

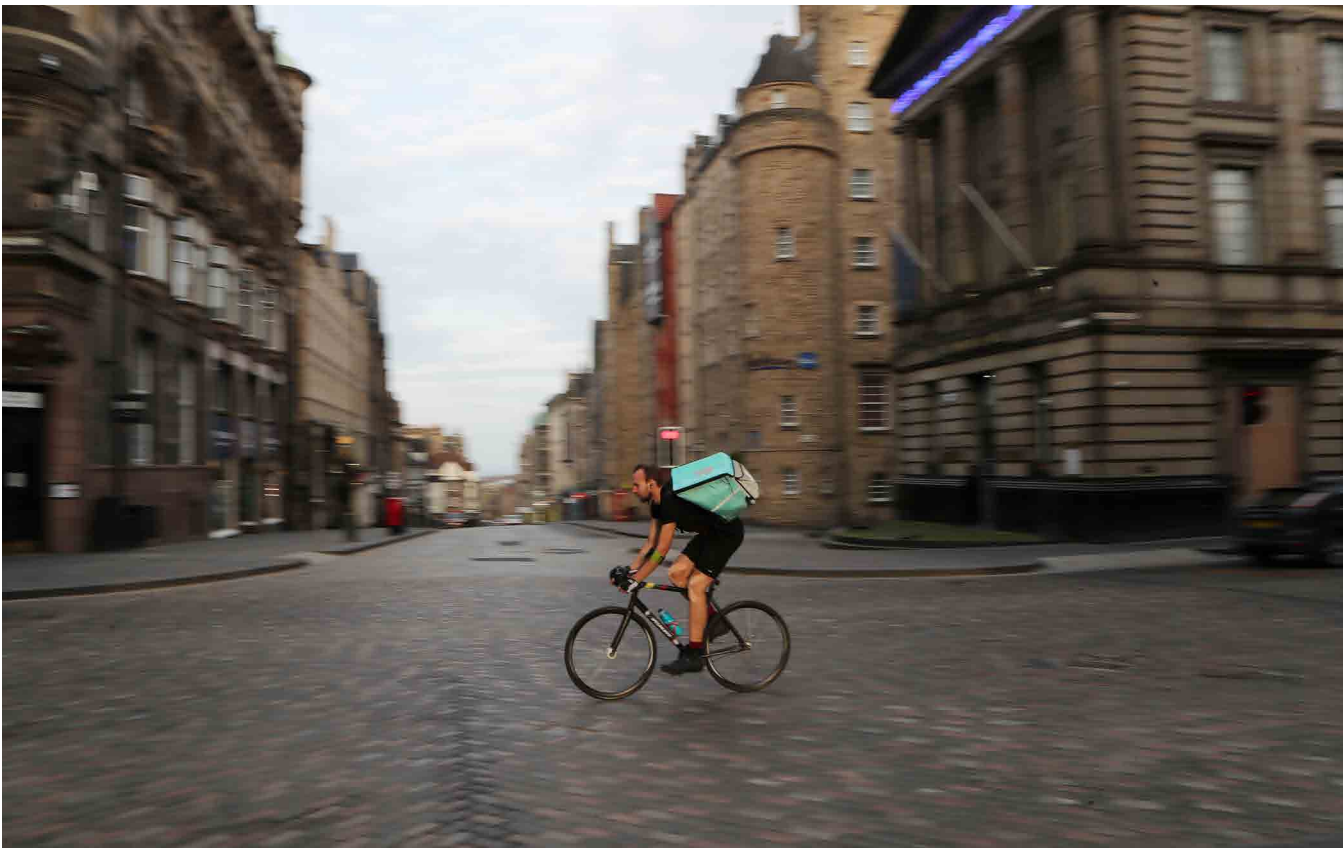
Alors que la pandémie mondiale continue de faire rage, la livraison de plats préparés est devenue un métier dangereux. Mais dans un contexte de chômage élevé et de faible protection sociale, nombreux sont les coursiers employés par des plateformes au Royaume-Uni et dans le monde entier à se retrouver confrontés à un choix impossible entre la misère et la contamination.

**Bianca Luna Fabris**

ETUI, et doctorante à l'université d'Édimbourg

# Qui paie le prix de vos plats à emporter ?

↳ Un coursier Uber Eats dans les rues désertées d'Édimbourg, capitale de l'Écosse, lors du premier confinement de 2020. Photo : © Belga



Adam<sup>1</sup> est l'un des 4,7 millions de *gig workers*, ou travailleurs à la tâche, que compte le Royaume-Uni. Il se déplace à vélo dans le quartier londonien de Hoxton depuis le début de l'année 2019. Cet emploi de coursier était autrefois pour lui une activité complémentaire à son travail d'assistant social pour une grande ONG (organisation non gouvernementale) britannique. Mais tout a changé lorsque la pandémie de Covid-19 lui a coûté son emploi, comme à 1,72 million d'autres Britanniques<sup>2</sup>. Aujourd'hui, ses courses à vélo sont sa seule source de revenus et il passe ses journées à livrer des plats préparés dans des rues étrangement vides.

Comme beaucoup d'autres livreurs à vélo, Adam est en colère et frustré. Son travail est épuisant et son salaire médiocre; il ne bénéficie d'aucun avantage social, pas plus que de possibilités d'avancement ou de changement d'orientation. "Avec deux enfants à nourrir, quelles sont mes autres options? Il est devenu pratiquement impossible de trouver un autre emploi."

Des millions d'autres livreurs sont dans la même situation: surqualifiés, sous-payés, financièrement précarisés et n'ayant que peu ou pas d'accès à la protection sociale. Uber Eats, Deliveroo et d'autres plateformes de livraison similaires ont été saluées pour avoir créé des *business models* innovants qui offrent aux travailleurs "choix et flexibilité" (Pasquale 2016). Leur marketing souligne les avantages d'"être son propre patron" tout en gagnant "beaucoup d'argent" (Gregory 2020). Une telle stratégie de marketing occulte délibérément les aspects risqués du travail, en présentant au contraire une image séduisante de jeunes hommes branchés se déplaçant sans effort à vélo dans l'environnement urbain. Mais pour la plupart de ces cyclistes, le travail de livreur constitue un piège dangereux qui les maintient dans une pauvreté dont il est difficile de sortir.

Selon la zone dans laquelle ils opèrent, leur rémunération horaire se situe en moyenne entre 8 et 13 livres, ce qui n'est pas très éloigné du salaire minimum national britannique, à savoir 8,72 livres (Müller 2021). En raison du statut de leur emploi, les coursiers étaient jusqu'il y a peu exclus de la protection accordée par la loi sur la santé et la sécurité au travail, car ils n'étaient pas classés comme travailleurs, mais comme "entrepreneurs indépendants". Cette exclusion des coursiers du champ d'application de la législation sur la santé et la sécurité au

travail leur faisait courir des risques considérables, car les accidents de la route sont très fréquents. "La question n'est pas de savoir si cela va arriver, mais quand", explique un coursier basé à Édimbourg (Écosse). En cas d'accident, ces travailleurs "à la demande" ne perçoivent aucune indemnité de maladie et ne bénéficient au mieux que d'un soutien minimal de la part de leur plateforme; ils n'ont également que peu ou pas du tout accès à la protection offerte par le système de sécurité sociale. Pire encore, les coursiers peuvent être licenciés sans préavis sur la base d'un algorithme opaque et ils vivent donc dans un état permanent d'incertitude (Bérestégui 2021).

Même avant la pandémie, ces facteurs cumulés ont créé un environnement dans lequel il est impossible pour un livreur à plein temps de gagner un revenu qui lui assure un niveau de vie décent, et encore moins de pouvoir épargner de manière significative. Et comme les banques refusent d'accorder des prêts sur la base d'un travail aussi temporaire et fluctuant, l'achat d'une maison ou même d'une voiture reste un rêve impossible et lointain. Les coursiers sont donc contraints de vivre "en attente" jusqu'à ce qu'ils puissent bénéficier d'une forme d'emploi plus stable leur garantissant une source de revenus sûre.

### Travailler malgré le Covid-19

Les coursiers ont témoigné de leurs grandes difficultés à faire face à la pandémie. Un rapport de la *Fairwork Foundation*, basée à Oxford, montre que les travailleurs à la tâche ont vu leurs revenus diminuer de deux tiers en moyenne, si bien que beaucoup d'entre eux n'ont pas pu assumer les dépenses indispensables malgré leur volonté de travailler<sup>3</sup>. Ils n'ont aucun contrôle sur la diminution de leur activité: leurs heures de travail sont fixées par un algorithme. En outre, le nombre des coursiers a plus que doublé depuis le début de la pandémie, car les règles du confinement à domicile ont augmenté la demande de commandes d'épicerie en ligne et de plats à emporter dans les restaurants. Or, dans le même temps, de nombreux salariés ont perdu leur emploi et se sont tournés vers cette forme de travail. Cette offre pléthorique de coursiers a entraîné une réduction des heures de travail frappant des personnes déjà piégées par une dépendance

1. Tous les noms ont été changés ou omis afin de garantir l'anonymat des travailleurs (*gig workers*).
2. National statistical office, Chiffres du chômage, [www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peoplenotinwork/unemployment](https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peoplenotinwork/unemployment) [accédé le 1<sup>er</sup> février 2021]
3. The Fairwork Project, 2020, Fairwork Report on Platforms' Covid-19 Policies, <https://fair.work/wp-content/uploads/sites/97/2020/09/COVID-19-Report-September-2020.pdf>

totale vis-à-vis de leur unique source de revenus: leur emploi de livreur.

Du fait de son impact sur le secteur de la distribution alimentaire, la pandémie a creusé les lignes de fracture des inégalités: non seulement entre les coursiers et ceux qui sont couverts par un filet de sécurité offert par le système national de protection sociale, mais aussi en termes de nationalité et d'origine ethnique, car les coursiers issus de l'immigration et des minorités ethniques constituent une partie essentielle des effectifs du secteur de la livraison de plats alimentaires à domicile.

Bien entendu, la pandémie du Covid-19 n'a pas seulement augmenté le nombre des coursiers et réduit le nombre d'heures où ils peuvent travailler. Elle a aussi sensiblement accru les risques auxquels ces travailleurs sont exposés, en obligeant beaucoup d'entre eux à faire un choix impossible entre pauvreté et contamination.

---

*Les revenus ont diminué de deux tiers en moyenne.*

De nombreux rapports ont signalé les difficultés rencontrées par les coursiers pour respecter les directives relatives à la distanciation physique. Par sa nature même, le travail de livraison implique de nombreux contacts humains : échanger de la nourriture, attendre côte à côte avec d'autres coursiers que les plats à livrer soient prêts, se tenir à proximité des employés de restaurant et leur parler, et partager l'espace avec les employés des supermarchés et les acheteurs.

La plupart des plateformes ont adopté des directives visant à limiter la diffusion de la pandémie, telles que des services de livraison sans contact et sans paiement en espèces. Mais beaucoup de ces mesures semblent avoir pour but de protéger les clients bien plus que les coursiers — les travailleurs doivent toujours collecter la nourriture à livrer en patientant dans des zones très fréquentées. Pour donner un autre exemple, Uber Eats a réagi à la pandémie par une politique qui, de manière très ostensible, oblige les travailleurs malades à rester chez eux. Elle verse aux coursiers 30 livres par jour, plus un supplément de 100 livres par semaine pour une période allant jusqu'à 15 jours de maladie. Même si cela peut sembler généreux, cette somme forfaitaire ne couvre même pas les deux tiers du salaire minimum national d'un travailleur sur la même période, si l'on se base sur une journée de travail classique de huit heures. Et bien évidemment, l'évolution d'une infection au Covid-19 peut très souvent durer bien plus que quinze jours ; de nombreux malades peuvent avoir besoin d'une période allant jusqu'à huit semaines pour se rétablir.

Les coursiers des autres plateformes sont confrontés à des problèmes similaires et à des complications supplémentaires. Les coursiers de Deliveroo au Royaume-Uni ont fait remarquer qu'en dépit des mesures de soutien financier mises en place par la plateforme, beaucoup d'entre eux n'ont pas pu prétendre à de tels avantages. Certaines plateformes, par exemple, exigent un certificat médical, et même si cette procédure

est devenue progressivement plus facile, il était presque impossible de se faire tester pour le Covid-19 durant les premiers mois de la pandémie.

En outre, si un coursier multiplie les heures de travail, il s'expose d'autant plus et risque de contracter le virus et de le propager autour de lui. Du fait de la précarité inhérente à cette forme de travail, certains ont dû continuer à effectuer leurs livraisons alors même qu'ils se sentaient malades. "C'était irresponsable, mais je n'avais vraiment pas d'autre choix. Je savais que j'étais malade du Covid, mais je ne pouvais pas me permettre de rester à la maison", explique un jeune coursier de Crawley dans le comté du Sussex de l'Ouest, dans le sud du Royaume-Uni.

### Action collective

Mais face à la dégradation des conditions de travail, l'année 2020 a également vu se multiplier les actions collectives. Dans le monde entier, des travailleurs se sont mobilisés en réaction aux conditions dangereuses auxquelles ils sont confrontés lorsqu'ils fournissent des services essentiels au cours d'une pandémie mondiale, en particulier lorsque ni leurs employeurs *de facto* ni leurs gouvernements ne les protègent. Au Royaume-Uni, les travailleurs se sont même engagés dans de longues batailles juridiques, portant notamment sur le statut contractuel des travailleurs à la tâche.

L'Independent Workers Union of Great Britain (IWGB) en offre un bel exemple. Grâce en partie à une importante initiative de *crowdfunding* public, le syndicat a gagné une bataille engagée de longue date avec le gouvernement. Les avocats de l'IWGB ont fait valoir que le gouvernement britannique avait manqué à son obligation de transposer en droit interne les directives européennes en matière de santé et de sécurité. Dans l'UE, la législation en matière de santé et de sécurité a été étendue à toutes les personnes classées comme travailleurs,

---

## Le travail est épuisant et le salaire médiocre.

y compris les travailleurs à la tâche. Les tribunaux ont confirmé l'analyse de l'IWGB, en estimant que les travailleurs de la *gig economy* se voyaient refuser les droits qui leur étaient dus en vertu des directives européennes sur la santé et la sécurité. Tous les travailleurs ont désormais le droit tant de refuser un travail dangereux que d'être munis d'un équipement de protection individuelle adéquat.

Même si le récent arrêt constitue une étape importante dans la protection des travailleurs à la tâche, les coursiers sont toujours obligés de mettre leur vie en danger pour un plat à emporter. Les conditions hyperflexibles de ce travail à la demande obligent ces coursiers à vivre au jour le jour, sans possibilité de faire des plans pour l'avenir, ce qui laisse ainsi des milliers de travailleurs exposés à la fois au Covid-19 et à des pertes de revenus imprévisibles. ●



### POUR EN SAVOIR PLUS

Bérestégui P. (2021) *Exposure to psychosocial risk factors in the gig economy, Report 2021.01*, Bruxelles, ETUI.

Gregory K. (2020) 'My life is more valuable than this' : understanding risk among on-demand food couriers in Edinburgh, *Work, Employment and Society*.

Müller T. (2021) *European statutory minimum wage map*, Infographic, Bruxelles, ETUI. Disponible sur [https://www.etui.org/facts\\_figures/european-statutory-minimum-wage-map](https://www.etui.org/facts_figures/european-statutory-minimum-wage-map)

Pasquale F. (2016) *Two narratives of platform capitalism*, *Yale Law & Policy Review*, 35, 309.

---

*"Je savais que j'étais malade du Covid, mais je ne pouvais pas me permettre de rester à la maison."*