

Véhicules et matérialités des métiers de la livraison urbaine

Margot Abord de Chatillon

Labex Futurs Urbains

GT Villes et métiers

Laboratoire AME/SPLOTT

Introduction – véhicules de la livraison urbaine

- Le développement du e-commerce et la relocalisation des commerces en centre ville contribue à une croissance des livraisons en ville (Ducret 2012)
- 75% des livraisons poids-lourds ou VUL, 25% autres (voitures personnelles, vélo, scooter, à pied...) (Dablanc 2022)
- Véhicule : outil principal de la livraison / lieu de vie / facteur essentiel de confort et de la qualité du travail des livreur-ses / sécurité
- Sous-traitance : responsabilité individuelle des livreur-ses face au choix, à l'usage et à la mise au rebut du véhicule
- **Ce projet propose une étude du travail de livreur-se à travers la relation aux véhicules de livraison (vélos et utilitaires)**

Plan

- Des véhicules de livraison souvent dégradés
- Mobilités et matérialités
- Enjeux de la relation véhicules-livreurs
- Hypothèses de recherche
- Terrains et méthodes

Des véhicules de livraison souvent dégradés

- Vélos :
 - Vélos achetés d'occasion ou neufs très bas de gamme
 - Parfois vélos en libre-service (Dablanc et al. 2021)
 - Usage (et usure) très supérieur à la moyenne des vélos en circulation
 - Accidents très fréquents (26% des livreurs à vélo à Paris intra-muros ont déjà eu un accident, Dablanc et al. 2022)



R - Les livreurs à vélo par exemple. Ils roulent beaucoup trop. Ils prennent des vélos à 100€ et ils vont rouler comme s'ils faisaient le tour de France. Le vélo, au bout d'une semaine il est mort. On les voit revenir, je dis à mon collègue "ça va pas louper mais là, je suis sûr qu'on va faire un devis à 150€". Et à chaque fois c'est vrai. C'est des cas d'école qui reviennent.

M - Et les livreurs à vélo ?

R - Moi je leur dis, faut prendre un vélo à 600€ minimum. Je les regarde bien dans les yeux et je leur dis, 600€. "Oui mais c'est cher". Bah oui mais t'es livreur !

M - ça vous arrive souvent de voir passer des livreurs ?

R - Ouais.

M - Ils font quoi quand le devis est à 150€ ?

R - Ils pètent un câble. "Ouais mais j'ai acheté le vélo il y a une semaine !". Mais je lui dis gentiment, "je pense que vous avez fait, allez, 20 à 40 bornes par jour ! Le gars il regarde son téléphone, il dit "oui c'est à peu près ça". "Mais 20 à 40 km par jour c'est énorme ! Tout le monde fait pas ça !".

Des véhicules de livraison souvent dégradés

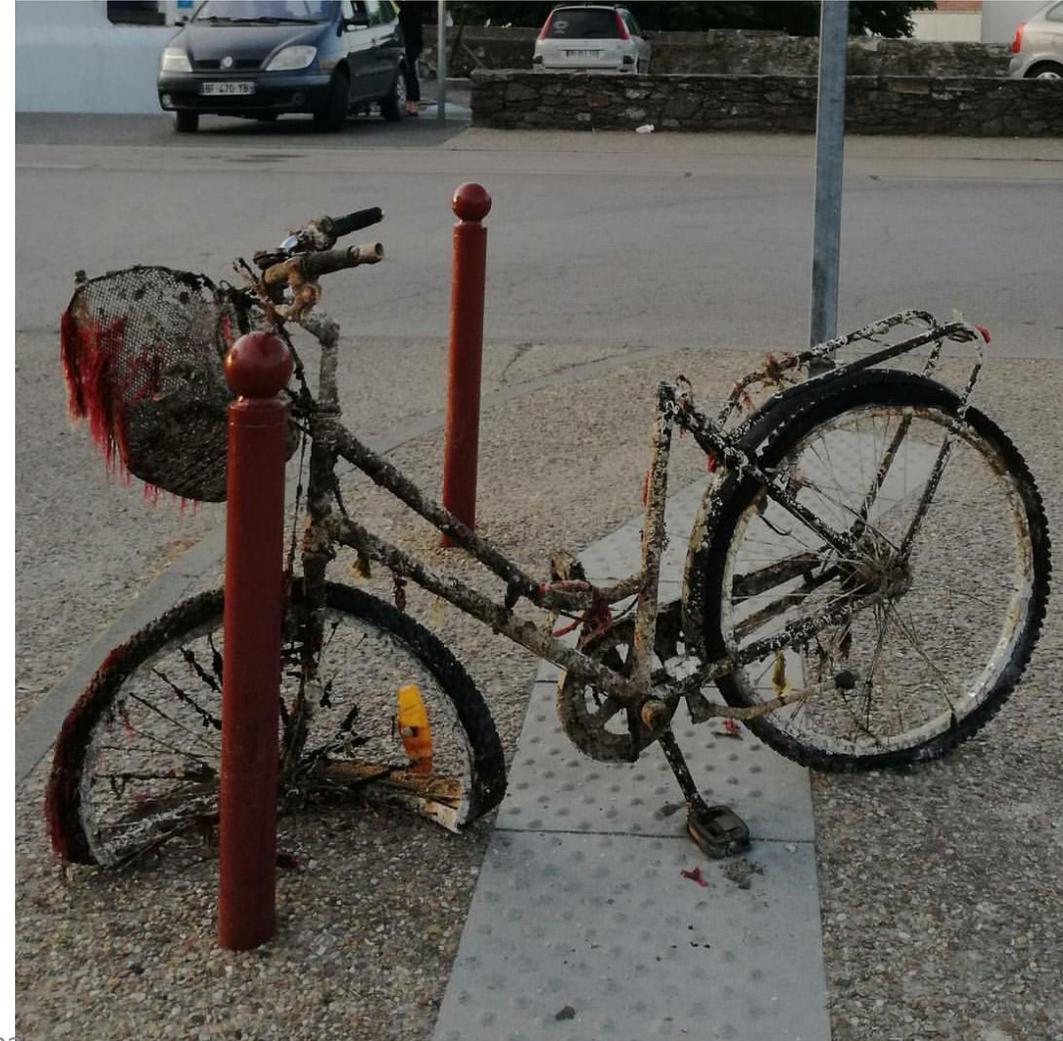
- Véhicules utilitaires légers :
 - Souvent vieillissants (25% du parc >15 ans)
 - Beaucoup de véhicules diesel
 - Véhicules souvent revendus avant le premier contrôle technique
 - Etat des véhicules parfois responsable d'accidents
 - Impact du parc de véhicules de livraison sur l'ensemble du parc de VUL français

« des pratiques totalement inadaptées en matière d'entretien ou de réparation de véhicules souvent vétustes, interventions réalisées de façon sauvage par les conducteurs sur des parkings »

(Pichereau, Sevestre et Souami, 2018, p. 35).

Mobilités et matérialités

- Thèse sur la réparation de vélo – intérêt pour ce qui n'est pas exactement le déplacement mais qui le conditionne et le transforme
- Se déplacer, c'est interagir avec des objets matériels. Enjeux :
 - les conditions de production et de mise au rebut de ces objets,
 - les formes d'interactions matérielles liées aux mobilités



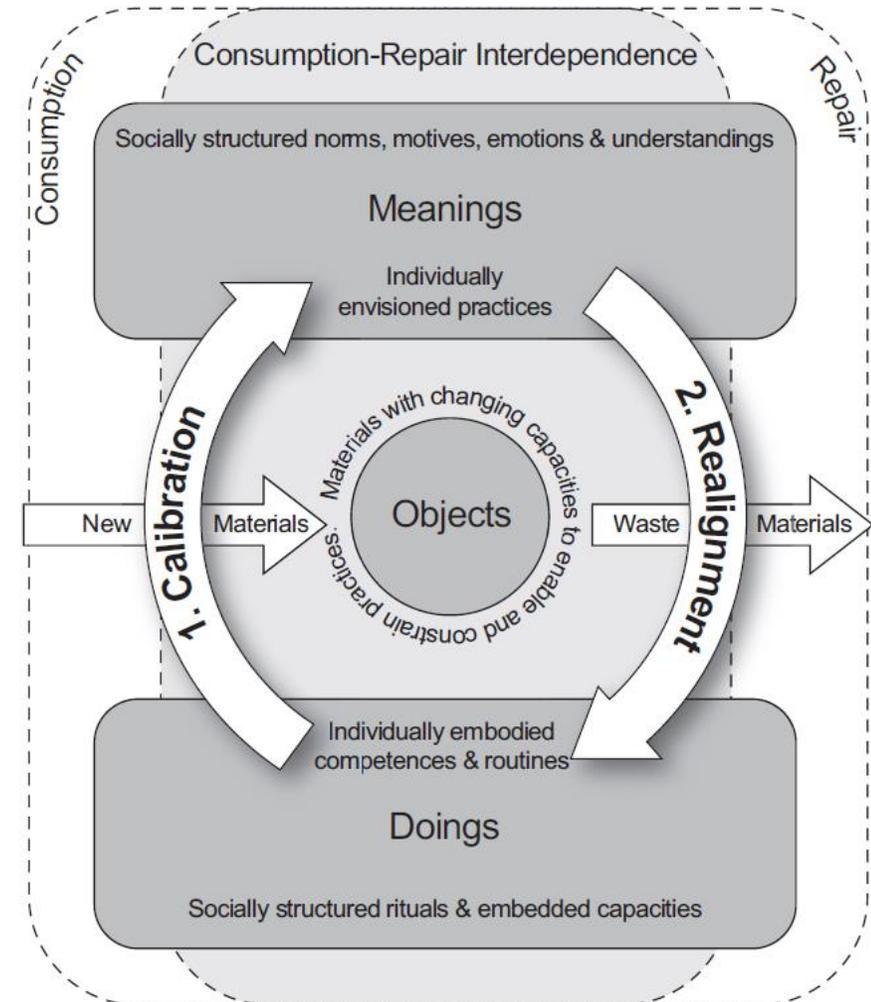
Mobilités et matérialités

- Mobility studies:
 - Nuancer les compréhensions du déplacement, ouvrir la boîte noire du trajet de A à B
 - Intégrer des acteurs oubliés des mobilités
- Repair studies :
 - « Broken world thinking » (Jackson 2013) et fragilité
 - L'objet comme flux constamment maintenu plutôt que comme donné (Graham et Thrift 2007)



Mobilités et matérialités

- Réparation et pratiques de déplacement
 - Se déplacer à vélo et réparer son vélo sont des pratiques fortement liées qui se nourrissent mutuellement (Abord de Chatillon 2022)
 - En réparant un véhicule, on développe des représentations et des cercles sociaux qui transforment aussi les pratiques de mobilité (Valentini et Butler 2023)
 - Le lien entre pratiques de mobilité et réparation est circulaire : « calibration » et « réalignement » (Godfrey et al. 2022)



Enjeux de la relation véhicule-livreur

Trois temps de la relation véhicule-livreur :

- **L'achat ou la location**

- Composition du parc de véhicules de livraisons et tendances majeures
- Déterminants du choix du véhicule utilisé
- Acteurs de la vente et de la location : quel rôle dans les pratiques de livraison ?

- **L'usage et l'usure**

- Confort, sécurité, adéquation véhicule-pratiques

- **La réparation et la revente ou mise au rebut**

- Quelles pratiques de réparation/entretien ?
- Quels acteurs de la revente et de l'entretien ?

Enjeux de la relation véhicule-livreur

- **Transformations des véhicules vers de nouvelles motorisations**

- Des vélos mécaniques aux VAE ou scooters
- Des VUL thermiques (diesel) aux véhicules électriques (ou GPL ou hydrogène...)

Quelles adaptations des pratiques des acteurs au changement de véhicules ?

- **Dépendance économique**

- Sous-traitance très courante dans la livraison urbaine et forte dépendance économique (Rème-Harnay 2017)

Quel rôle du véhicule dans cette dépendance et/ou dans la mise en place de stratégies pour la réduire ?

- **Enjeux de genre**

- Peu de livreuses à vélo ou de chauffeuses-livreuses

Quels choix et usages genrés de véhicules de livraison ?

vélo électrique pour la livraison !

zoomo



Deliveroo et Zoomo sont partenaires pour offrir aux Livreurs Partenaires Deliveroo **accès aux vélos électriques Zoomo aux meilleures conditions, à la location et à l'achat.**

Vous livrez pour Deliveroo ? **Rejoignez la communauté Zoomo** en vous équipant du vélo électrique le plus performant du marché.

Jusqu'au 1er Septembre, bénéficiez du premier mois à 99€ !
Rendez-vous en magasin avec le code ROOBACKTOWORK.



Hypothèses de recherche

- **Relation contrainte** : Le choix du véhicule de livraison est fortement limité par la forme du marché de ces véhicules, les coûts, et les contraintes techniques imposées par les donneurs d'ordre. Les véhicules de livraison sont notamment un des leviers de la contrainte exercée par les donneurs d'ordre sur les livreur-ses, et donc sur les formes de dépendance économique expérimentées par ces derniers et dernières.
- **Impact des transitions** : La transition vers de nouvelles formes de motorisation transforme les conditions de travail quotidiennes des livreurs urbains, ainsi que les circuits de fin de vie des véhicules. Elle donne lieu à l'apparition de nouveaux acteurs qui reconfigurent les conditions de travail des livreur-ses, ainsi que les rapports de force entretenus avec les donneurs d'ordre.
- **Place de la location** : Le choix d'acheter, ou de louer un véhicule de livraison est lié au type de marchandise livrée. Les entreprises de location longue durée jouent un rôle structurant dans les pratiques de livraison. Les pratiques quotidiennes des livreurs sont fortement impactées par le choix d'acheter ou de louer un véhicule.

Terrains et méthodes

- Terrain principal : Métropole de Lyon (France)
 - Deuxième métropole de France
 - Volontariste : ZFE, aides à l'achat de véhicules moins émetteurs de carbone et primes à la conversion
 - Laboratoire LAET
 - Initiatives cyclo-logistique et atelier CGT livreurs
- Deuxième terrain : Casablanca (Maroc)
 - Grande ville marocaine (hub et capitale économique)
 - espace récepteur de flux de véhicules utilitaires usagés ou plus aux normes des grandes villes françaises
 - ANR trans-log (2022-2026)

Terrains et méthodes

- Entretiens semi-directifs avec 10 à 15 livreur-ses, ainsi que :
- **L'achat et la location**
 - Entretiens semi-directifs avec acteurs de la vente/location longue durée
 - Analyse de bases de données (enquêtes du SDES sur l'utilisation de véhicules utilitaires légers et répertoire statistique des véhicules routiers en France)
- **L'usage et l'usure**
 - Observations participantes
 - Analyse de contrats de sous-traitance et de la section afférente aux véhicules
- **L'entretien et la mise au rebut**
 - Rencontre d'acteurs des réseaux transnationaux de vente de véhicules utilitaires en France et au Maroc
 - Entretiens semi-directifs avec des acteurs de l'entretien (garages, vélocistes...)

Merci beaucoup

Pour contact : margot.abord-de-chatillon@univ-eiffel.fr