île-de-France évoquent un vivier de sous-traitants moins important et pour deux d'entre eux une pénurie de chauffeurs qu'ils espèrent fidéliser via des CDI. Les tournées comportent également moins de points à desservir. Sur ces agences, on rencontre ainsi plus de chauffeurs-livreurs salariés qu'en Île-de-France. S'il faut rester prudent quant à l'extrapolation de ces résultats, ces différents éléments suggèrent une répartition différenciée de la sous-traitance entre zones denses et zones moins denses, qui entraîne une variation des conditions d'emploi et de travail pour les livreurs.

Selon nos enquêtes, la temporalité des livraisons constitue un autre facteur déterminant pour expliquer les différences de conditions de travail entre livreurs. L'organisation par messagerie peut être scindée en deux sous-secteurs selon la vitesse de livraison espérée et le plan de transport associé : une messagerie qu'on peut qualifier de traditionnelle et une messagerie express. Il existe en effet des entreprises plus spécialisées dans la livraison destinée aux entreprises, avec moins d'arrêts de livraison car les envois sont plus lourds et moins nombreux. Les délais de livraison y sont aussi plus longs (autour de 72 heures). C'est le cas de groupes historiques comme Geodis, Kuehne et Nagel, DB Schenker, Dachser, Ziegler ou Heppner. Par opposition, une messagerie plus rapide, qualifiée d'express, s'est développée plus récemment autour de la livraison aux particuliers (notamment dédiée au e-commerce) dans des délais plus courts (souvent moins de 24 heures) et avec des tournées denses de colis plus légers. C'est le cas de Chronopost, Fedex, GLS, UPS, DHL, DPD, Geodis Calberson). La figure 1 montre que le chiffre d'affaires des entreprises de messagerie express, en particulier à destination des particuliers, croît beaucoup plus vite que celui de la messagerie traditionnelle.

Figure 1. Evolution de l'indice de chiffre d'affaires moyen annuel dans la messagerie (base 100 en 2010)



Or cette messagerie express à forte progression est celle qui favorise le plus la sous-traitance. Ainsi, si l'on croise les taux de sous-traitance relevés dans ces deux types d'agences (traditionnelles et express), comme sur le tableau 4, on constate une nette différence du niveau de sous-traitance.

Tableau 4. Taux de sous-traitance selon le type d'agences de messagerie (express ou traditionnel)

Agences	Taux de sous-traitance : Nombre de sous-traitants /nombre total de chauffeurs- livreurs dans l'agence
Groupes de messagerie express	
Amazon Transport	100%
Colis privé France	100%
GLS France	100%
DHL 77	100%
La Poste 95	100%
Relais 77	100%
Chronopost 95	100%
Chronopost 92	99,93%
DHL IDF	99%
Relais 93	92%
Calberson 78	90%
Chronopost 78	85%
UPS (Charenton, Paris + 92/94)	75%
UPS 93	67%
Agences express : médiane de 100%	
Groupes de messagerie traditionnelle	
Gefco France	100%
Dachser 77	96%
Dachser 95	95%
Dachser 91	90%
Geodis 94	88%
Dachser 77	85%
DB Schenker 78	75%
Geodis 93	71%
Geodis 95	71%
DB Schenker 77	70%
Agences de messagerie : médiane de 87%	

Cette différence de niveau (93% à 84% de sous-traitance en moyenne) peut être reliée à nos observations de terrain concernant l'organisation du travail. En effet, dans les agences de

messagerie express, le chronomètre est omniprésent. Les livreurs ont un programme minuté. Ils disposent de feuillets de services avec des colis à livrer toutes les minutes. Ils ont également des heures limites à respecter. Les chauffeurs-livreurs arrivent tôt à l'agence. Généralement, les salariés ont une tournée déjà triée et parfois déjà chargée, ils peuvent partir dès 7h30. Pour les sous-traitants, la charge du tri est plus variée. Certains sous-traitants ont également des manutentionnaires en charge du tri, d'autres non. C'est alors au chauffeur de terminer le tri et de charger pour partir à la même heure.

Pour les chauffeurs-livreurs sous-traités, il existe différents dispositifs de contrôle et d'incitations à livrer toujours plus. L'incitation à la vitesse tient d'abord au fait qu'ils sont d'abord payés au colis livré. Elle se traduit aussi par des pénalités en cas de retard ou de non livraison, dont le montant est au moins 3 ou 4 fois supérieur à la rémunération par point livré. Ces pénalités peuvent atteindre des sommes si élevées (plusieurs milliers d'euros pour le mois) qu'elles font l'objet de négociation pour permettre aux sous-traitants de survivre. Par ailleurs, les volumes livrés par les chauffeurs sont contrôlés durant leurs tournées, souvent via des dispositifs techniques de surveillance à distance qui sont des logiciels intégrés au camion et/ou au téléphone. Il s'agit de géolocaliser le livreur pour vérifier sa vitesse de livraison. Chaque entreprise a ensuite ses propres règles. Chez certaines, le livreur est surveillé via un logiciel qui alerte le donneur d'ordres si la tournée est trop lente. Chez d'autres, un appel téléphonique est émis par un salarié du dispatch lorsque celui-ci identifie une pause sans conduite de plus 20 minutes dans la tournée d'un livreur. C'est dans ce type de messagerie que les tournées sont les plus denses en colis et en points à livrer et la surveillance des livreurs la plus étroite.

Dans la messagerie traditionnelle, les envois sont plus lourds, peuvent être palettisés et sont davantage dédiés à des industriels. Il existe ainsi une pression moins forte en termes de vitesse et de nombre de colis par jour à livrer. Les conducteurs sont aussi plus nombreux à posséder un permis poids lourds ou d'autres qualifications, comme pour le transport de matières dangereuses, ce qui les rend plus difficilement interchangeables. Enfin, même s'ils sont théoriquement soumis aux mêmes types de contrôles, nos enquêtes montrent que la surveillance y est beaucoup plus souple. Les pénalités y sont bien moins souvent administrées.

4.2 L'affectation spatiale des tournées par les directeurs d'agence

Outre ces stratégies nationales, les directeurs d'agence ont eux-mêmes une certaine latitude quant à la division spatiale du travail. Dans les agences d'Île-de-France, nous avons notamment constaté que la sous-traitance ne s'imposait pas de la même façon sur l'ensemble de la région. Les tournées parisiennes sont moins sous-traitées que les tournées les plus périphériques. L'examen des données issues des DADS en 2010 et 2015 montrent ainsi une augmentation du nombre de livreurs en CDI pour Paris alors que cette part est stable ou décroissante pour les autres départements d'Île-de-France lors de la même période.

Plusieurs facteurs expliquent ces choix. Un cadre chez un donneur d'ordres d'une agence d'Île-de-France explique : « on garde les meilleures tournées pour les salariés » (entretien, 2018). Dans cette agence, les « meilleures tournées » sont celles réalisées en milieu dense 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 35 heures hebdomadaires. Lorsque l'on interroge les livreurs, les descriptions des journées de travail coïncident bien avec ces stratégies d'organisation du travail articulées autour des horaires légaux. Un livreur salarié d'un groupe de messagerie express colis léger multinational rencontré dans Paris décrit ses matinées

« tranquilles ». Il réalise une trentaine de livraisons dans l'arrondissement, ce qui est assez peu comparé à ses collègues sous-traitants. Il s'arrête ensuite à 12h avant de reprendre à 14h30 une tournée de 15 à 20 enlèvements. « Le problème, raconte-t-il, c'est les pauses. [...] Moi je viens de La Courneuve [agence de rattachement] et je n'ai pas le droit d'y retourner avant la fin [de sa tournée]. Bah j'ai une pause déjeuner de 2h30, c'est tout le problème ». Cette pause jugée trop longue s'insère dans une journée de travail articulée autour des 35 heures.

Trois autres facteurs sont également retenus pour favoriser le maintien de salariés pour certaines tournées : la densité de livraison, la clientèle et le type de véhicule. Un directeur d'agence, par exemple, 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). Dans cette agence, ce sont les tournées les moins rentables qui sont sous-traitées.

Il existe aussi une répartition des salariés en fonction des clients à livrer que les groupes de messagerie espèrent fidéliser en envoyant un livreur expérimenté, en CDI depuis longtemps, qui connaît parfaitement sa tournée. C'est pourquoi cette répartition correspond aussi à un découpage de la clientèle entre deux. La première est jugée « prestigieuse ». Installée à Paris, il faut conserver avec elle une relation commerciale de proximité. Quelques grands groupes de distribution sont plus éloignés, mais maintenir avec eux un lien notamment informationnel (retours d'information sur les changements dans les volumes pour les prochaines semaines, les besoins spécifiques à venir, les problèmes rencontrés etc.) est aussi une préoccupation. La seconde en revanche est une clientèle 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 livreurs 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 » parisiennes. Les deux autres font des tournées avec des clients de la grande distribution, comme Carrefour et Leroy Merlin, qui sont parmi leurs plus gros clients (entretien, 2019).

Chez G., agence de messagerie traditionnelle des Yvelines, 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. Les salariés bénéficient ainsi de rémunérations supérieures en raison de leur conduite de véhicules plus lourds (pour lesquels ils ont une formation spécifique) mais sont incités à prendre soin de leurs véhicules, ce que, selon le cadre interrogé, les sous-traitants ne font pas assez.

En Île-de-France, les stratégies des donneurs d'ordre en matière d'organisation du travail reposent donc sur un ensemble de facteurs qui semblent favoriser une baisse de la sous-traitance dans le centre. Ainsi peut-on constater que les tournées parisiennes se terminent plus tôt et comprennent moins d'arrêts que celles réalisées plus en périphérie de Paris.

4.3 La partition du territoire et des conditions de travail du point de vue des chauffeurs-livreurs

Cette partition opérée par les groupes de messagerie est perçue d'une manière différente par les livreurs eux-mêmes. Lorsque l'on les questionne directement sur leurs conditions de travail en fonction d'un découpage du territoire, ils évoquent spontanément plusieurs types de tournées qu'ils associent aux contraintes spatiales de la conduite et la manutention.

Ils opposent ainsi d'abord ce qu'ils nomment « tournées centre-ville » et « tournées campagne ». Ils identifient ces dernières par l'important kilométrage qu'elles impliquent. EIL l'est certes bien

moins que dans le transport interurbain. L'agence de départ est généralement située dans une zone où sont groupés les entrepôts, en périphérie d'une grande agglomération. La tournée a cependant lieu sur des « petites routes » peu adaptée à leurs manœuvres et entourées de champs ou de forêts. Elle implique en outre moins d'arrêts que la moyenne. Voici quelques exemples issus de nos entretiens : tournées de 330 km par jour avec 116 arrêts ; tournées de 37 points en 270 km, tournées de de 60 à 80 points en 400 à 460km, tournées de 50 à 70 clients avec 10 à 15 min entre chacun d'entre eux. L'appréciation des livreurs concernant ces tournées est assez hétérogène. D'une manière générale, ils valorisent la conduite au détriment de la manutention. Il faut donc relativiser leur goût pour ce genre de tournées *a priori* plus riches en conduite qu'en livraisons. Certains, ceux qui ont moins de points que les autres, considèrent que ces tournées sont moins « sous pression » que les tournées « centre-ville » comme le montrent ces extraits d'entretiens : « Les clients sont souvent plus agréables, proposent un apéro que j'accepte évidemment, des pourboires de temps en temps, tu as tes petites habitudes sur la façon de te garer à certains endroits ». Ou encore : « Quitte à être moins stressé et éviter des bouchons, du stationnement abusif etc., je préfère la campagne » et « Pas de prise de tête pour se garer, moins de monde, moins de stress ». Ceux qui ont les tournées les plus denses en points, envisagent leur espace de travail comme très contraints par les véhicules agricoles et l'état de la voirie et considèrent leurs tournées comme peu rentables, invoquant : « Trop de route entre chaque client », un « nombre de colis à livrer [qui] ne descend pas » et « Peu de livraisons pour trop de conduite ».

A l'opposé, des tournées décrites comme exclusivement de « centre-ville » représentent 60 à 90 colis pour 20 km ou 90 points pour une dizaine de kilomètres, ou encore 100 points pour 20 kilomètres et 10 heures de tournée. Il s'agit donc de tournées bien plus denses au milieu de groupes d'immeubles. Pour celles-ci, les chauffeurs évoquent une pression liée aux difficultés de circulation et de stationnement mais contrebalancée par une possibilité de livrer rapidement : « Ce que j'aime bien c'est qu'en général tu déposes plus vite tes points (...) genre 10 points en 10-15 minutes c'est largement faisable », « Je préfère le centre-ville pour enchaîner les points ». Au contraire, certains livreurs expliquent mal supporter ces tournées en raison des difficultés d'accès aux appartements ou de travaux qui les obligent à garer leur camion et livrer à pied.

Notre réflexion sur le découpage spatial des tournées oriente les réponses vers une opposition entre deux extrêmes qui s'exprime surtout au travers d'obstacles au bon déroulement des tournées : d'un côté les longues distances de conduite, de l'autre les difficultés à livrer les habitants d'appartements difficilement accessibles. Dans les deux cas, ces contraintes retardent le retour à l'agence et la fin de la tournée. Si l'on s'en tient à ces éléments, il est impossible d'en tirer des conclusions en termes de conditions de travail.

Celles-ci sont cependant au cœur des discours des livreurs qui ne se reconnaissent pas dans cette opposition. Ils expliquent réaliser des tournées qualifiées de « variées », « mixtes », « mi-campagne-mi-ville » impliquant des passages dans des zones composées d'immeubles et de commerces, des zones pavillonnaires et d'autres impliquant plusieurs minutes de conduite sans arrêt, souvent en raison de champs ou de forêts, et livrant surtout des entreprises. En messagerie traditionnelle, ces tournées supposent parfois de livrer très peu (3 points en 7 heures ; 10 points entre 9 et 10 heures). Mais quand il s'agit de messagerie express pour le e-commerce, le nombre de colis grimpe : ce sont les tournées avec le plus grand nombre de colis (jusqu'à 300). Les passages dans les zones pavillonnaires sont généralement préférés aux immeubles sans gardiens ou aux zones plus rurales, les jardins pouvant servir de stockage pour les colis. Ces tournées mixtes croisant différentes modalités de livraison sont les plus sous-traitées et celles qui sont le plus souvent qualifiées de stressantes : « Moi, en moyenne c'est 180 paquets pour 150 arrêts avec un van électrique, moitié stress en centres-villes dans lesquels je nourris mon futur AVC et moitié en campagne où tu dois faire 5/6 km entre chaque point mais au final tu t'énerves

quand même car [le logiciel] veut à tout prix te faire prendre des routes médiévales et boueuses et te fait faire des détours de 10 km alors que tu n'as presque plus d'autonomie à ton véhicule » ou : « Encore heureux que j'aime bien mon métier (...) c'est pénible et un jour on va me retrouver au beau milieu d'une forêt raide morte de stress à mon volant ».

Selon les livreurs, les tournées qui impliquent les conditions de travail les plus dégradées semblent être celles qui se composent de zones à forte densité et d'autres impliquant de fort kilométrage. Dans notre enquête, elles apparaissent comme les tournées presque systématiquement sous-traitées, davantage que celles de Paris intramuros et des régions hors Île-de-France.

4.4 Les stratégies internationales des firmes, entre déterritorialisation et déprofessionnalisation

A rebours des organisations nationales et régionales que nous avons décrites, certains groupes de messagerie espèrent s'affranchir des différenciations territoriales pour imposer les stratégies internationales décidées ailleurs. Depuis 2016, en effet, une poignée de multinationales installées en France appliquent des politiques d'externalisation totale associées à des stratégies spécifiques de localisation des entrepôts. Cette volonté d'uniformiser l'organisation du travail se heurte cependant aux réglementations nationales. Ainsi, par exemple, certaines multinationales peuvent-elles aisément recruter des particuliers pour en faire des chauffeurs-livreurs indépendants en Grande Bretagne (Moore et Newsome, 2018) alors qu'en France un transporteur indépendant ne peut travailler sans licence, qui s'obtient notamment via une formation payante et un capital de 1800 euros.

Pour autant ces groupes internationaux continuent de tenter d'appliquer un modèle d'organisation du travail presque similaire quel que soit le territoire, comme s'ils déterritorialisaient leur stratégie de gestion de la main-d'œuvre. Cette stratégie repose sur une mise à distance juridique et un contrôle accentué des preneurs d'ordres. Le groupe de messagerie B. en est exemplaire. Il a placé un niveau de sous-traitance additionnel entre lui et les chauffeurs-livreurs finaux en signant des contrats avec des sous-traitants intermédiaires. Ces acteurs intermédiaires, qui signent les contrats de sous-traitance avec les très petites entreprises exécutant les livraisons, ont plusieurs missions : ils servent de gestionnaires de ressources humaines de fait auprès des sous-traitants et relaient les procédures du groupe. Cette sous-traitance en cascade semble en apparence indiquer une plus grande distance entre le groupe de messagerie et les travailleurs mais en réalité le groupe intervient constamment dans leur travail, défiant d'ailleurs là les règles légales de la sous-traitance. Par exemple, le groupe B. fournit un PDA ou une application sur téléphone au livreur. Il lui impose un forfait journalier de travail de 8h45 selon des modalités strictes : le livreur a le droit à une pause méridienne maximale de 30 minutes décomptées par l'application, il doit quitter le dépôt 15 minutes après avoir récupéré sa tournée, livrer en priorité en mains propres, etc. Le groupe applique également des règles de contrôle à distance strictes. Le retard d'un chauffeur par rapport au planning informatisé déclenche des alertes qui conduisent à des mises en formation du livreur puis/ou une demande auprès de son patron via le sous-traitant intermédiaire d'être mis à l'écart de ce contrat, comme l'explique ce 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 : "celui-là (un chauffeur livreur salarié de ce patron), il s'en va" (...) [et ce], sur de simples soupçons d'incompétence de la part de B. C'est-à-dire que (...) B. va me dire : "ce chauffeur-là vous

devez me le sortir dès demain, interdiction du site pour lui" » (entretien, 2018). Les chauffeurs-livreurs, derniers maillons travaillant pour ce type de groupes, ont donc des conditions de travail plus complexes : plus de colis, des horaires plus longs, un suivi en temps réel accru, une livraison à réaliser uniquement en mains propres etc.. Mais ils ont aussi des conditions d'emploi plus précaires. En effet, les sous-traitants derniers maillons, ceux qui emploient les chauffeurs-livreurs en CDI, courent de gros risque de faillite sauf s'ils ont d'autres donneurs d'ordre. Le CDI d'un chauffeur perd ainsi tout son sens. Outre le fort renouvellement du personnel imposé par le groupe, le livreur perd enfin en autonomie dans son travail : les trajets sont préprogrammés par l'algorithme même s'ils sont moins rapides dans les faits, le tri des colis est effectué en amont par des intérimaires du groupe, les colis sont répartis dans des gros sacs et correspondent à des sous-secteurs de la tournée dessinés en amont par le groupe, etc. C'est pourquoi certains associent à cette déterritorialisation une forme de déprofessionnalisation (Demailly et de la Broise, 2009). Notons toutefois que cette stratégie d'uniformisation de l'organisation du travail semble atteindre certaines limites. Ainsi le groupe A a-t-il choisi en 2020 de fermer des agences jugées trop peu rentables. Quant au groupe B, sa politique d'épuisement du vivier de chauffeurs-livreurs a conduit au renoncement de sous-traitants intermédiaires découragés par la complexité de leurs relations avec les sous-traitants derniers maillons. Il n'en reste pas moins qu'en proposant des services de transport express presque gratuits, ces nouveaux groupes ont introduit de profonds changements dans la chaîne de transport qui impliquent une transformation progressive des profils des chauffeurs. Alors qu'en 2017 la moyenne d'âge des livreurs et coursiers salariés de la PCS 643a est de 41 ans selon l'enquête Emploi, les chauffeurs-livreurs de la chaîne de B sont en moyenne 10 ans plus jeunes, inexpérimentés, acceptant de livrer le soir et le dimanche, utilisant parfois leurs véhicules personnels. Ils n'ont plus de tournées régulières attirées mais sont envoyés chaque jour dans un sous-secteur différent. Recrutés en CDI par un petit patron qu'ils croisent peu, ils se plaignent de ne pas parvenir à conserver leur emploi plus de quelques mois.

Conclusion

Nombre de sociologues et d'économistes (Perraudin *et al.* 2014 ; Moore et Newsome, 2018) ont montré le rôle joué par la sous-traitance dans la précarisation des travailleurs. Les chauffeurs-livreurs n'échappent pas à cette logique. Notre article vise toutefois à montrer que des facteurs plus géographiques peuvent aussi affecter les conditions de travail notamment en atténuant ou accentuant le poids de la sous-traitance dans certaines parties du territoire français. Notre première hypothèse de travail était que la sous-traitance prend une forme particulière pour le dernier kilomètre, forme qui engendre une précarisation des livreurs. Notre argumentation la confirme en montrant que l'organisation du transport interurbain est moins propice au développement d'une sous-traitance massive de remplacement des conducteur salariés pour économiser sur les coûts de production. Notre deuxième hypothèse était que d'autres facteurs pouvaient affecter les conditions de travail. Nous avons montré que les tournées du dernier kilomètre, dont la croissance est portée par le développement du e-commerce, sont, en effet, au cœur de différentes stratégies d'acteurs. L'article a mis en évidence les différentes échelles d'organisation du travail en insistant sur le rôle de la vitesse et de la densité de livraison dans cette organisation. Il permet également de saisir qu'il n'y a guère de relation linéaire entre le lieu de livraison et les conditions de travail des chauffeurs-livreurs mais davantage une combinaison complexe de facteurs économiques et géographiques qui conduit à une grande hétérogénéité des conditions d'emploi et de travail. Ainsi cette investigation permet-elle de montrer comment l'uniformisation de ces conditions souhaitée par des géants du e-

commerce pour mettre à distance la gestion des travailleurs se heurte aux spécificités territoriales. Dans certains espaces, les travailleurs peuvent être dans un rapport de force plus favorable avec l'employeur lorsque le vivier de livreurs est limité ou lorsque la densité de livraison est trop faible.

Sources :

- BERNARD S., ABDELNOUR S. (2018) « Vers un capitalisme de plateforme ? Mobiliser le travail, contourner les régulations », *La nouvelle revue du travail*, n°13
- ACOSS (Agence centrale des organismes de sécurité sociale) (2016) *Rapport annuel*
- AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret) (2019) *Enquête chargeurs sur la conjoncture du transport routier*
- BERLINSKI S (2008) « Wages and contracting out: does the Law of one price hold? », *British Journal of Industrial Relations* 46 (1): 59-75
- BEYER A. (1999) *Géographie des réseaux des transports. Morphologies et dynamiques territoriales des services de messagerie*, Thèse de doctorat, Université Paris 12
- CGDD (Commissariat général au développement durable) (2019), *Les comptes des transports*
- CGDD (2022a) *Bilan annuel des transports routiers de marchandises*
- CGDD (2022b) *Les données sociales du transport routier de marchandises*
- CLARNO A., VALLY S. (2022) « The context of struggle: racial capitalism and political praxis in South Africa », *Ethnic and Racial Studies*
- CHOLEZ C. (2001) *Une culture de la mobilité, Trajectoire et rôles professionnels des chauffeurs-livreurs de messagerie et fret-express*. Thèse de 3^e cycle, Tours
- CHOLEZ C. (2008) « Compétences spatiales, compétences d'action dans l'espace. La tournée du chauffeur-livreur », *Revue d'anthropologie des connaissances* 2 (1) :37-62
- COE N. M., JORDHUS-LIER D. C. (2011) « Constrained agency? Re-evaluating the geographies of labour », *Progress in Human Geography* 35(2):211-233
- DAUGAREILH I. (sous la dir.) (à paraître en janvier 2024), *La plateforme du travail*, Bruylant
- DEMAILLY L. et DE LA BROISE P. (2009) « Les enjeux de la déprofessionnalisation », *Socio-logos*, n°44, <http://journals.openedition.org/socio-logos/2305>
- DEFONTAINES H. (2005) « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *Travail et Emploi* n° 104
- GEBRIAL D. (2022) « Racial platform capitalism: Empire, migration and the making of Uber in London » *Environment and Planning A: Economy and Space*
- FLECKER J. et MEIL P. (2010) « Organisational restructuring and emerging service value chains: implications for work and employment », *Work, Employment and Society* 24(4):680-698
- Fouquet J.-F. (1999) « Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », *Journal des anthropologues* 77-78, 241-256
- L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS (2017), « Création d'entreprises : la course et le petit colis cartonnent », <https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/creations-d-entreprises-la-course-et-le-petit-colis-cartonnent-340464.php>
- FEVAD (2022) *Les chiffres clés : cartographie du e-commerce*
- HAIDINGER, B. (2012) *On the Move in Global Delivery Chains: Labour Relations and Working Conditions in the Parcel Delivery Industries of Austria, Germany, the Czech Republic and Hungary*, Vienna, Forba.
- HALE A. et WILLS J. (2005) *Threads of labour: garment industry supply chains from the workers' perspective*. Oxford: Blackwell

- 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. et LEBAUDY M. (2007) *Les périodes de survenue des accidents de la circulation et les moments de conduite des conducteurs de poids lourds*, Rapport INRETS
- IRU (Union internationale des transports routiers) (2022) « The truck driver profession in Europe », <https://www.iru.org/resources/iru-library/iru-intelligence-briefing-truck-driver-profession-europe-access-and-attractiveness-executive-summary>
- JAN A. (2018) « Livrer à vélo...en attendant mieux », *La nouvelle revue du travail* n° 13
- LAMY A. (2019), *Rapport de stage : Résultats intermédiaires sur l'évolution des conditions d'emploi des livreurs salariés 1990-2017*, Ifsttar, Splott.
- LAUNAY P. (2018) *Le redéploiement technique et organisationnel des réseaux de messagerie dans les territoires*, Thèse de doctorat, Université Paris Est
- LEMOZY F. (2019) « La tête dans le guidon », *La nouvelle revue du travail* n°14
- MERCHAN DUENAS D.E. (2009) *Transshipment networks for last mile delivery in congested urban areas*. M Sc Thesis, MIT
- MOORE S. et NEWSOME 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
- PERRAUDIN, C., PETIT H., THEVENOT 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
- SOPPE M. et GUILBAULT M. (2009) « Partage modal et intermodalité. Evolutions structurelles de l'économie », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* (4) 781–805
- STRAUSS K. (2018) « Labour geography 1: Towards a geography of precarity? » *Progress in Human Geography*, 42(4), 622-630. <https://doi.org/10.1177/0309132517717786>