

Militer dans l'économie des plateformes. Rapports à l'action collective et au syndicalisme de livreurs engagés

Arnaud TRENTA¹

L'article interroge le rapport à l'action collective et au syndicalisme de livreurs à deux-roues travaillant pour des plateformes numériques. L'analyse repose sur une enquête menée auprès de livreurs engagés dans deux types d'organisation : une association et un syndicat. Le papier met en lumière les ambivalences de ces travailleurs à l'égard du métier de coursier, du militantisme et de l'action syndicale. La première partie revient sur les trajectoires sociales et les raisons de l'engagement des livreurs à deux-roues. La seconde partie analyse les stratégies et pratiques militantes concernant deux enjeux majeurs des travailleurs de plateforme : la protection sociale et les revenus. L'article conclut sur un relatif attachement au métier de coursier donnant lieu à des modalités contrastées de défense des conditions de travail qui reflètent l'hétérogénéité et l'évolution de ce secteur.

Comment le numérique transforme-t-il le rapport des individus au travail et au collectif ? Ces questions sont d'une brûlante actualité à l'heure où, effets collatéraux de la crise sanitaire du Covid-19, le télétravail et les réunions à distance connaissent un développement accéléré parmi diverses catégories de salariés et de fonctionnaires. Elles ne sont toutefois pas nouvelles et génèrent depuis plus de dix ans de nombreuses controverses dans le champ scientifique, notamment au sujet du travail non-salarié lié à la massification de l'usage des *smartphones* et l'émergence d'une multitude

1. Chercheur à l'Ires. Cette étude s'inscrit dans un processus de recherche plus large ayant reçu le financement de la Dares et de la Drees. Coordonné par Josépha Dirringer, le projet de recherche Transformations sociales et économie du numérique (TransSEN) a été mené par une équipe pluridisciplinaire de juristes (Iode, Université de Rennes 1 ; CEJSCO, Université de Reims), d'économistes (Laboratoire Regards, Université de Reims) et de sociologues (Ires). Le rapport final peut être consulté ici : <https://bit.ly/3DB4wvv>.

d'applications. Des interprétations très contrastées polarisent le débat entre, d'un côté, la vision d'une économie dite collaborative qui favoriserait le partage, l'innovation et l'autonomie des individus (Rifkin, 2014 ; Berrebi-Hoffmann *et al.*, 2018 ; Beauvisage *et al.*, 2018) et, de l'autre, celle d'un capitalisme dit de plateforme qui renouvellerait les formes d'exploitation des travailleurs et saperait les bases du salariat (Abdelnour, Bernard, 2018 ; Cassilli, 2019 ; Bernard, 2020). Ces oppositions rendent compte des contrastes saisissants qui s'observent empiriquement dans les pratiques des acteurs. Entre un chauffeur VTC utilisant l'application Uber de jour comme de nuit et un *maker* qui bricole ses objets grâce à une imprimante 3D dans un *fab lab*, l'écart est effectivement abyssal.

Nous avons ici pris le parti d'étudier les pratiques et les représentations d'une catégorie de travailleurs des plateformes numériques fortement exposés à la précarité : les livreurs à deux-roues ². Ces derniers, qui incarnent le nouveau prolétariat du capitalisme de plateforme, ont rapidement porté l'attention sur les risques encourus par « les nouveaux travailleurs des applis » (Abdelnour, Méda, 2019). Au salariat déguisé et à la précarisation de l'emploi s'ajoutent en effet une usure hâtive des corps et des accidents du travail aux conséquences parfois tragiques. Cette nouvelle frange du précarité (Castel, 2007), autoproclamée « les forçats du bitume ³ », se caractérise toutefois par des rapports ambivalents au travail et à l'action collective. Des travaux ont ainsi mis en lumière la capacité des livreurs à formuler un discours critique à l'égard des conditions de travail et d'emploi, tout en manifestant une certaine satisfaction dans la pratique et un attachement au statut d'indépendant (Jan, 2018), voire un engagement dans la durée au service des plateformes (Mias, 2018) lié au cumul d'activités permis par le statut de micro-entrepreneur (Abdelnour, 2017). D'autres travaux ont souligné l'importance des mouvements de contestation menés contre des fleurons de l'économie numérique tels Deliveroo et Uber Eats, tout en relevant les limites de ces actions collectives, liées tant à l'atomisation des travailleurs organisée par les plateformes qu'aux stratégies individuelles qui prévalent pour nombre de coursiers (Abdelnour, Bernard, 2019 ; Lebas, 2019 ; Dufresne, 2021). Dans la continuité de ces recherches, le présent article vise à mettre en lumière les ambivalences du rapport à l'action collective et au syndicalisme des livreurs à deux-roues, en particulier autour des questions de la protection sociale et des revenus.

2. Si le métier de coursier a bâti son image sur la figure noble du cycliste censée incarner l'esprit de liberté, la pratique sportive et la protection de l'environnement, la massification de l'activité liée au développement des plateformes numériques s'est accompagnée d'un usage récurrent du scooter pour rentabiliser les courses.

3. Lors d'une manifestation de livreurs à Paris le 11 août 2017, il était écrit sur une banderole du Collectif des livreurs autonomes de Paris (Clap) : « Les forçats du bitume relèvent la tête » ; A. Quentel, « Les forçats du bitume relèvent la tête : des coursiers manifestent à Paris contre Deliveroo », *LesInrocks.com*, 12 août 2017, <https://bit.ly/3Uhmvjx>.

Dans cette perspective, une enquête de terrain, qui s'inscrit dans le cadre de la recherche « Transformations sociales et économie numérique » (TransSEN) (voir *supra*, note 1) a été menée avec Cristina Nizzoli ⁴ auprès de livreurs engagés dans deux organisations militantes très investies dans la défense de ces travailleurs : le Collectif des livreurs autonomes de plateformes (Clap) ⁵, ancré à Paris, et le Syndicat CGT des livreurs de Lyon. Dans le contexte d'une transformation des formes de l'engagement, particulièrement pour les jeunes (Béroud *et al.*, 2019 ; Ires, 2019) et les classes populaires (Trenta, 2018), il nous a semblé pertinent d'enquêter auprès d'une organisation associative et d'une organisation syndicale ⁶. La crise sanitaire a toutefois limité la portée du travail empirique qui repose sur cinq entretiens réalisés en visioconférence entre décembre 2020 et février 2021 (tableau 1). Ces entretiens ont été complétés par l'analyse de documents écrits liés aux mobilisations suscitées par ces organisations (interventions dans les médias, tracts) et le suivi des échanges sur leurs comptes Facebook et Twitter. L'enquête réalisée par Cristina Nizzoli sur le terrain italien (Nizzoli, dans ce numéro) et les échanges menés dans le cadre de la recherche TransSEN ont également permis d'élargir la compréhension du phénomène étudié.

L'article est structuré en deux parties qui articulent les rapports au métier de livreur, au syndicalisme et à l'action collective. La première partie interroge les trajectoires sociales des livreurs pour analyser les motifs de leur engagement et leurs dispositions à l'action collective (I). La seconde partie met en lumière les différentes stratégies et pratiques militantes concernant deux enjeux majeurs des travailleurs de plateforme : la protection sociale et les revenus (II).

Tableau 1. Caractéristiques des personnes enquêtées

Prénom	Année de naissance	Niveau de diplôme	Entrée dans l'activité	Mode de livraison	Syndiqué	Organisation militante
Sébastien	1970	CAP	2014	Vélo	Non	Collectif des livreurs autonomes de plateformes
Pascal	1995	Master	2016	Vélo	Non	Collectif des livreurs autonomes de plateformes
Gaëtan	1997	Master	2018	Vélo	Oui	Syndicat CGT des livreurs de Lyon
Baptiste	1998	BEPC	2019	Scooter	Non	Syndicat CGT des livreurs de Lyon
Audrey	1999	Licence	2019	Vélo	Oui	Syndicat CGT des livreurs de Lyon

4. Chercheure à l'Ires.

5. Anciennement Collectif des livreurs autonomes de Paris.

6. Le Clap a déposé ses statuts associatifs en 2018 et la section syndicale des livreurs à deux-roues de Lyon s'est créée en 2020.

I. Trajectoires sociales et engagements des livreurs à deux-roues

Pour comprendre le rapport avec l'action collective et le syndicalisme qu'entretiennent ces livreurs à deux-roues, il est nécessaire d'analyser leur expérience du monde du travail et la manière dont leur activité s'inscrit dans des trajectoires sociales et militantes.

1.1. La livraison, une activité précaire parmi d'autres ?

Toutes les personnes rencontrées partagent une expérience de la précarité qui revêt toutefois des significations différentes selon les parcours des personnes rencontrées et les ressources qu'elles peuvent mobiliser.

Un petit boulot qui a l'avantage de la flexibilité horaire

À l'instar d'autres recherches sur le sujet (Jan, 2018 ; Lebas, 2019), nos enquêtés sont relativement jeunes puisque quatre personnes sur cinq ont moins de 30 ans (tableau 1). Pour trois d'entre elles, l'entrée dans l'activité de livraison est liée à leur condition étudiante et la recherche d'un « petit boulot » (Pinto, 2014). Né en 1997 et diplômé d'un master en science politique, Gaëtan commence ainsi à livrer des commandes pendant ses études et après quelques expériences d'emplois non qualifiés qu'il définit de manière péjorative comme « des trucs à la con » :

« J'ai commencé à travailler pour Deliveroo en octobre 2018, ça fait un peu plus de deux ans maintenant, à une époque où j'étais étudiant. J'étais de retour sur Lyon, dont je ne suis pas originaire, mais où ma mère s'est installée il y a quelques années. J'avais besoin d'un taf, donc j'ai commencé comme ça. (...) J'avais fait des petits tafs en intérim, des trucs à la con... des inventaires, des choses comme ça ⁷. »

L'expérience d'Audrey, née en 1999 et étudiante en troisième année de licence de biologie, illustre bien l'attrait du métier de coursier pour les jeunes en formation qui recherchent de la flexibilité pour articuler leurs études avec une activité rémunératrice. Toutefois, lorsque son agenda est moins contraint, Audrey alterne le travail de livraison avec des emplois salariés qu'elle considère comme plus protecteurs :

« Je fais ce travail depuis un an, mais je ne l'ai jamais fait en continu... enfin, j'ai eu des jobs salariés entretemps. (...) J'ai travaillé au Starbucks, aussi. À côté des études. J'ai travaillé dans un restaurant. Cet été, j'ai essayé de faire de l'intérim mais ça a été un peu compliqué. Deliveroo, c'est pratique quand même, à côté des études, parce que c'est le soir, c'est flexible, je peux travailler quand je veux, mais dès que j'ai le temps, que mon emploi

7. Entretien avec Gaëtan, livreur depuis 2018, syndiqué à la CGT, responsable du syndicat des livreurs de Lyon.

du temps avec la fac me le permet, je préfère avoir un travail salarié qui apporte plus de droits et qui apporte une sûreté dans les revenus ⁸. »

Pendant, tous les jeunes coursiers ne sont pas nécessairement étudiants et certains éprouvent déjà des difficultés d'accès au marché du travail. C'est le cas de Baptiste, né en 1998, qui a commencé à travailler à 18 ans comme ouvrier non qualifié après une sortie précoce du système scolaire :

« J'ai arrêté les études, j'ai fait... J'ai fait deux premières. J'ai redoublé ma première. (...) Mais bon, après, à l'école, j'étais un peu un perturbateur, donc je n'ai pas... je ne suis pas allé plus loin, j'ai arrêté en fin de première. (...) J'ai fait cariste, manutentionnaire, monteur. Après j'ai fait un peu de ménage, des petits trucs à gauche à droite, un peu de tout ⁹. »

Pour Baptiste, la livraison de repas représente son activité principale et il s'y dédie entre cinq à dix heures par jour selon ses besoins et disponibilités, à raison de six jours par semaine. Contrairement aux autres personnes enquêtées qui pratiquent le vélo, Baptiste réalise ses courses en scooter. À l'instar des jeunes étudiants, ce travail est considéré comme un revenu d'appoint qui s'articule à un projet de moyen ou long terme, en l'occurrence un projet commercial d'import-export :

« Moi, aujourd'hui, c'est mon travail principal mais ce n'est pas un métier d'avenir, donc j'ai d'autres projets à côté. C'est le travail qui me permet, malgré tous les défauts qu'il a, de pouvoir me rémunérer correctement... enfin ça reste précaire mais c'est atteindre un minimum de salaire tout en pouvant faire mes projets à côté. (...) Moi, c'est ce que je recherche pour le moment, parce que je construis des projets à côté et je mise sur ça pour que ça paie mon loyer, pour vivre à côté assez bien, enfin, assez bien, à minimum ¹⁰. »

Le *ride style* comme ressource culturelle et identitaire ?

Pour des personnes plus âgées comme Sébastien, né en 1970 et livreur depuis 2014, le métier de coursier peut représenter une bifurcation professionnelle et devenir une activité durable. Après l'obtention d'un CAP d'imprimerie sérigraphique, il travaille pendant une dizaine d'années à Paris dans une grande entreprise qui organise des expositions. À partir du milieu des années 2000, il quitte Paris et travaille comme animateur durant les temps périscolaires. Au début des années 2010, son retour à la capitale coïncide avec l'attraction pour le métier de coursier qu'il associe à une

8. Entretien avec Audrey, livreuse depuis 2019, syndiquée à la CGT, membre du syndicat des livreurs de Lyon.

9. Entretien avec Baptiste, livreur depuis 2019, non syndiqué, proche du syndicat CGT des livreurs de Lyon.

10. *Ibid.*

culture alternative, le *ride style* venu des États-Unis, et à un mode de vie bohème :

« Au départ, je voulais être coursier, je connaissais ce métier pour l'avoir vu évoluer dans les rues de Paris à une époque. Je parle vraiment des coursiers, le métier qui est apparu en France dans les années 1990-2000, qui est apparu aux États-Unis dans les années 1970-1980, avec toute l'imagerie, toute la mythologie qu'il y a autour du coursier new-yorkais ou de San Francisco... Un petit peu comme les surfeurs dans les années 1960 ou les skateurs dans les années 1980, les coursiers sont arrivés avec leur *ride style*. Une communauté de gens qui travaillent, un peu bohème. J'avais envie d'être coursier ¹¹. »

Comme les autres personnes rencontrées, Sébastien module son temps de travail en fonction de ses besoins, mais aussi de ses capacités physiques et de son état de santé. En effet, il est victime d'un accident de vélo en mai 2015, se démet l'épaule en décembre 2015 en tirant une lourde porte cochère, puis se casse le coude en 2020 suite à une nouvelle chute à vélo. Des ressources financières familiales lui permettent toutefois de durer dans la carrière de coursier en réduisant ses horaires de travail, sans tomber dans une situation de pauvreté :

« Quand j'ai commencé en 2014, c'était du 40 à 50 heures par semaine, 6 jours sur 7... en 2016, pour le coup, j'étais plutôt sur du 25 à 30 heures par semaine, donc ça ne chiffrait pas beaucoup. J'étais aux alentours de 300-350 euros par semaine... Je ne cherchais pas à faire du chiffre. Je cherchais juste à travailler... à travailler correctement. (...) J'avais perdu ma mère en 2015, et j'avais un petit pécule qui m'a permis, qui me permet encore de pouvoir arrêter de travailler. »

Les discours des personnes enquêtées révèlent une certaine ambivalence à l'égard du travail de livraison. D'un côté, les coursiers mettent en avant l'attractivité du métier à travers la flexibilité du temps de travail, l'absence de hiérarchie, l'appartenance à une contre-culture ou encore la pratique sportive. D'un autre côté, ces personnes ont bien conscience de la faiblesse de leurs revenus, de la quasi-absence de protection sociale et des risques encourus au niveau de leur santé. L'analyse des trajectoires sociales met en lumière des expériences variées de la précarité (discontinuité de l'emploi, faible qualification, bas salaires), qui peuvent expliquer cette relative acceptation des mauvaises conditions de travail et du statut peu protecteur de micro-entrepreneur. Certains ont également accès à d'autres ressources (formation universitaire, revenus complémentaires) qui rendent la précarité soutenable (Roux, 2020) et permettent de se projeter dans une autre activité professionnelle. À l'aune de leurs expériences

11. Entretien avec Sébastien, livreur depuis 2014, non syndiqué, représentant du Clap.

vécues, les livreurs rencontrés ne considèrent pas la livraison comme un « sale boulot », mais plutôt comme un « petit boulot » parmi d'autres, voire mieux que les autres si les conditions d'emploi et de travail ne s'étaient pas dégradées si rapidement.

1.2. Les ressorts de l'engagement

L'engagement des livreurs rencontrés tient à plusieurs facteurs comme leur attachement au métier et leur parcours professionnel et personnel. Sans véritable socialisation familiale au militantisme, l'expérience du travail les confronte aux questions des droits sociaux et de la représentation des travailleurs. Certains trouvent dans le syndicat une organisation conforme à leurs attentes, d'autres ont un rapport plus distancié au syndicalisme.

L'attachement au métier de livreur

L'attachement au métier de livreur apparaît comme un des ressorts de l'engagement en faveur d'une amélioration des conditions de travail. En reprenant les catégories classiques forgées par Albert Hirschman (1970), on peut considérer que les personnes rencontrées ont choisi de prendre la parole (*voice*) plutôt que de partir (*exit*) dans le but de changer les modalités de régulation de l'activité et d'en tirer parti. Le cas de Gaëtan est exemplaire à cet égard. Il commence à travailler comme livreur en même temps qu'il s'engage politiquement à la Jeunesse communiste (JC) et syndicalement à la CGT (Comité des travailleurs privés d'emploi et précaires). C'est dans ce contexte qu'il initie un certain nombre de mobilisations à la base et contribue à la création d'un syndicat de livreurs dans la ville de Lyon. Interrogé sur son avenir, il évoque la possibilité de travailler à long terme dans la livraison si, comme il le croit, les conditions de travail connaissent un changement radical qui sortirait l'activité de la précarité.

« Sur les années à venir, c'est un métier que j'aime bien, qui n'est pas désagréable... et je pense que les choses vont changer très vite, en termes de conditions de travail, de statut, etc. Donc là, ce que je voudrais faire... Sur le court terme, dans les quelques années à venir, je me dis que ça ne me dérange pas de continuer là-dedans, parce que comme les choses peuvent changer très vite, potentiellement ça peut être par exemple des CDI avec des vraies entreprises, des grosses entreprises avec des gros CSE ¹², des œuvres sociales, et peut-être des choses qui seraient encore plus... qui permettraient, je vais dire, d'avoir une situation plus stable à l'avenir. Je me dis que c'est possible, ça ne me paraîtrait pas déconnant. »

Pour Sébastien, l'engagement dans le Collectif des livreurs autonomes des plateformes (Clap) lui permet aussi de défendre un travail auquel il est

12. Comités sociaux et économiques.

attaché, même s'il ne se projette plus à long terme dans ce métier pour lequel il a été déclaré inapte par la médecine du travail (dans le cadre d'un emploi salarié) en raison des chutes et blessures occasionnées.

Des parcours personnels et professionnels qui initient à la représentation des travailleurs

L'engagement de Sébastien dans la cause des livreurs, et plus généralement des travailleurs de plateforme, s'inscrit également dans une continuité avec ses expériences professionnelles antérieures, à travers le rôle de représentant. Lorsque la création du Clap est déclarée en avril 2018 auprès de la préfecture de Paris, l'association se donne pour objet la « défense des droits des travailleurs des plateformes de livraison de repas à domicile ¹³ ». Comme il l'exprime en entretien, sa sensibilisation au droit du travail et au dialogue social remonte à sa formation en CAP, ce qui lui a permis de s'investir à plusieurs reprises dans des collectifs de travail.

« Quand on a une formation en CAP, on a des cours de droit du travail. Puisqu'on est censé rentrer très tôt sur le marché du travail, on avait... Je vous parle de ça dans les années 1980, je ne sais pas comment ça se passe maintenant. Je me souviens qu'on avait un prof de droit du travail qui nous expliquait... à quoi un travailleur a droit. À partir de combien on est syndiqués, à partir de combien il y a un comité d'entreprise. 11 salariés, 50 salariés. Et ça, parce que ce prof était en plus intéressant, charismatique, je sais que ce sont des choses qui me sont restées. (...) Dans cette boîte-là, d'exposition, j'avais la réputation d'être quelqu'un qui avait une bonne oreille. Et comme notre bureau, communication, était assez proche de la direction, j'avais aidé des gars. Et donc, un jour, des gars me disent : "Pourquoi tu ne te présentes pas aux élections ?" Pas délégué du personnel, mais au comité d'entreprise. Pourquoi pas ? Je me présente, je suis élu. »

Pour certains, le syndicat comme ressource en cas de conflits et espace de lutte sociale

À l'instar de Sébastien, les livreurs de notre échantillon ont rencontré la question de la représentation et de la défense des travailleurs à travers leurs parcours professionnels, sans héritage militant familial. Pour Audrey, c'est son travail dans la restauration rapide, chez « Mac Do », qui l'amène à se syndiquer. Cette expérience de travail douloureuse, avec notamment une fin de contrat compliquée, renforce sa conviction de la nécessité de s'organiser syndicalement.

« Avant de faire Deliveroo, j'avais travaillé à Mac Do. Et à ce moment-là, quand j'avais commencé à travailler, je m'étais syndiquée, au Comité chômeurs et précaires de la CGT. (...) Mes parents ne sont pas syndiqués, non.

13. <https://bit.ly/3T0zepQ>.

Cela dit, ils ont toujours été un peu proches des milieux syndicaux, militants en général... mais ils n'ont jamais été militants eux-mêmes. Pour moi, c'était quand même assez normal que, quand j'allais commencer à travailler, j'allais me syndiquer. Et, avec les conditions de travail au Mac Do, j'ai eu un... Je n'ai pas été licenciée, mais quand j'ai démissionné du Mac Do, ça n'a pas été facile non plus. Du coup, le syndicat, c'est quand même une grande aide. »

Pour Gaëtan, c'est également une expérience de licenciement, vécue au sein de la famille, qui l'initie à l'importance des ressources d'un syndicat en cas de conflit du travail. Par la suite, sa formation universitaire en science politique et sa volonté de s'impliquer dans des organisations militantes le conduisent à adhérer à la Jeunesse communiste et à la CGT pour agir concrètement sur des problématiques sociales.

« Ça faisait longtemps que je me plaignais de beaucoup de choses, la manière dont la société était organisée, etc. Je réfléchissais quand même à ça, mais de manière très individuelle, et à un moment je trouvais que ça présentait quand même des limites. Que se plaindre tout seul, ce n'est pas forcément intéressant. Et du coup, j'avais envie d'essayer de m'organiser quelque part, et pourquoi à la CGT ? Parce que j'avais des copains qui y étaient. Du coup, la question ne se posait pas plus que ça, j'avais... Oui, j'avais l'impression que c'était un peu naturel. »

Pour d'autres, des rapports plus distanciés avec les syndicats...

Contrairement à Audrey et Gaëtan, l'adhésion syndicale et le choix de la CGT n'apparaissent pas comme une « évidence » pour les trois autres personnes enquêtées. Celles-ci n'ont pas connu de socialisation familiale à l'engagement militant et au syndicalisme – fut-ce à travers l'expérience d'un conflit du travail –, et elles expriment des réserves plus ou moins fortes à l'égard des organisations syndicales. Baptiste est ainsi proche du syndicat CGT des livreurs de Lyon, mais certaines dissensions dans les revendications le retiennent encore dans son adhésion à cette organisation syndicale, et à tout type de collectif de manière générale. Il a connu Audrey à travers un groupe WhatsApp qui rassemble près de 150 livreurs et participe à quelques mobilisations organisées par le syndicat CGT, mais il exprime aussi son désaccord sur la revendication d'une salarisation qui est défendue par certaines personnes, syndiquées ou non. Le statut d'indépendant et la flexibilité des horaires occupent chez lui une place centrale dans l'attractivité du métier de coursier.

« Si demain on me donnait des horaires à respecter, je pense que je retournerais tout simplement travailler, faire de l'intérim, des choses comme ça, ce serait mieux payé. Et en plus je serais mieux, au chaud ! Je suis vraiment venu dans le travail parce que la rémunération était forte, mais c'est

surtout pour l'avantage des horaires, pour travailler quand on veut. C'est ce qui pose des problèmes, lors des mouvements, c'est qu'il y en a certains qui veulent des contrats, il y en a d'autres qui ne veulent pas de contrat... Par exemple, moi je suis pour une augmentation des salaires, je ne suis pas forcément pour qu'on ait des contrats. »

Malgré les désaccords qui peuvent surgir au sujet des revendications au sein du syndicat et même en dehors, Baptiste reconnaît l'apport d'une telle organisation pour structurer la mobilisation et protéger les travailleurs lors des moments de confrontation avec les restaurateurs et les forces de l'ordre.

« [Le syndicat] c'est un plus, parce que là, quand on a fait la manifestation il y a quelques jours, il y a Burger King qui appelle directement la police, deux camions qui arrivent, et je peux vous dire que s'il n'y avait pas eu David ou je ne sais plus qui... il y a David qui est allé parler et il y a son autre collègue, Audrey, qui était derrière, je crois... S'ils n'étaient pas là avec les drapeaux de la CGT... Le policier lui a demandé : "À qui vous avez déclaré que vous faites ça ?", etc. Sans la CGT, il n'y a pas tout ça. »

... et leurs modalités d'action

Les deux représentants du Clap sont en revanche beaucoup plus critiques à l'égard des organisations syndicales. Sébastien et Pascal ont participé à la création de ce collectif qui a joué un rôle important dans la mise sur agenda politique et syndical du problème des coursiers. Au-delà du secteur de la livraison, les interventions médiatiques des représentants du Clap ont une influence sur les débats publics autour de la régulation de l'économie des plateformes. Ce collectif repose sur un noyau de cinq à dix militants, selon les périodes, qui privilégient davantage les prises de parole dans l'espace public médiatique que les actions collectives au niveau de la base. Toutefois, la notoriété du groupement génère parfois des demandes de soutien et d'intervention lors de mobilisations spontanées de livreurs, et le Clap participe à diverses manifestations nationales pour défendre les droits sociaux. Durant plusieurs années, ce collectif a travaillé de manière étroite sur certains dossiers clés avec des syndicats de la CGT, de FO et de Sud-Solidaires, sans toutefois que cela aboutisse à une syndicalisation de cette organisation (Jan, dans ce numéro).

Dans les propos de Sébastien, le champ du militantisme est essentiellement défini au sein de la sphère médiatique. Son action s'apparente à une fonction de plaidoyer visant à défendre les intérêts des livreurs et contrer le discours dominant des plateformes. Cette orientation privilégiée vers l'espace public médiatique et politique est d'ailleurs assez commune avec d'autres collectifs auto-organisés de livreurs à deux-roues, comme les militants italiens du Riders Union Bologna qui sont à l'origine d'un des

premiers accords visant à réguler l'activité de livraison de repas (Nizzoli, 2021).

« Tout à l'heure, je vous disais que j'étais plus un activiste ou un militant qu'un syndicaliste. (...) Pourquoi en 2016 je me radicalise ? Parce que j'ai compris qu'au-delà du syndicalisme, il faut avant tout se battre *via* les médias... Je vois bien à l'époque, en 2016, les articles dans la presse, les reportages à la télé, à la radio, autour de ces livreurs heureux, fringants, jeunes, sportifs, flexibles... Libres ! À quel point ça raconte des conneries ! Et c'est pour ça que je commence à avoir une portée médiatique, parce que je raconte quelque chose d'autre, en fait. Je raconte le pendant de ce que racontent les plateformes. Et il y a un combat qui se met en place. D'un côté, la communication des plateformes, et de l'autre côté, quelque chose qui est beaucoup plus proche de la réalité. »

Pour Pascal, qui s'estime éloigné du monde syndical et se définit comme venant d'un milieu social « plutôt de droite », le militantisme renvoie également à un rôle d'interface, avec les médias notamment. Il insiste cependant sur la nécessité de maintenir une relation de proximité avec la base afin de garder un ancrage dans les situations vécues par les travailleurs. Il raconte ainsi avoir passé de nombreuses heures à parler avec les livreurs, sans chercher à les faire adhérer au Clap. Il oppose cette modalité d'action à celle vécue lors de ses interactions avec les organisations syndicales en tant que représentant du Clap. Dans son discours, l'action syndicale est en effet décrite comme essentiellement descendante et peu ouverte à la concertation.

« C'est un monde que je ne connaissais pas du tout, j'ai fait pas mal de boulots dans la vie et je n'ai pas forcément la fibre syndicale, je me considérais plutôt de droite, etc. Du coup, je rentrais dans un nouveau monde et j'essayais de comprendre l'écosystème. Ce que je constatais, c'est qu'il y avait un vrai problème de dialogue social et les syndicats s'imposaient un peu sur le mode : "Nous, on est le dialogue social." (...) On me disait ce qu'il fallait... On me conseillait directement. Que les plateformes étaient méchantes... Je trouve ça toujours un peu dommage de me dire, avant même de me poser des questions, de dire ce que sont les plateformes, de me dire que le salariat c'est la solution, etc. ¹⁴. »

Pour des raisons à la fois matérielles et symboliques (Gaxie, 1977), les personnes rencontrées se sont engagées en faveur d'une amélioration des conditions de travail des livreurs à deux-roues. Pour Gaëtan et Sébastien, les *leaders* des deux organisations enquêtées, l'analyse des trajectoires fait également apparaître une construction identitaire autour de l'activité de livraison qui articule travail et engagement, et qui dessine les contours d'une carrière militante. Les modalités de l'action collective qu'ils choisissent et leurs rapports

14. Entretien avec Pascal, livreur depuis 2016, non syndiqué, représentant du Clap.

au syndicalisme sont toutefois très contrastés. La seconde partie de l'article approfondit cette question des stratégies et des pratiques militantes des livreurs à deux-roues.

II. Stratégies et pratiques militantes des livreurs à deux-roues

Pour analyser les stratégies et les pratiques mises en œuvre par les personnes enquêtées, nous avons focalisé notre attention sur deux dimensions centrales de l'analyse du travail dans l'économie des plateformes : la protection sociale et les revenus. La question est de savoir dans quelle mesure et sous quelles formes ces problématiques sont traitées par les livreurs engagés.

II.1. Des stratégies variées pour dénoncer le manque de protection sociale

Malgré les risques inhérents au métier de livreur, dans le syndicat CGT, la question de la protection sociale n'est pas considérée comme un levier de mobilisation. Cette question est plus présente dans les revendications et discours du Clap.

À la CGT, un déport vers la question des droits sociaux

On constate un décalage entre, d'une part, la centralité de la question de la protection sociale des travailleurs de plateforme dans les débats publics et scientifiques et, d'autre part, la place souvent mineure accordée à cette question par les livreurs, notamment, dans notre enquête, par ceux qui sont proches de la CGT, et ce malgré la faiblesse des droits sociaux rattachés au statut de micro-entrepreneur (Dirringer, 2022). Le risque d'accidents du travail est pourtant palpable et l'offre d'assurances privées proposée par les plateformes est jugée insatisfaisante par les personnes rencontrées. Dans leurs discours, on voit à l'œuvre un certain détachement à l'égard de ce qu'ils considèrent comme du formalisme administratif, lié notamment à leur âge et leur faible expérience du monde du travail, accentué par un mode minimal d'information réalisé par les plateformes numériques.

Audrey explique ainsi ne pas avoir prêté attention aux aspects formels qui encadrent son activité, que ce soit lors de la création de la micro-entreprise comme lors de son inscription sur les plateformes numériques. Concernant la couverture des accidents du travail, elle indique ne pas avoir cherché à se renseigner plus en détails sur ce point et souligne que c'est un non-sujet parmi le groupe des livreurs de la ville de Lyon qu'elle côtoie au quotidien.

« Je vous avoue que, quand j'ai fait mon inscription, je n'ai pas fait attention à tout ce qu'on m'a fait signer, parce qu'il y avait énormément de

choses à faire, ça s'est étalé sur un temps quand même assez long. (...) En fait, Deliveroo comme Uber Eats, ils font des partenariats avec des assurances ou des mutuelles privées. Et du coup, ils nous encouragent à souscrire auprès d'eux pour tout ce qui est accidents du travail, ou machin. Mais... Enfin, c'est juste de l'envoi de méls, ils conseillent par mél, ils parlent d'un nouveau partenariat avec... Il y a eu Axa, notamment. Moi, je ne l'ai pas fait. Je ne me suis même pas renseignée plus que ça, je ne sais pas si c'est cher, ou si c'est accessible... Je ne sais pas. Je n'ai pas cherché, en réalité. Et puis on n'en parle pas trop entre nous, enfin, je n'ai jamais entendu parler d'un livreur qui l'avait fait. »

Au-delà du désintéret, le cas de Baptiste met également en lumière la difficulté de compréhension du système de protection sociale, et particulièrement du rôle des organismes complémentaires, de la part de ces personnes jeunes et non intégrées dans des collectifs de travail.

« Je n'ai pas de mutuelle... Aussi par manque d'information, parce que j'ai toujours eu du mal à comprendre... Rien qu'à différencier la Sécurité sociale et la mutuelle... Déjà pour un problème de compréhension, là-dedans, j'ai toujours eu du mal. »

Dans les discours des livreurs, il est aussi frappant de constater une forme de banalisation des accidents du travail liée à l'intériorisation des normes institutionnelles qui restreignent les accidents du travail et leur prise en charge aux formes graves occasionnant un arrêt prolongé. Le propos d'Audrey est éclairant à cet égard. Elle dit ne pas avoir eu de « réels » accidents du travail, ce qu'elle définit ensuite par un accident n'ayant pas entraîné 8 jours d'arrêt.

« Je n'ai jamais eu d'accident du travail, réellement. Mais j'ai déjà fait une chute à vélo qui a fait que pendant plusieurs jours, je ne pouvais plus livrer. Le problème avec Deliveroo, je ne sais pas si c'est exactement pareil avec Uber Eats, c'est que pour espérer avoir une indemnisation après un accident du travail ou même juste un congé pour maladie, il faut 8 jours. Enfin, il n'y a pas d'indemnisation en deçà de 8 jours. Selon les médecins, il faut quand même que ce soit un accident grave pour pouvoir être indemnisé. Je n'ai jamais essayé les démarches pour cette indemnisation. »

Plus loin dans son discours, Audrey évoque la tentative infructueuse d'un livreur ayant sollicité une indemnisation auprès de Deliveroo à la suite d'un accident du travail. Face aux lourdeurs administratives et à la faiblesse des indemnisations, le ratio coût/bénéfice n'incite pas les livreurs à s'engager dans ce type de démarche, mais plutôt à minimiser les problèmes liés au risque santé.

« J'ai un collègue qui a fait une démarche d'indemnisation et ça a été très compliqué... finalement, il n'a même pas été indemnisé. C'était un accident

du travail. Et en fait, Deliveroo, ils ne règlent pas... ce ne sont pas eux qui gèrent les accidents du travail. Je ne sais pas comment on peut appeler ça, ils ont une plateforme annexe, on va dire... Ils sous-traitent les dossiers. (...) Mon collègue qui m'en a parlé, il a fait plein d'allers-retours, il a envoyé plein de méls, ils lui ont demandé des dizaines de documents différents, et puis finalement, il a abandonné. Parce qu'au bout d'un mois, réclamer ses 8 jours d'indemnisation, ça n'a pas marché. Surtout que l'indemnisation qu'ils proposaient, je crois qu'elle est de 30 euros par jour. »

Cette relative distance des livreurs à deux-roues à l'égard des droits sociaux, et particulièrement de la couverture des accidents du travail, génère des stratégies différentes au niveau des deux organisations de livreurs. Au sein du syndicat CGT de Lyon, les questions relatives à la protection sociale sont considérées avec importance, mais elles ne sont pas véritablement investies dans le cadre du travail militant. D'après le récit de Gaëtan, elles sont difficilement intelligibles pour la plupart des coursiers et ne servent pas de levier de mobilisation :

« C'est compliqué de faire entendre certaines choses sur la protection sociale, la sécurité sociale, les cotisations, c'est compliqué de... Ce n'est ni très intelligent, ni très utile d'amener le sujet... ça peut permettre d'avoir une discussion intéressante une fois, mais ça ne va pas aller plus loin que ça. »

Dans le discours de Gaëtan, on comprend que les demandes liées aux droits sociaux qui transitent par le syndicat suscitent en lui une certaine gêne car elles mettent en tension sa pratique et sa représentation du syndicalisme. Dans une approche traditionnelle du syndicalisme français et cégétiste, il met en avant une conception militante et combative du syndicat, tournée vers la conquête de droits collectifs.

« Il faut accompagner les nouveaux camarades, pour qu'ils connaissent l'organisation, les statuts, notre fonctionnement, les valeurs également, c'est important. Et puis moi, j'irais même plus loin : je considère à titre individuel que la CGT, elle porte la transformation sociale, et ça veut dire qu'il faut aussi expliquer ce que c'est que du syndicalisme de classe et de masse. (...) La plupart des camarades qui viennent, ce sont vraiment des militants. Parce que le syndicalisme en France, particulièrement à la CGT, ce n'est pas un syndicalisme qui apporte grand-chose individuellement à l'adhérent. »

À l'inverse, il décrit une approche plus individuelle et utilitaire des démarches entreprises pour faire valoir les droits sociaux des livreurs à deux-roues. Sans correspondre à son idéal de l'engagement militant, l'accompagnement des demandes adressées par des coursiers non syndiqués au sujet de certains droits sociaux permet toutefois à l'organisation syndicale de

renforcer son ancrage local et d'étendre son réseau de sympathisants, voire de militants.

« Sur le statut on a des demandes, par exemple pour accéder au fonds de solidarité, dans les derniers mois. Pour les déclarations, etc. Sur comment se faire payer un accident du travail, des choses comme ça. (...) On monte souvent des dossiers Prud'hommes, là on en a déjà déposé une demi-douzaine. À la fois pour les livreurs qui le souhaitent dans l'absolu, et également les livreurs qui auraient eu leur compte bloqué par la plateforme ¹⁵, et qui ont envie de récupérer des droits suite à ça. Parce que déjà, il y a le côté individuel, ça dépanne les gens. Après, il y a un deuxième aspect, syndicalement ça nous sert aussi parce que ça nous permet de faire un... C'est toute une campagne qu'on mène, qui nous permet de faire du contact et de proposer quelque chose aux gens qui ont un compte bloqué ou autres. Et qui nous permet de nous renforcer aussi, parce qu'on a rencontré plein de monde comme ça, des livreurs qui ne seraient pas forcément venus dans les locaux sinon. »

Les accidents du travail, au cœur des interventions et revendications du Clap

Pour le Clap, la question de la protection sociale, particulièrement la couverture du risque des accidents du travail, est davantage au cœur des revendications et des discours portés sur la scène publique. Cela renvoie notamment aux modalités d'action de ce groupement qui privilégie l'intervention dans les médias à la mobilisation des travailleurs. Sébastien, cofondateur et porte-parole du collectif, a lui-même été victime de plusieurs accidents de vélo. C'est donc à la fois par une expérience pratique et par un souci de justice sociale qu'il entreprend dès 2015 de prendre la parole dans la presse pour dénoncer les mauvaises conditions de travail et le manque de protection sociale des livreurs à deux-roues :

« En juillet 2015, je suis toujours chez moi, j'ai toujours le poignet cassé, j'écris dans *Médiapart* quelque chose qui est un petit peu la bouteille à la mer, qui fera que des journalistes prendront contact avec moi plus tard, où j'explique comment en effet l'ubérisation peut tuer. (...) Les livreurs qui sont morts en France, il y en a eu cinq de recensés officiellement. (...) [L'ubérisation] a tué aussi des chauffeurs VTC qui ont eu des accidents, ou qui ont fait des arrêts cardiaques dans leur voiture, après des fois 15 heures, 20 heures de roulage. »

Pour critiquer l'organisation du travail par les plateformes et les incitations à la productivité, Sébastien a notamment analysé le système des

15. Les plateformes peuvent suspendre ou résilier des comptes de livreurs, selon leurs propres critères et sans obligation de justification.

primes qui poussent les livreurs à cumuler des heures au risque de leur santé physique et mentale.

« Je me souviens d'une prime, c'était la "semaine *up*". On est dans une *start-up*. La "semaine *up*", c'était : si, sur deux semaines, on arrivait à faire 130 heures (je dis bien 130 heures sur deux semaines), on passait à un tarif horaire de 10 euros de l'heure, au lieu de 7,50 euros. Mais il fallait faire 130 heures sur deux semaines. Quelques-uns ont essayé. Il y en a qu'on n'a pas revu pendant des mois, parce qu'ils ont eu des accidents, ils ont fait des *burn out*. Je me souviens de Mathieu, c'était le livreur type. Le type en manque d'argent qui essayait de cumuler toutes les primes. C'était un chasseur de primes. On n'a plus eu de nouvelles pendant quatre mois. Même ses sœurs, qui bossaient sur la plateforme avec lui, elles n'avaient pas de nouvelles. On a appris après qu'il avait perdu sa copine parce qu'il bossait trop, qu'il avait fait une dépression, une espèce de *burn out*, qu'il était resté chez lui pendant deux mois volets fermés. Voilà ce que ce genre de primes amenait. »

II.2. Les revenus, un enjeu structurant de l'action syndicale

Malgré des débuts difficiles, le syndicat CGT des livreurs s'est structuré autour de revendications liées aux rémunérations. Leurs modalités d'action collective se sont stabilisées, et l'organisation consolide ses bases en participant à des luttes intersectorielles, notamment auprès des livreurs sans papiers.

Les débuts laborieux du syndicat

Les récits des pratiques au niveau du syndicat CGT des livreurs de Lyon permettent de comprendre l'implantation du syndicalisme dans l'économie des plateformes. Ce syndicat, rattaché à la fédération des transports, est une des organisations locales de livreurs à deux-roues qui ont émergé ces dernières années au sein de la CGT. Comme le relate Audrey, plusieurs villes de France comptent un syndicat de ce type et un travail de coordination est en place afin d'harmoniser les revendications et les mobilisations.

« Le syndicat est vraiment structuré sur plusieurs villes en France, et il existe un collectif national des livreurs qui se réunit assez souvent. Déjà, pour partager les revendications, les expériences, et puis pour planifier des actions ensemble aussi, vu qu'on est dans une période de mobilisation. On a des actions, on planifie des dates de mobilisation communes. Notamment, la prochaine est le 5 décembre [2020]. C'est en commun avec Lyon, Bordeaux, Toulouse, Dijon, Douai, Limoges, et d'autres villes dans lesquelles des syndicats se créent. »

À l'origine de ce syndicat local, Gaëtan en retrace la genèse et les différentes étapes l'ayant mené à sa structure actuelle et à sa composition d'une vingtaine de militants. Syndiqué depuis 2018 au Comité des travailleurs

privés d'emploi et précaires de la CGT (CNTPEP-CGT), il rencontre de manière épisodique des livreurs prêts à se mobiliser, mais aucune de ces tentatives ne parvient à constituer un collectif pérenne.

« Ça a commencé en mars 2019, le fait de faire quelque chose collectivement. C'étaient des camarades qui étaient à la CGT au Comité des travailleurs privés d'emploi et précaires, c'est là que j'étais syndiqué... Sur un piquet de grève d'un hôpital, ils avaient rencontré un livreur qui s'était arrêté, qui était très excité, qui a dit : "Il faut faire pareil avec les livreurs", etc. Du coup, on est rentré en contact avec lui, on a appelé à une réunion avec des tracts tous les livreurs qu'on connaissait, qui s'est tenue à l'union locale fin mars et où il y avait une cinquantaine de livreurs. C'était le premier contact que les livreurs avaient avec la CGT à ce niveau-là. (...) On a fait un rassemblement devant Uber Eats un mercredi à midi, mais ça s'était arrêté là. Deux collègues s'étaient syndiqués, mais au final ils ont disparu dans la nature après quelques semaines, quelques mois. Et le soufflet est un peu retombé au début de l'été, on n'avait rien gagné spécialement. »

Par la suite, des évolutions au niveau confédéral de la CGT permettent aux syndicats locaux de livreurs d'accéder à de nouveaux moyens et, de ce fait, de consolider leur action auprès des coursiers. Deux emplois à mi-temps sont notamment mis à disposition par la confédération, dont un revient à Gaëtan pour développer et animer l'action syndicale à Lyon et renforcer la coordination des différents syndicaux locaux.

« Il y a des moyens financiers, comme rembourser les trajets, etc. Les unions départementales et locales accueillent dans leurs locaux, impriment des tracts, etc. C'était déjà le cas avant, mais ça vient un peu officialiser ça. Et après, des moyens plus concrets, qui sont des détachements syndicaux, deux détachements à mi-temps pour les livreurs nationalement, dont moi, pour travailler sur la question du collectif des syndicats de livreurs, ça va être à la fois animer la vie syndicale, aider au développement de nouveaux syndicats, créer des bases, juridiquement faire du suivi, faire toute la propagande ou la communication, selon le terme qu'on utilise, à la fois à destination des livreurs mais également générale sur la question, participer aux réunions, etc. »

Création d'une dynamique syndicale autour des rémunérations

Encore balbutiante pendant plusieurs mois, l'action syndicale prend de l'ampleur au début de l'année 2020 à la suite de la décision de Deliveroo de supprimer la réservation de créneaux. Ce passage au « *free shift* » a pour conséquence d'augmenter le nombre de livreurs disponibles à un instant T, de les mettre davantage en concurrence et de réduire les revenus de chaque travailleur. Arrivée quelques mois auparavant dans le syndicat, Audrey raconte comment cet épisode a créé une dynamique de contestation.

« Il y a eu un moment où l'activité s'est intensifiée quand il y a eu le *free shift*, la fin des créneaux. Ça a été un moment où ça a pas mal parlé et il y a eu des manifestations. Avec le syndicat, on était contre le *free shift*. Comme la plupart des livreurs, parce que... d'un œil extérieur, on peut se dire que tout le monde était content de la fin des créneaux pour avoir plus de liberté, plus de flexibilité, mais en réalité non, les livreurs étaient très conscients que ça allait faire baisser le nombre de commandes par livreur pendant la soirée. »

Durant la première moitié de l'année 2020, l'épidémie de Covid-19 et les restrictions d'activité freinent cette dynamique, mais, comme le relate Gaëtan, l'articulation des niveaux confédéral et locaux permet de relancer les mobilisations à partir de l'automne 2020 et d'augmenter significativement le nombre d'adhérents au syndicat.

« On a commencé à travailler sur la question d'être de plus en plus visibles. Et ça a fait que, par exemple, le 30 octobre dernier [2020], c'était la première fois qu'on a créé nationalement une journée de mobilisation. C'était la première fois qu'une date était vraiment appelée nationalement, avec des manifestations dans plusieurs villes, un socle de revendications commun. Et ça nous a permis depuis de reproduire au moins une mobilisation nationale le 5 décembre, et localement, des calendriers qui dépendaient des syndicats. (...) Maintenant on est vingt-deux, quelque chose comme ça, on en est content parce qu'on ne pensait pas que ça arriverait si vite, et puis surtout ça a créé une vraie bonne ambiance de travail à Lyon, avec des relations qui sont à la fois meilleures et plus intéressantes avec beaucoup de collègues, de la vraie fraternité, des moments sympas qu'on arrive à créer en plus de ça. »

Du fait de la consolidation du syndicat des livreurs et de la régularité des mobilisations, les modalités de l'action collective commencent à se stabiliser. Malgré toutes les entraves à l'exercice de la grève par les travailleurs de plateforme (statut indépendant, atomisation, etc.), les livreurs à vélo de la CGT réactivent cette modalité classique du répertoire d'action collective des salariés. Les militants syndicaux ont élaboré une stratégie pour parvenir à une cessation collective, volontaire et concertée du travail. L'action typique consiste à bloquer les commandes au niveau d'un ou plusieurs restaurants, en usant des marges de manœuvre laissées par l'application. D'après les personnes rencontrées, il existe quatre étapes de validation des commandes par les livreurs. La première consiste à accepter la commande, la deuxième signale l'arrivée dans le restaurant, la troisième informe du retrait de la commande et la quatrième de la livraison auprès du client. La stratégie du blocage consiste à accepter la commande, sans jamais aller la récupérer. Comme le relatent les livreurs syndiqués rencontrés, lorsque l'action est suivie de manière massive, les commandes « s'entassent » dans le

restaurant et aucun repas n'est livré. D'après ces militants, les plateformes Deliveroo et Uber Eats sont pénalisées financièrement car elles payent les repas préparés par les restaurateurs et ne facturent pas les clients dont les commandes sont ainsi annulées.

Ce type d'action collective demande d'aller au contact des livreurs et de les convaincre de rejoindre – au moins temporairement – la protestation. La ville de Lyon, comme de nombreuses villes de région, permet de tels regroupements en raison de la concentration des restaurants dans quelques places centrales. En cela, les livreurs à deux-roues disposent de conditions plus favorables à la grève que d'autres travailleurs de plateforme, comme les chauffeurs VTC dont certains collectifs cherchent également à bloquer l'activité des plateformes mais se heurtent à une plus grande dispersion des chauffeurs comme des clients (Abdelnour, Bernard, 2020). Audrey raconte comment ces moments d'action servent non seulement à forger la solidarité entre militants syndicaux, mais aussi à échanger avec des coursiers non syndiqués et à faire connaître leurs actions et revendications.

« On essaie de choisir des points stratégiques, des avenues ou des grands cours où il y a plusieurs restaurants qui se suivent. Que ce soit des Mac Do, des Burger King ou des restaurants de sushis... là où il y a des livreurs qui se mettent sur des places, sur des bancs, et qui attendent les commandes. Ensuite, on va tous ensemble devant un même restaurant, et à ce moment-là on fait en sorte que les commandes ne sortent plus, et on discute avec tous les livreurs qui passent pour récupérer leurs commandes, on essaie de les ramener avec nous. (...) On tracte, on fait des tours de parole, enfin, des interventions au mégaphone, pour dire pourquoi on est là, et pour discuter avec les livreurs. Pour dire qu'on est solidaire et que maintenant il faut agir. »

Les revendications défendues par le syndicat tournent principalement autour de la question des revenus qui baissent régulièrement et significativement depuis plusieurs années. Contrairement à la question de la protection sociale qui n'est pas immédiatement intelligible ou à celle du statut d'emploi qui tend à cliver les travailleurs de plateforme, la mobilisation en faveur d'une meilleure rémunération est d'autant plus consensuelle qu'elle a prise sur l'expérience pratique des livreurs qui constatent par eux-mêmes les modifications régulières des modes de paiement, toujours en leur défaveur. Le problème du blocage des comptes, et donc de l'impossibilité de travailler et de percevoir des revenus, est également au menu des critiques portées par le syndicat sur le fonctionnement des plateformes.

« En ce moment, c'est vraiment la baisse des rémunérations. Principalement parce qu'on... Enfin, ça saute aux yeux depuis quelques temps, c'est limite irrespectueux, il y a des commandes qui sont payées 2 euros alors qu'avant elles étaient payées 5 euros. Et ça, les livreurs s'en rendent

compte, et ça révolte beaucoup de monde. Sinon, il y a aussi se positionner contre le blocage des comptes, qui deviennent de plus en plus récurrents, ces derniers temps. Que ce soit Uber Eats ou Deliveroo, ils décident de façon totalement arbitraire de fermer certains comptes. Donc ça, c'est aussi une de nos principales revendications parce que ça touche un grand nombre de livreurs. »

La mobilisation autour des livreurs sans papiers

Dans leurs discours, Audrey et Gaëtan évoquent également le cas des travailleurs étrangers en situation irrégulière qui, en raison de la faible régulation du secteur, trouvent dans l'activité de livraison un débouché professionnel et une source de revenu¹⁶. Là encore, la structure syndicale semble favoriser la convergence des luttes pour l'amélioration des conditions de travail des livreurs et la régularisation des travailleurs sans papiers. Dans le récit de Gaëtan, on remarque que c'est la participation à des luttes intersectorielles organisées par la CGT qui permet de décloisonner l'action de ces différents groupes et de renforcer la base de ces collectifs. Au moment de l'enquête, les travailleurs sans papiers représentent près d'un quart des livreurs syndiqués à Lyon.

« Il y a eu de plus en plus de livreurs sans papiers à Lyon en tous cas, dans les dernières années. Ils forment une part de plus en plus importante des livreurs. Mais c'est compliqué... au début, on ne savait pas trop comment discuter avec certains qui ne parlent pas bien français. Et surtout, on aurait aimé aller sur les questions vraiment du statut, de travailleurs en situation irrégulière, mais ce n'est pas... Syndicalement comme humainement, c'est un peu curieux d'aller voir quelqu'un et de demander : "Est-ce que tu as des papiers ?" C'est bizarre, on ne peut pas faire ça. Du coup, le lien s'est plus construit un peu par hasard, également parce qu'on était montés à la manifestation du 17 octobre [2020, Acte III de la marche des sans-papiers], qui était à la fois une manifestation appelée par certaines organisations de la CGT et par les collectifs de sans-papiers, où on avait rencontré dans le bus des collègues qu'on connaissait déjà, mais qui étaient montés avec le collectif des sans-papiers, on avait fait un bus commun. C'est vrai qu'on avait bien discuté, et suite à ça il y en a qui s'étaient syndiqués. Et ça a fait que de fil en aiguille on s'est retrouvé avec plus de collègues sans papiers, mais qui ne se connaissaient pas forcément, en fait, et qui n'étaient même pas forcément dans les mêmes milieux, etc. Qui se sont syndiqués. Aujourd'hui, sur la vingtaine de syndiqués, je pense que c'est un quart du syndicat, quelque chose comme ça. »

16. Le cas des travailleurs en situation irrégulière mériterait un traitement plus approfondi, notamment par rapport aux pratiques de location de comptes et aux contrôles policiers, mais le contexte sanitaire n'a pas permis de réaliser des enquêtes de terrain approfondies et d'obtenir des informations aussi sensibles.

Conclusion

L'enquête réalisée auprès de quelques livreurs engagés permet d'avancer des éléments de réflexion sur leur rapport à l'action collective et au syndicalisme. L'expérience de la précarité est partagée par toutes les personnes rencontrées, même si elles disposent de ressources variables pour compenser les mauvaises conditions d'emploi et de travail. En comparaison avec leurs expériences professionnelles préalables, le métier de coursier apparaît comme un « petit boulot » qui satisfait en partie à leurs besoins. Pour des raisons pratiques (flexibilité) et symboliques (identité), les livreurs enquêtés semblent en effet attachés à l'activité de livraison et s'engagent pour en améliorer les conditions de travail.

Cet engagement prend toutefois des formes radicalement différentes selon les deux organisations étudiées. Le Clap se veut à distance des syndicats et intervient essentiellement dans la sphère médiatique pour sensibiliser l'opinion publique et influencer sur l'agenda politique. Ce collectif s'empare notamment de la question de la protection sociale et de la couverture du risque d'accidents du travail, qui reste assez opaque pour nombre de coursiers. Le manque de clarté sur l'offre assurantielle privée et les entraves aux démarches de reconnaissance d'accident du travail par les plateformes génèrent un processus d'invisibilisation du phénomène. De son côté, le syndicat des livreurs de Lyon organise des mobilisations locales, notamment des mouvements de grève, pour protester contre la baisse des revenus. L'engagement syndical est vécu sous l'angle du militantisme, mais l'analyse des pratiques met aussi en évidence l'importance des services rendus par l'organisation pour s'implanter dans le secteur de la livraison à deux-roues. Bien que les actions collectives des livreurs demeurent fragiles, le cas de la section locale de Lyon illustre la façon dont l'entrée dans le syndicalisme pérennise ces collectifs, les dote en ressources diverses et permet des alliances entre les coursiers, les travailleurs sans papiers et autres catégories de précaires.

Enfin, l'engagement des livreurs à deux-roues, qu'il se réalise en interne ou à l'extérieur du monde syndical, semblent produire des effets sur les représentations et les discours des organisations syndicales qui tendent à se rapprocher des revendications émanant de ces travailleurs. On remarque par exemple que la question des revenus a pris le pas sur celle du statut, malgré les réticences initiales des centrales syndicales à ne pas défendre explicitement l'obtention du statut de salarié. Toutefois, en raison de la rapide évolution de la population des coursiers, de la réglementation du secteur, des collectifs mobilisés et des représentants syndicaux, les constats dressés ici demandent à être actualisés et réinterrogés lors de prochaines enquêtes sur les rapports à l'action collective et au syndicalisme des livreurs à deux-roues.

Références bibliographiques

- Abdelnour S. (2017), *Moi, petite entreprise : les auto-entrepreneurs, de l'utopie à la réalité*, Paris, Puf.
- Abdelnour S., Bernard S. (2018), « Vers un capitalisme de plateforme ? Mobiliser le travail, contourner les régulations : présentation du Corpus », *La Nouvelle Revue du travail*, n° 13, <https://doi.org/10.4000/nrt.3797>.
- Abdelnour S., Bernard S. (2019), « Quelles résistances collectives face au capitalisme de plateforme ? », in Abdelnour S., Méda D. (dir.), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, Puf, p. 61-74.
- Abdelnour S., Bernard S. (2020), « Faire grève hors du salariat et à distance ? Les pratiques protestataires des chauffeurs de VTC », *Mouvements*, n° 103, p. 50-61, <https://doi.org/10.3917/mouv.103.0050>.
- Abdelnour S., Méda D. (2019), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, Puf.
- Beauvisage T., Beuscart J.-S., Mellet K. (2018), « Numérique et travail à-côté. Enquête exploratoire sur les travailleurs de l'économie collaborative », *Sociologie du travail*, vol. 60, n° 2, <https://doi.org/10.4000/sdt.1984>.
- Bernard S. (2020), *Le nouvel esprit du salariat : rémunérations, autonomie, inégalités*, Paris, Puf.
- Bérout S., Dupuy C., Kahmann M., Yon K. (2019), « Jeunes et engagements au travail : une génération asyndicale ? », *Agora débats/jeunesses*, n° 82, p. 7-25, <https://doi-org/10.3917/agora.082.0007>.
- Berberi-Hoffmann I., Bureau M.-C., Lallement M. (2018), *Makers : enquête sur les laboratoires du changement social*, Paris, Éditions du Seuil.
- Casilli A. (2019), *En attendant les robots : enquête sur le travail du clic*, Paris, Éditions du Seuil.
- Castel R. (2007), « Au-delà du salariat ou en deçà de l'emploi ? L'institutionnalisation du précaire », in Paugam S. (dir.), *Repenser la solidarité*, Paris, Puf, p. 411-429, <https://doi.org/10.3917/puf.pauga.2011.01.0415>.
- Dirringer J. (2022), « La protection sociale, un "angle mort" de la régulation du travail des plateformes », *Revue française des affaires sociales*, n° 1, p. 53-62, <https://doi.org/10.3917/rfas.221.0053>.
- Dufresne A. (2021), « La contestation sociale face à l'employeur, invisible derrière l'App : le cas des plateformes de coursier·es », *Savoir/Agir*, vol. 54, n° 4, p. 31-40, <https://doi.org/10.3917/sava.054.0031>.
- Gaxie D. (1977), « Économie des partis et rétributions du militantisme », *Revue française de science politique*, vol. 27, n° 1, p. 123-154, <https://doi.org/10.3406/rfsp.1977.393715>.
- Hirschman A. O. (1970), *Exit, Voice, and Loyalty: Responses to Decline in Firms, Organizations, and States*, Cambridge, Harvard University Press.
- Ires (2019), « Les jeunes, le travail et l'engagement », n° spécial, *La Revue de l'ITRES*, n° 99, <https://bit.ly/3U1DTsH>.
- Jan A. (2018), « Livrer à vélo... en attendant mieux », *La Nouvelle Revue du travail*, n° 13, <https://doi.org/10.4000/nrt.3803>.

- Jan A. (2022), « Des salariés comme les autres ? La CGT au défi de la syndicalisation des autoentrepreneurs des plateformes de livraison de repas », *La Revue de l'IRES*, n° 106, p. 63-94.
- Lebas C. (2019), « Carrière d'auto-entrepreneur et rapports (critiques) au travail : comment les coursiers à vélo font émerger des contestations », *La Revue de l'IRES*, n° 99, p. 37-61, <https://bit.ly/388DxOA>.
- Mias A. (2018), « "J'étais hyper-endetté, il fallait que je bosse". Nathan, fonctionnaire... et livreur à vélo », *La Nouvelle Revue du travail*, n° 13, <https://doi.org/10.4000/nrt.4206>.
- Nizzoli C. (2021), « Italie : le rôle des collectifs auto-organisés dans la représentation des livreurs à vélo », *Chronique internationale de l'IRES*, n° 173, mars, p. 63-74, <https://bit.ly/3M0aL10>.
- Nizzoli C. (2022), « Rapport au travail et stratégies syndicales dans l'économie des plateformes : enquête auprès de livreurs à deux-roues en Italie », *La Revue de l'IRES*, n° 106, p. 41-62.
- Pinto V. (2014), *À l'école du salariat. Les étudiants et leurs « petits boulots »*, Paris, Puf, <https://www.cairn.info/a-l-ecole-du-salariat--9782130595410.htm>.
- Rifkin J. (2014), *La nouvelle société du coût marginal zéro : l'internet des objets, l'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme*, Paris, Les liens qui libèrent.
- Roux N. (2020), « Faire de nécessité soutenabilité : tenir et vieillir comme saisonnier/ère agricole », *Revue française de sociologie*, vol. 61, n° 2, p. 177-206, <https://doi.org/10.3917/rfs.612.0177>.
- Trenta A. (2018). « L'engagement associatif d'anciens militants communistes : carrières, pratiques et modèles », *L'Année sociologique*, n° 68, p. 247-279, <https://doi-org/10.3917/anso.181.0247>.

