



L'ubérisation des quartiers populaires

Par Hugo Botton, doctorant au Compas

Le nombre de travailleurs des plateformes s'est accru ces dernières années (chauffeurs VTC, livreurs, etc.). Ces travailleurs sont visibles partout dans les rues mais restent invisibles dans les statistiques. En exploitant de façon inédite des données à l'échelle nationale, ces travailleurs ont pu être rattachés au quartier dans lequel ils résident. Notre étude présente la géographie de l'ubérisation des emplois dans les quartiers de France. Il en ressort que ces travailleurs sont particulièrement présents dans les quartiers populaires.

Au 1er janvier 2022, plus de 230 000 personnes travaillent par l'intermédiaire de plateformes numériques (livreurs en deux roues, chauffeurs de VTC¹) en France. Ces travailleurs, ayant le statut d'auto-entrepreneur, sont soumis à certaines contraintes du salariat sans bénéficier des avantages qui y sont associés. Contrairement aux auto-entrepreneurs classiques, les travailleurs des plateformes ne fixent pas leurs tarifs et n'organisent pas librement leur temps de travail, qui est dicté par un algorithme. Alors que cela caractérise habituellement une activité salariale, les travailleurs des plateformes ne bénéficient pourtant pas des avantages offerts par ce statut.

Ainsi, les travailleurs des plateformes ne cotisent pas à l'assurance chômage, et doivent souscrire une assurance pour être protégés contre les accidents de travail, alors même qu'ils y sont particulièrement exposés (pour les livreurs à deux roues notamment).

L'absence d'un contrat spécifiant le nombre d'heures travaillées ne leur permet pas d'accéder à des jours de congés payés, à la rémuné-

1 / Alors que de nombreux emplois sont exposés à ces phénomènes d'ubérisation, cette étude se concentre sur les chauffeurs VTC et les livreurs en deux roues car ils sont les plus nombreux et sont plus facilement identifiables par leur secteur d'activité (cf encart « méthodologie » en fin de document).

ration d'heures supplémentaires ni même de bénéficier du salaire minimum. Leur rémunération n'étant liée qu'aux courses ou livraisons effectuées, le temps d'attente entre les deux n'est pas rémunéré. Cette liste non-exhaustive illustre la précarité à laquelle sont confrontés ces travailleurs (pour plus d'informations, cf. le rapport de l'Assemblée nationale à ce sujet (1)²).

Alors que le statut des travailleurs des plateformes occupe une place importante dans le débat public, nous ne savons pas qui sont ces travailleurs. Peu d'études (2) permettent de connaître le visage de ces travailleurs ni l'importance de cette activité économique au niveau local. En 2021, un rapport du Sénat (3), recommandait ainsi d'approfondir les études sur l'impact de la « plateformisation » sur l'économie et la société.

En associant les travailleurs des plateformes au quartier dans lequel ils résident (cf. encart « méthodologie » en fin de document), une géographie inédite de l'ubérisation de l'économie apparaît. En étudiant les caractéristiques des quartiers dans lesquels ces travailleurs sont les plus présents, nous pouvons ainsi caractériser plus finement leur profil.

2 / L'ensemble des références numérotées sont listées dans la bibliographie en fin de document.

Les travailleurs des plateformes surreprésentés dans les quartiers populaires

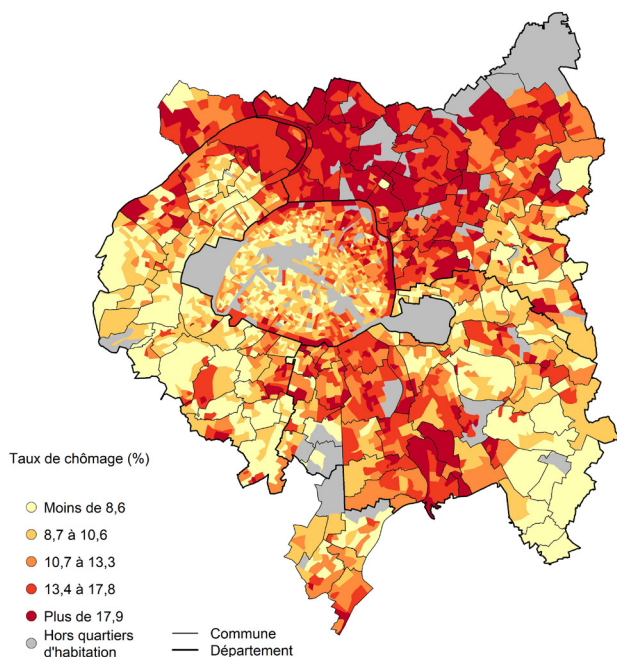
La part des travailleurs des plateformes résidant dans un quartier populaire est plus élevée que celle des autres travailleurs. Au 1er janvier 2022, parmi les 179 200 livreurs en activité en France, un sur quatre (24%) réside dans un quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV)³. Alors que seulement un travailleur sur vingt (5%) habite dans un quartier prioritaire, cette part est cinq fois plus élevée parmi les livreurs.

De même, parmi les 52 700 chauffeurs VTC en activité à cette date, près d'un sur cinq (19%) vit dans un QPV. La part des chauffeurs résidant dans un quartier prioritaire est quatre fois supérieure à celle de l'ensemble des travailleurs.

En cartographiant le taux de chômage et le nombre de livreurs et de chauffeurs par quartier dans le Grand Paris (Cartes 1, 2 et 3), nous observons que ce sont dans les quartiers où le taux de chômage est le plus élevé que la prépondérance des travailleurs des plateformes parmi les travailleurs est la plus forte. Ce phénomène s'observe dans de nombreuses agglomérations françaises.

Carte 1 - Taux de chômage dans le Grand Paris

Source : Insee RP, 2018 - Traitements ©Compas

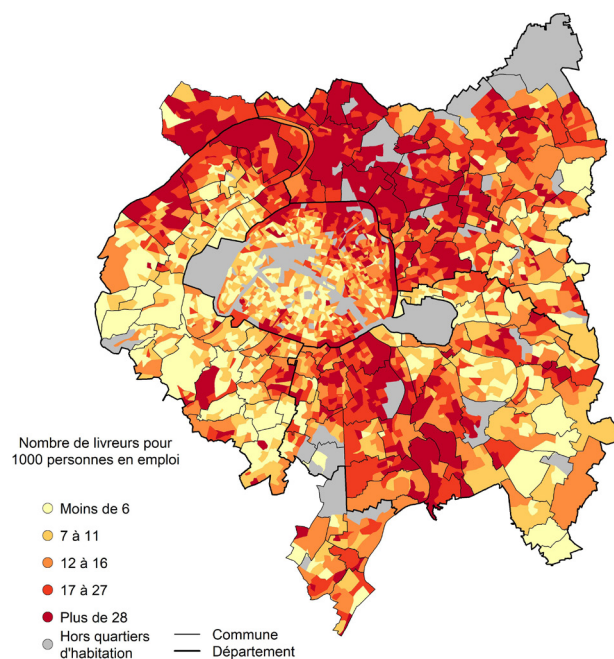


3 / Les 1 514 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) sont des territoires où se concentrent des ménages à bas revenus. Dans la suite de l'analyse, ces quartiers seront mentionnés sous les termes de «quartiers prioritaire» ou «QPV». Le terme de «quartier populaire» est aussi utilisé pour vulgariser le propos.

Cette surreprésentation des travailleurs des plateformes au sein des quartiers populaires souligne le rôle que jouent ces quartiers dans l'économie au niveau local. En effet, les quartiers populaires ne regroupent pas que des inactifs ou des chômeurs, comme certaines visions caricaturales le laissent sous-entendre. Rappelons que 40% des personnes en emploi dans les QPV occupaient en 2020 des professions en «première ligne face au Covid-19» (4).

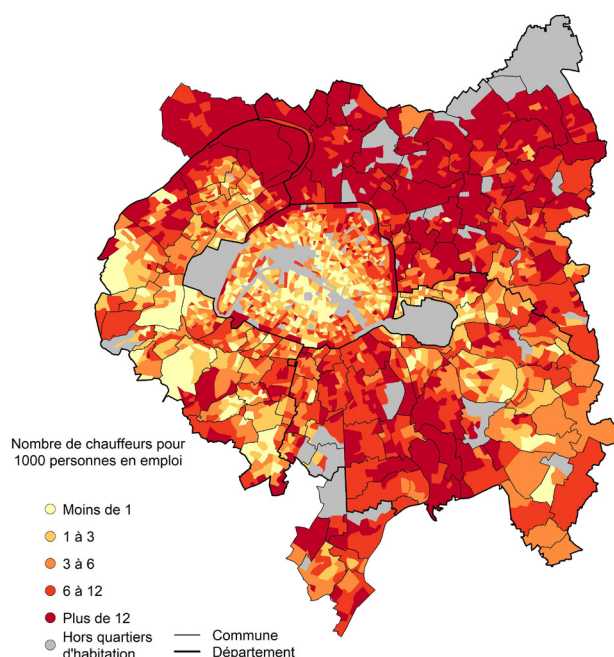
Carte 2 - Nombre de livreurs pour 1 000 personnes en emploi dans le Grand Paris

Source : Insee RP 2018 & Sirene 2022 - Traitements ©Compas



Carte 3 - Nombre de chauffeurs pour 1 000 personnes en emploi dans le Grand Paris

Source : Insee RP 2018 & Sirene 2022 - Traitements ©Compas



Une forte hausse du nombre de travailleurs des plateformes, en particulier des livreurs

Ces nouvelles formes d'emploi sont apparues progressivement en France avec l'arrivée d'Uber en 2011 et de Deliveroo en 2013. Depuis janvier 2019, le nombre de livreurs a explosé. Entre janvier 2019 et juin 2022, le nombre de livreurs est passé de 35 000 à 180 000.

Alors qu'en janvier 2019, 20% des livreurs résidaient dans un quartier prioritaire, ils étaient 24% en juin 2022 à résider dans ces quartiers. Le nombre de livreurs dans les quartiers prioritaires a ainsi été multiplié par 6,7 en trois ans et demi contre 5,2 hors de ces quartiers.

Cette forte hausse du nombre de livreurs, dans les quartiers prioritaires comme en dehors, est à relativiser avec le fait que certains de ces travailleurs peuvent ne pas avoir clôturé leur statut d'auto-entrepreneur alors qu'ils ne sont plus effectivement actifs⁴.

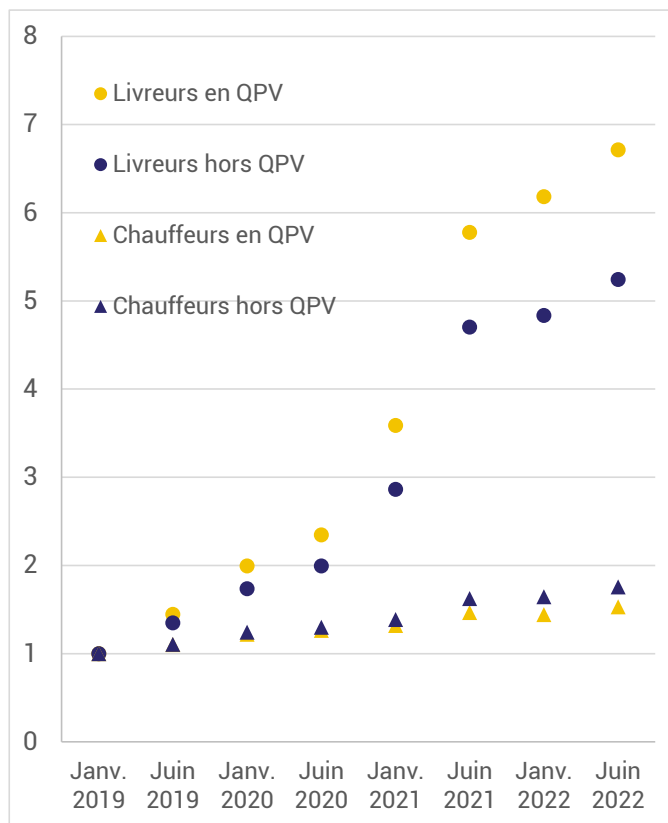
L'évolution du nombre de chauffeurs VTC est, quant à elle, plus modérée. Entre janvier 2019 et juin 2022, le nombre de chauffeurs est passé de 33 000 à 53 000 (**Graphique 1**). Alors que 21% des chauffeurs résidaient dans un quartier prioritaire en janvier 2019, ils étaient 19% à résider dans ces quartiers en juin 2022. Le nombre de chauffeurs dans les quartiers prioritaires a été multiplié par 1,5 contre 1,8 hors de ces quartiers. Les restrictions de déplacement durant les confinements et le coût d'entrée dans cette profession expliquent peut-être cette évolution modérée. Entre 2019 et 2020, le revenu mensuel des taxis et VTC a, en effet, diminué de 32% (5).

L'évolution récente du nombre de livreurs est à mettre en lien avec les périodes de confinement qui ont fait augmenter la demande de livraison de repas à domicile et du commerce en ligne (livraison de courses, biens, etc.). Une note de l'Insee (5), souligne l'augmentation de 60% en 2020 du nombre de micro-entrepreneurs dans les «autres activités de poste et de courrier» (principalement des livreurs à deux roues).

4 / Le nombre de livreurs correspondrait ainsi aux travailleurs ayant eu cette activité récemment. Nous ne pouvons pas contrôler ce biais puisque nous n'avons pas d'information sur les revenus générés par ces travailleurs dans la base Sirene. Cependant, cette limite ne remet pas en cause les résultats de l'analyse. Elle incite à interpréter l'évolution du nombre de livreurs comme celle des travailleurs ayant pratiqué cette activité récemment, plutôt que celle des travailleurs effectivement actifs.

Graphique 1 - Evolution du nombre de livreurs et de chauffeurs dans les quartiers prioritaires (QPV) et hors de ces quartiers entre janvier 2019 et juin 2022

Source : Sirene, 2022 - Traitements ©Compas



Lecture : Le nombre de livreurs a été multiplié par 6,7 entre janvier 2019 et juin 2022 dans les QPV contre 5,2 hors des QPV. Sur la même période, le nombre de chauffeurs en QPV a été multiplié par 1,5 et 1,8 hors QPV. Ces effectifs correspondent aux établissements actifs dans la base Sirene au premier jour du mois.

Selon une étude de l'institut Nielsen (6), le nombre de repas livrés entre 2019 et 2020 a augmenté de 40%. Face à cette demande croissante, de nouveaux travailleurs sont arrivés sur ce marché. En outre, l'absence de protections, comme le chômage partiel dont ont bénéficié nombre de travailleurs en France, a incité les travailleurs des plateformes à poursuivre leur activité pour maintenir leur revenu. Cette période était aussi marquée par une exposition accrue au Covid-19 pour ces travailleurs.

Blois, Béziers, Mulhouse, ... une majorité de livreurs qui résident dans les quartiers prioritaires

L'étude de la concentration des travailleurs des plateformes dans les quartiers prioritaires (QPV) a été détaillée pour l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui comportent un QPV. Ces regroupements de communes constituent, un territoire où sont présents à la fois les travailleurs des plateformes et les clients de ces entreprises. De plus, certaines actions visant à favoriser l'insertion professionnelle peuvent être mises en œuvre par les EPCI. La meilleure connaissance de ce phénomène de précarisation de l'emploi à cette échelle permettra d'y répondre de façon plus efficace.

Alors qu'au niveau national un livreur sur quatre (24%) réside dans un QPV, ce phénomène est bien plus marqué dans certains EPCI (**Tableau 1**).

Ainsi, près de six livreurs sur dix (57%) de la Communauté d'Agglomération de Blois Agglopolys résident dans un quartier prioritaire. Dans cet EPCI, la part de livreurs résidant dans un quartier prioritaire est 10 fois plus élevée que celle de l'ensemble des travailleurs. Plus de la moitié des livreurs vivent aussi dans les quartiers prioritaires des CA de Béziers et Mulhouse. Les EPCI où les livreurs sont les plus concen-

trés dans les quartiers prioritaires sont ceux de taille moyenne, pas seulement situés en Île-de-France.

Grand Paris, Lille, Strasbourg, une forte surreprésentation des chauffeurs VTC dans les quartiers prioritaires

Alors que dans certains EPCI, plus de la majorité des livreurs résident dans un quartier populaire, ce phénomène est moins prononcé pour les chauffeurs VTC. A l'échelle nationale, 19% des chauffeurs résident dans un QPV, cette part est de 43% dans la CA Creil Sud Oise, 36% dans la CA Roissy Pays de France et 32% dans la CA Melun Val de Seine.

Les EPCI où les chauffeurs VTC sont les plus présents dans les QPV sont principalement situés en deuxième couronne d'Île-de-France. Ces territoires sont notamment situés à proximité des deux aéroports de Paris, ce qui génère des besoins de déplacements. De plus, les chauffeurs sont particulièrement présents dans les quartiers populaires de certaines métropoles. Près d'un chauffeur sur trois réside dans un quartier prioritaire dans les métropoles de Lille (31%) et Strasbourg (29%).

Tableau 1 - Dix EPCI où la part de livreurs résidant dans un quartier prioritaire est la plus élevée

Source : Insee RP 2018 & Sirene 2022 - Traitements ©Compas

EPCI	Nombre de livreurs de l'EPCI	% des livreurs vivant en QPV	Surreprésentation des livreurs en QPV
CA de Blois Agglopolys	311	57 %	10,4
CA de Béziers-Méditerranée	285	57 %	4
CA Mulhouse Alsace Agglomération	720	54 %	4,6
CA Roissy Pays de France	1 962	48 %	1,8
CU du Grand Poitiers	564	46 %	8,9
CA Grand Belfort	259	46 %	5,2
CA Evreux Portes de Normandie	212	45 %	7
CA Creil Sud Oise	217	44 %	1,6
Métropole Européenne de Lille	6 732	44 %	3,8
CA du Beauvaisis	225	42 %	4,1

Lecture : Au 1er janvier 2022, parmi les 311 livreurs résidant dans la CA de Blois Agglopolys, 57% habitent dans un QPV. Dans cette EPCI, la part de livreurs résidant dans un quartier prioritaire est 10,4 fois plus élevée que celle de l'ensemble des travailleurs.

Dans quels quartiers retrouve-t-on le plus de travailleurs des plateformes ?

Les travailleurs des quartiers populaires représentent une part importante des travailleurs des plateformes. Bien qu'en expansion constante ces dernières années, le poids des travailleurs des plateformes parmi l'ensemble des travailleurs reste négligeable en France, mais qu'en est-il dans les quartiers populaires ?

Au 1er janvier 2022, 44 000 livreurs résidaient dans un quartier prioritaire. On compte ainsi 3,1 livreurs pour 100 personnes en emploi⁵ dans ces quartiers. En ajoutant les 10 000 chauffeurs VTC résidant dans un de ces quartiers, on obtient 3,8 travailleurs des plateformes pour 100 personnes en emploi dans les quartiers prioritaires. Le poids de ces métiers ne semble donc pas prépondérant au sein de l'activité économique de ces quartiers.

Cependant, les travailleurs exerçant ces métiers ont un profil particulier. Une enquête Ipsos (7) réalisée pour Uber Eats, entre 2019 et 2020, révèle, en effet, que 92% des livreurs sont des hommes et 54% ont 25 ans ou moins. En partant de ces informations, nous estimons que parmi les hommes résidant dans un quar-

tier prioritaire, il y a 5,3 livreurs pour 100 travailleurs. En appliquant cette estimation sur les hommes de 25 ans ou moins dans ces quartiers, nous obtiendrions 21 livreurs pour 100 travailleurs, soit plus d'un sur cinq⁶. Bien que cette approximation semble élevée, elle permet d'obtenir un ordre de grandeur de l'ampleur de l'ubérisation des emplois parmi les jeunes travailleurs des quartiers populaires.

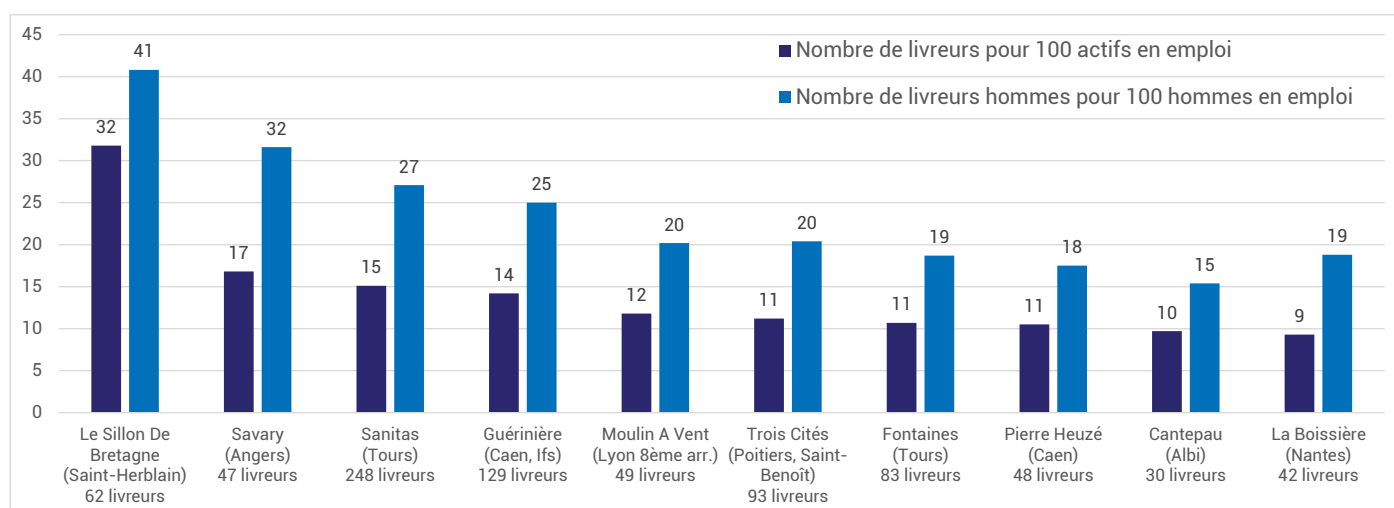
Dans certains quartiers populaires, une très forte part de livreurs parmi les travailleurs

Dans certains quartiers prioritaires, les livreurs des plateformes représentent une forte part des travailleurs (**Graphique 2**). Le quartier du Sillon de Bretagne à Saint-Herblain (Nantes Métropole) compte un livreur pour trois travailleurs (32%). Nous estimons également que parmi les hommes, il y a quatre livreurs pour dix travailleurs en 2022 dans ce quartier.

Les quartiers prioritaires, où le nombre de livreurs par travailleur est le plus élevé, sont majoritairement situés dans des EPCI de taille moyenne. Au-delà de ce constat, qu'est ce qui caractérise les quartiers où le nombre de livreurs par travailleur est le plus important ?

Graphique 2 - Quartiers prioritaires où le nombre de livreurs par travailleur est le plus élevé

Source : Insee RP 2018 & Sirene 2022 - Traitements ©Compas



Lecture : Au 1er janvier 2022, il y a 62 livreurs dans le QPV du Sillon de Bretagne à Saint-Herblain. Il y a donc 32 livreurs pour 100 travailleurs dans ce quartier. Nous estimons qu'il y a 41 livreurs hommes pour 100 hommes en emploi.

5 / Nous comparons le nombre de travailleurs des plateformes au nombre d'actifs en emploi pour estimer le poids que représentent ces professions dans l'économie de ces quartiers. Nous ne présentons donc pas ces résultats comme « la part des travailleurs des plateformes parmi les actifs en emploi » car certains de ces travailleurs peuvent être inactifs, chômeurs ou encore étudiants.

6 / Pour estimer cette part, nous ne gardons que les hommes de 25 ans ou moins : 92% des 43 748 livreurs en QPV, soit 40 248 hommes puis 54% de ceux-ci, soit 21 734 hommes de 25 ans ou moins. La part de ces jeunes hommes en emploi dans les QPV est ensuite estimée afin d'obtenir un ordre de grandeur de ce phénomène au sein de cette population. Cette analyse ne peut être répliquée pour les chauffeurs VTC car il n'existe pas d'enquête comparable permettant de caractériser leur profil.

Les caractéristiques des quartiers dans lesquels il y a le plus de livreurs

Nous comparons la part de livreurs parmi les travailleurs des 16 352 quartiers (Iris définis par l'Insee) dans les EPCI disposant d'au moins un quartier prioritaire. Trois facteurs principaux sont susceptibles d'influencer la présence de livreurs parmi les travailleurs dans le quartier : la composition sociale du quartier et de l'EPCI ainsi que la localisation du quartier.

Au regard de l'étude réalisée par Ipsos sur le profil des livreurs Uber Eats (8), il ressort que ces travailleurs sont jeunes, souvent étrangers (40% d'entre eux) et ont une situation professionnelle précaire (70% des livreurs utilisent Uber Eats en complément d'un revenu déjà existant). Bien que nous ne puissions pas directement étudier les caractéristiques des livreurs, nous pouvons les rattacher aux caractéristiques du quartier dans lequel ils résident⁷.

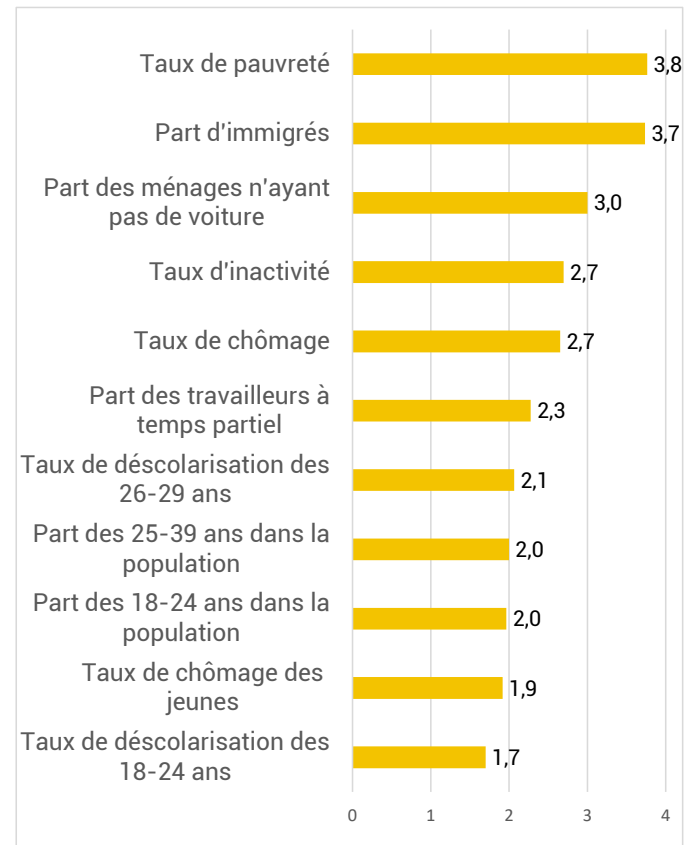
Certaines caractéristiques des quartiers sont associées à une surreprésentation des livreurs parmi les travailleurs. Par exemple, les 10% des quartiers ayant le taux de chômage le plus élevé comptent 26,1 livreurs pour 1 000 travailleurs. Les autres quartiers, où le taux de chômage est donc plus faible, comptent 9,8 livreurs pour 1 000 travailleurs. Parmi les quartiers ayant le taux de chômage le plus élevé, il y a donc 2,7 fois plus de livreurs parmi les travailleurs que dans les autres quartiers. Le chômage n'est pas la seule caractéristique des quartiers associée à une forte présence de livreurs. En effet, parmi les quartiers ayant le taux de pauvreté le plus élevé, il y a 3,8 fois plus de livreurs parmi les travailleurs que dans les autres quartiers (**Graphique 3**).

Ce sont dans les quartiers où le taux de pauvreté et la part d'immigrés sont les plus élevés qu'il y a le plus de livreurs parmi les travailleurs.

7 / Le but de cette analyse est de repérer les caractéristiques des quartiers où la présence de livreurs parmi les travailleurs est la plus forte. Nous ne cherchons donc pas à savoir quelles caractéristiques, au niveau individuel de chaque travailleur, partagent les livreurs. Ainsi, c'est dans les quartiers où le taux de pauvreté est le plus élevé qu'il y a le plus de livreurs parmi les travailleurs. Cela ne signifie mécaniquement pas que les personnes disposant de moins de ressources financières sont plus fréquemment des livreurs. Pour explorer cette hypothèse, il faudrait disposer de données propres aux caractéristiques de chaque individu et pas celles des quartiers.

Graphique 3 - Surreprésentation des livreurs parmi les travailleurs selon certaines caractéristiques des quartiers en France

Source : Insee RP 2018 & Sirene 2022 - Traitements ©Compas



Lecture : Dans les 10% des quartiers (Iris) où la part d'immigrés est la plus élevée, il y a 3,7 fois plus de livreurs parmi les travailleurs que dans les autres quartiers.

D'une manière générale, c'est dans les quartiers les plus marqués par des fragilités économiques (pauvreté, inactivité, chômage, travail à temps partiel) qu'il y a le plus de livreurs.

Le nombre de livreurs parmi les travailleurs est aussi plus élevé dans les quartiers où peu de ménages disposent d'une voiture. Cet indicateur est, ici, utilisé pour approcher la localisation du quartier. En général, ce sont dans les quartiers les plus centraux que les ménages disposent le moins d'une voiture. Ainsi, dans les quartiers les plus excentrés, où les ménages ont plus tendance à posséder une voiture, la part de livreurs est plus faible que dans les quartiers plus centraux, où moins de ménages ont une voiture⁸.

8 / La part de ménages disposant d'au moins une voiture ne permet pas, à elle seule, de traduire finement le contexte territorial dans lequel est ancré le quartier. Cependant, dans une optique de vulgarisation de l'analyse, l'information apportée par cette variable est jugée satisfaisante. Elle permet par exemple de distinguer deux quartiers situés à une même distance du centre, où un quartier desservi par des transports en commun aurait un taux d'équipement en voiture plus faible que l'autre s'il n'est pas desservi par ces transports.

En prenant en compte l'ensemble des caractéristiques territoriales, lesquelles sont le plus associées à la présence de travailleurs des plateformes ?

L'analyse est approfondie en incluant simultanément l'ensemble des caractéristiques des quartiers. En effet dans certains cas, ces caractéristiques se superposent : les quartiers où le taux de chômage est le plus élevé sont aussi ceux où le taux d'inactivité est le plus élevé. Il est dès lors difficile de distinguer l'influence de ces deux caractéristiques.

Des caractéristiques propres aux EPCI dans lesquels sont situés les quartiers sont aussi prises en compte dans l'analyse. La taille de la population, la part de cadres et la part de jeunes dans la population de l'EPCI sont donc inclus dans l'analyse. Ces populations étant les plus susceptibles d'être les clients de ces plateformes (9) (cf. encadré «Pour aller plus loin» en fin de document pour les détails méthodologiques).

Ainsi, les quartiers où la présence de livreurs parmi les travailleurs est la plus forte sont ceux qui ont, dans l'ordre :

1. une part élevée d'immigrés
2. un taux de pauvreté élevé
3. une faible part de ménages disposant d'une voiture
4. une forte présence de cadres dans l'EPCI
5. de nombreux jeunes (18-24 ans et 25-39 ans) dans l'EPCI

De même, nous retrouvons plus de chauffeurs parmi les travailleurs des quartiers :

1. d'un EPCI très peuplé
2. ayant une part élevée d'immigrés
3. ayant une part élevée de ménages disposant d'une voiture
4. d'un EPCI avec de nombreux cadres
5. ayant un taux de pauvreté élevé

Quelles implications pour l'action publique locale ?

Du point de vue de l'action publique locale, il convient de se demander ce qui motive les travailleurs de ces plateformes à occuper ces emplois. Alors que les plateformes avancent l'argument de la recherche de plus de liberté dans l'organisation du rythme de travail, l'absence de barrières à l'embauche (discriminations, diplôme, facilité des démarches) doit aussi être évoquée.

Un indicateur de discrimination sur le marché de l'emploi au niveau local

Au même titre que le taux de pauvreté, la part d'immigrés dans la population du quartier est associée à une plus forte présence de livreurs parmi les travailleurs⁹. Ce résultat pose la question des emplois accessibles aux immigrés dans ces quartiers et donc indirectement celle des discriminations sur le marché du travail. La présence de travailleurs des plateformes dans le quartier se recoupe avec le déclassement des travailleurs du quartier. Ce concept correspond, ici, à la part des actifs en emploi ayant au moins un diplôme de niveau Bac+2 qui sont ouvriers ou employés.

Sur l'ensemble des quartiers (Iris de l'Insee) présents dans l'analyse, pour lesquels l'information est disponible, environ 20% des actifs en emploi ayant au moins un diplôme Bac+2 sont ouvriers ou employés. Le taux de déclassement est plus fort parmi les immigrés (31%) que les non-immigrés (18%). En général, les immigrés occupent donc moins fréquemment un emploi en adéquation avec leur niveau de diplôme.

Les quartiers dans lesquels la présence de travailleurs des plateformes est la plus forte sont aussi ceux où le phénomène de déclassement professionnel est le plus prononcé, en particulier pour les immigrés. Ainsi, au sein des 20% des quartiers qui ont le plus de travailleurs des plateformes, le taux de déclassement est de 22% pour les non-immigrés et 41% pour les immigrés alors qu'il est respectivement de 17% et 28% dans les autres quartiers.

9 / Il est probable que le lien entre immigration et travail des plateformes soit légèrement sous-estimé car cette analyse ne peut pas comptabiliser les phénomènes de sous-locations de licences à des migrants sans-papiers ne pouvant ouvrir leur propre compte du fait de leur situation administrative (10).

Le déclassement et les expériences discriminatoires dont peuvent être victimes ces travailleurs sur le marché du travail peuvent expliquer leur désaffection du salariat et le désir de travailler à leur compte.

Dans les quartiers populaires, moins de voitures mais plus de chauffeurs

Paradoxalement, les quartiers où la part de chauffeurs VTC parmi les travailleurs est la plus élevée, sont aussi ceux où les ménages ont le moins tendance à avoir une voiture et d'emplacement pour la garer. Ainsi, parmi les 20% des quartiers qui ont le plus de chauffeurs parmi leurs travailleurs, 66% des ménages disposent d'au moins une voiture contre 80% dans les autres quartiers. De même, ces quartiers disposent de moins de places de stationnement que les autres quartiers. En 2018, les 20% des quartiers qui ont le plus de chauffeurs, comptent 52 places de stationnement pour 100 ménages contre 63 places pour 100 ménages dans les autres quartiers.

Dans les quartiers populaires, moins de vélos mais plus de livreurs

L'enquête mobilité des personnes de 2019 révèle que 33% des ménages résidant hors d'un QPV disposent d'au moins un vélo contre seulement 16% dans les QPV. La part des ménages disposant d'un vélo est donc deux fois plus faible dans les quartiers prioritaires. Malgré le sous-équipement en vélo des ménages, c'est bien dans ces quartiers que la présence de livreurs est la plus marquée. Comme pour les voitures, la question du stockage du vélo à domicile se pose pour ces travailleurs.

Des Indicateurs au service de l'observation sociale

Hors du champ des statistiques, ces travailleurs peuvent aussi échapper aux professionnels du service public de l'insertion et de l'emploi (Pôle Emploi, CCAS, missions locales, etc.). La précarité de l'emploi dans les quartiers populaires est un phénomène bien renseigné. En 2018, 23% des salariés résidant dans un quartier prioritaire occupent un emploi précaire contre 14% à l'échelle nationale. Cependant, il existe des formes d'emploi précaire très variées nécessitant donc un accompagnement spécifique (horaires décalés, risques d'accidents du travail, etc.).

Mieux connaître l'activité des travailleurs précaires permet donc de calibrer au mieux les actions pour aider ces travailleurs à court terme ou les accompagner vers une forme d'emploi plus stable à long terme. Ainsi, la [maison des coursiers](#), ouverte à Paris en septembre 2021, offre aux livreurs un espace où ils peuvent se reposer et bénéficier d'un soutien juridique et administratif.

L'identification de ces nouveaux travailleurs précarisés, dont le nombre augmente chaque mois, est donc une étape essentielle à leur accompagnement. Une fois repérés, se pose la question de la réponse publique à apporter pour accompagner ces travailleurs. Cela peut, par exemple, passer par le soutien à la création de coopératives alternatives aux plateformes¹⁰.

Par Hugo Botton, doctorant au Compas

A retenir

La part des **livreurs** résidant dans un quartier prioritaire est **5 fois plus** élevée que celle de l'ensemble des travailleurs.

Le nombre de **livreurs** dans les quartiers prioritaires a été **multiplié par 7** entre 2019 et 2022.

Dans les quartiers où la part d'immigrés est la plus élevée, il y a **4 fois plus** de **livreurs** parmi les travailleurs que dans les autres quartiers.

¹⁰ / L'association [CoopCycle](#) accompagne la création de coopératives de livreurs. Une [coopérative de chauffeurs](#) devrait aussi voir le jour début 2023.

Méthodologie

Cette analyse se base sur l'exploitation de la base Sirene géolocalisée, référençant l'ensemble des entreprises en France. Les livreurs et chauffeurs des plateformes sont présents dans cette base de données puisqu'ils disposent d'un statut d'auto-entrepreneur. L'adresse renseignée est la plupart du temps celle de leur domicile (les domiciliations dans des associations ou en CCAS ont été exclues de l'analyse pour comptabiliser les livreurs qui résident effectivement dans chaque quartier). Les sous-locations de licences ne sont donc pas comptabilisées ici. L'ampleur de ce phénomène est, cependant, négligeable au regard du nombre de livreurs/chauffeurs disposant de leur propre statut d'auto-entrepreneur.

Les chauffeurs ont été repérés en sélectionnant les secteurs 49.32Z (Transports de voyageurs par taxis) et 49.31Z (Transports urbains et suburbains de voyageurs). Les livreurs appartiennent, quant à eux, au secteur d'activité 53.20Z (Autres activités de poste et de courrier). Pour estimer au mieux les travailleurs des plateformes, seuls les établissements non-employeurs, actifs depuis 2015 au plus tard sont gardés (date du développement des plateformes en France).

Pour aller plus loin

En prenant en compte l'ensemble des caractéristiques territoriales, lesquelles sont le plus associées à la présence de livreurs ?

La part de livreurs parmi les travailleurs est corrélée à de nombreuses caractéristiques des quartiers (Iris de l'Insee) : taux de pauvreté, taux d'immigrés, taux de chômage, etc. (**Graphique 2**). Cependant, ces caractéristiques se confondent souvent : les quartiers les plus pauvres sont aussi ceux où le taux de chômage est le plus élevé. Pour analyser l'association propre de chacune des caractéristiques avec la part de livreurs parmi les travailleurs, nous utilisons une analyse multidimensionnelle.

Au total, 12 variables caractérisant le quartier ont été incluses dans l'analyse :

- | | |
|--|---|
| 1. Taux de pauvreté | 7. Part des ménages possédant une voiture |
| 2. Taux de chômage | 8. Déscolarisation des 26-29 ans |
| 3. Taux de chômage des jeunes (15-24ans) | 9. Déscolarisation des 18-24 ans |
| 4. Taux d'inactivité des 15-64 ans | 10. Part des 25-39 ans dans la population |
| 5. Part des travailleurs à temps partiel | 11. Part des 18-24 ans dans la population |
| 6. Part d'immigrés | 12. Nombre d'habitants du quartier |

La composition de l'EPCI dans lequel est implanté le quartier est aussi susceptible d'influencer le nombre de livreurs parmi les travailleurs de ce quartier. En particulier, les EPCI où il y a le plus de jeunes et de cadres, principaux clients de ces plateformes, seront caractérisés par une demande plus forte pour ce marché. 10% des écarts relatifs à la part de livreurs parmi les travailleurs dans les quartiers s'observent entre les EPCI. Nous utilisons donc un modèle multiniveau et introduisons des effets fixes au niveau des EPCI pour prendre en compte les disparités entre ces territoires. Nous introduisons quatre caractéristiques des EPCI, se rapportant aux clients potentiels des plateformes :

- | | |
|--|--|
| 1. Nombre d'habitants | 3. Part des 25-39 ans dans la population |
| 2. Part des 18-24 ans dans la population | 4. Part de jeunes cadres (25-44 ans) |

L'ensemble de ces variables permet de rendre compte de plus de la moitié des écarts relatifs à la part de livreurs parmi les travailleurs entre les quartiers (pseudo- $R^2=52\%$).

Cette analyse peut être approfondie au niveau local. Le Compas vous accompagne dans la détection des besoins sociaux de vos territoires et particulièrement des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Pour découvrir l'offre complète :

www.lecompas.fr/offre/quartiers-prioritaires/

Cette note alimentera un projet de recherche plus global intitulé «Les représentations des jeunes des QPV dans le recrutement et l'emploi : de la discrimination à l'uberisation ? Le cas des chauffeurs VTC et des livreurs à vélo», coordonné par Régis Cortesero et Thomas Kirszbaum, dont un rapport sera livré au Défenseur des droits.

Références :

- (1) «La protection sociale des travailleurs des plateformes numériques», Rapport d'information de l'Assemblée nationale, Mmes Carole Grandjean et Danièle Obono, rapporteurs, 20 janvier 2021
- (2) «Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris», étude basée sur une enquête réalisée par 6t-bureau de recherche pour le compte de l'Université Gustave Eiffel, la Chaire Logistics City et l'ANR MOBS sous la direction de Laetitia Dablanc, 28 avril 2021 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.
- (3) «L'ubérisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi», Rapport du Sénat, 29 septembre 2021 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.
- (4) «Parmi les personnes en emploi, les «nouvellement vulnérables» sont surreprésentés en quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) dans le contexte de crise sanitaire», J. Robin, Rapport annuel 2020, ONPV. (p.76).
- (5) «En 2020, les revenus d'activité des non-salariés chutent», Insee première. Amar, E., Treppoz, M. (2022).
- (6) «Le marché de la livraison de repas en 2020», Gira conseil, 1er avril 2021 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.
- (7) «Uber Eats, un tremplin pour les livreurs», Newsroom, 18 novembre 2020 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.
- (8) «6 chiffres pour mieux connaître les livreurs Uber Eats (et leurs conditions de travail)», Les Echos, 26 octobre 2021 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.
- (9) «Définition de profils d'acheteurs types en e-commerce», étude réalisée pour le compte de l'Ademe par Harris Interactive, juin 2020 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.
- (10) «Les dix points à retenir de notre grande enquête sur les livreurs à vélo», article Ouest-France du 29/01/2021 : consulté [en ligne](#) le 04/11/2022.

Publication du bureau d'études Compas, expert des politiques sociales dans les territoires

ISSN : 2267-9103

Directeur de la publication : Hervé Guéry

Auteurs du n°27 : Hugo Botton

Ont participé à ce numéro : Tristan Bouvier, Samuel Fouquet, Hervé Guéry, James Kuperminc, Juliette Le Clézio, Julie Le-Gomes, Marie-Line Luquet-Le Squer, Sandy Morice, Ugo Soudrie


Nous contacter :

contact@compas-tis.com

Tél. : 02 51 80 69 80

Nantes - Paris - Strasbourg

Nous suivre :

 @compas_infos

 @Compas

 **compas**

www.lecompas.fr