

Épreuve de L3 – Sociologie du travail

J'ai traité le sujet 1 :

1) Thierry est devenu coursier à vélo à l'occasion d'un congé d'études. Employé par l'éducation nationale comme agent administratif, il a souhaité prendre un congé de formation d'une durée de deux ans. Pendant celui-ci, il n'était plus payé par l'éducation nationale et il s'est donc endetté pour payer les dépenses quotidiennes. Or, le congé consenti par l'éducation nationale durait deux ans. Dès lors, une fois sa formation finie (avant les deux ans impartis), il a été prié d'attendre la rentrée de septembre pour reprendre son emploi. Endetté et uniquement doté d'un baccalauréat général¹, il a donc dû se mettre à la livraison à vélo afin de rembourser ses dettes et continuer à pourvoir à ses besoins. Il apparaît ainsi que Thierry est devenu livreur à la suite de difficultés financières.

Il est étonnant de constater que la situation de Thierry est principalement due au fait qu'il ait pris un congé de formation. En effet, la formation continue ainsi que la formation en vue d'une reconversion sont très encouragées discursivement par l'État, il est donc paradoxal qu'elles puissent plonger des individus dans de telles difficultés. Le système de formation est donc sans nul doute mal pensé.

2) Le cumul de deux activités professionnelles peut de prime abord sembler avantageux en termes financiers. Pourtant il engendre pour Thierry quatre types de problèmes liés. Tout d'abord il impose une durée de travail hebdomadaire très largement supérieure à la moyenne : Thierry estime ainsi qu'il travaille 70 heures par semaine au moment de l'entretien. Ensuite, il affirme « je ne fais que bosser (...) j'ai plus de vie », ce qui en plus du fait qu'il travaille toute la journée souligne qu'il subit une forme de brouillage des temps sociaux, ou de remplacement des autres temps sociaux par celui de l'emploi. En d'autres termes, le cumul des deux activités conduit à un recul de sa vie sociale, ainsi que du temps alloué aux activités physiologiques (le sommeil notamment). Tout cela dégrade inévitablement sa santé, non seulement car son corps ne peut pas supporter le manque de sommeil et l'effort physique trop important (il affirme « le corps dit 'calme toi' » et « ça ne peut être que temporaire », ce qui souligne la pénibilité insupportable sur le temps long de son travail »), mais également parce que cela est source d'accidents. Enfin, Thierry affirme ne pas pouvoir au moment de l'entretien envisager fonder une famille car il craint de ne pas pouvoir s'occuper de ses enfants correctement. Cela peut rappeler (et compléter) l'étude de Laurent Lesnard, *La famille désarticulée* (2009) : si Lesnard étudie les difficultés de la vie de famille avec des emplois à horaires atypiques comme celui de Thierry, l'entretien nous révèle également qu'en prévision de ces difficultés, certains préfèrent différer l'entrée dans une vie parentale.

3) Thierry a un regard plus nuancé que ce que l'on pourrait penser sur la plateforme pour laquelle il travaille. A la lecture de l'entretien, on a l'impression que l'argument financier compense finalement les difficultés causées par la plateforme. Thierry évoque notamment à trois reprises des revenus élevés (« Plus de 100% d'augmentation... ça double », « j'ai trouvé un moyen de gagner beaucoup d'argent vite », « La période de grand froid, c'était extraordinaire, on faisait des chiffres d'affaire monstrueux »). En outre, il ne condamne pas explicitement le principe des courses. Néanmoins, on décèle dans ses dires beaucoup d'aigreur à l'égard de la plateforme, sans pour autant qu'elle ne soit explicitement incriminée, sans doute

¹ Cette précision faite par Thierry de son niveau de diplôme trahit sans doute le fait qu'il n'a pas trouvé d'autres opportunités de travail, du moins pas avec une rémunération comparable.

parce que trouver un responsable précis est compliqué (ce qui est lié à une forme de dépersonnalisation du rapport entre l'employeur à la mission et l'autoentrepreneur la réalisant, inévitable dans le cas d'une plateforme numérique). Premièrement, il lui reproche de ne pas salarier les livreurs, ce qui revient à ne pas leur offrir de protection contre le chômage, pas de pension ni de couverture médicale (la condamnation par Thierry de cet aspect est moins véhémement que ce dont on a l'habitude, sans doute parce qu'il cumule les livraisons avec un travail salarié qui lui offre de telles protections). Thierry semble en outre choqué et aigre à propos du fait que la plateforme ne propose pas d'accompagnement en cas de blessure (alors que dans le cas du salariat, la loi sur les accidents de travail établit depuis 1898 qu'un salarié qui se blesse sur son lieu de travail n'est pas responsable de sa blessure), et ne fasse pas non plus preuve d'une humanité basique consistant à demander s'il va bien. Il lui reproche ensuite de chercher à minimiser ses coûts en modifiant le mode de calcul de la rémunération des livreurs et d'exiger que les livraisons soient réalisées en un temps impossible à tenir. Enfin – c'est sans doute le plus important juridiquement – il reproche à la plateforme de fixer des exigences en termes de prestations, exigences qui normalement relèvent plus d'une relation entre un employeur et un travailleur salarié, ce que les livreurs ne sont pas (ils sont entrepreneurs). Ainsi, la condamnation de la plateforme est nuancée et reflète bien le sentiment de nombre de livreurs, qui trouvent dans ce fonctionnement un revenu important, tout en se sachant exploités et mal protégés.

4) Thierry est à la fois fonctionnaire et livreur sur une plateforme. Il est donc d'une part salarié par l'État, d'autre part autoentrepreneur, c'est-à-dire indépendant. En effet, les livraisons *via* une plateforme de mise en relation des consommateurs et des offreurs de service (ici, service de livraison) constituent des missions. On peut qualifier le statut du travail de Thierry de salariat à la mission, qui relève d'un statut indépendant (d'où le fait qu'il ne bénéficie pas de droits sociaux par l'intermédiaire de ce travail).

Néanmoins ce statut d'autoentrepreneur, c'est-à-dire d'indépendant, est très ambigu, comme en témoignent les récents procès visant Uber (VTC), durant lesquels certains livreurs ont obtenu de la plateforme une revalorisation de leur statut d'indépendants en statut de salariés. En effet, le salariat à la tâche que met en place la plateforme suppose d'un point de vue juridique que l'externalisation d'une tâche (ici, la livraison) soit ponctuelle, non répétitive, et que la personne mandatée dispose d'une marge de liberté pour la réaliser. Or, comme le souligne Thierry lorsqu'il évoque les délais intenable de livraison, les plateformes de livraisons imposent des contraintes (il y en a d'autres, par exemple vestimentaires) qui relèvent d'une relation de salariat. Dès lors, il apparaît que si le statut de Thierry (en tant qu'il est livreur) relève juridiquement de l'auto-entreprenariat, c'est-à-dire du travail indépendant, dans les faits tout ce passe comme s'il était employé par la plateforme, sans que celle-ci ne lui assure de droits sociaux.

5) La nouvelle formule de rémunération des coursiers substitut à un calcul fondé sur le temps passé à livrer (auquel s'ajoutait une prime à l'ancienneté) un calcul fondé sur le nombre de courses réalisées. On retrouve là une forme de retour au salaire à la pièce. Cela permet à l'application de solidariser la rémunération des livreurs de l'offre de livraison. En effet, dans l'ancien système, toutes choses égales par ailleurs, si l'offre de livraison augmentait (plus grand nombre de livreurs connectés à l'application), alors l'application devait payer tous les livreurs 7,50 euros de l'heure et ses coûts augmentaient. Or, avec le nouveau système, toutes choses égales par ailleurs, les coûts pour l'application sont constants quel que soit le nombre de livreurs connectés sur l'application, car la demande de livraisons est constantes. L'application est gagnante dans le cas où l'offre de livraison est importante. Pour ce qui est des livreurs, ils sont

sans doute la plupart du temps perdants (on peut le conclure de l'aigreur de Thierry). Ils ne seraient en effet gagnants (financièrement parlant) que s'ils réalisaient un nombre suffisant de courses chaque heure pour pouvoir surpasser leur revenu avant la réforme du mode de rémunération, ce qui arrive sans doute rarement.

On remarque donc que la question de savoir qui gagne est plus ambiguë qu'il n'y paraît, car théoriquement il peut exister des livreurs qui y gagnent si on ne considère que la variable de la rémunération. Un exemple est la disparité géographique. En théorie, un livreur dans un espace peu dense devra réaliser des courses plus longues, il est donc moins probable qu'il parvienne à dépasser les deux ou trois courses par heure. Au contraire, un livreur en zone dense a beaucoup plus de chances de dépasser ce quotas (Thierry fait remarquer à la fin de l'entretien que le délais des 10 minutes est parfois tenable), ce qui peut potentiellement lui garantir un revenu supérieur à celui qu'il avait avec l'ancien mode de rémunération.

En outre, on remarque que le nouveau mode de rémunération désavantage surtout les livreurs qui sont inscrit depuis longtemps sur l'application, car la prime à l'ancienneté qu'ils ont perdue avec le nouveau système est plus importante. On peut penser que l'application, afin d'éviter les revendications sociales (comme une revalorisation du statut), veille à ce que le turn-over soit élevé afin qu'une forme d' « aristocratie des livreurs » n'émerge pas.

Enfin, quel que soit le revenu final des livreurs, leurs conditions de travail en sont nécessairement dégradées. En effet, la rémunération à la course les pousse à ne pas faire de pause et à prendre des risques à vélo (risque de se faire renverser par une voiture, de renverser soi-même des passants qui engagent des poursuites...). Elle augmente en outre le stress, alors que la rémunération garantie de 7,50€ dans l'ancien système permettait de prendre plus son temps et d'être plus prudent à vélo.

Remarquons pour terminer que les seconds gagnants de ce mode de financement sont les consommateurs, pour qui une diminution de la rémunération des livreurs et une augmentation de la pression à la rapidité est avantageuse : elle leur garantit des coûts de livraisons faibles et des livraisons en un temps record. On peut donc s'interroger sur la responsabilité des consommateurs de services de livraisons quant aux conditions de travail des livreurs.