

Conservatoire national des arts et métiers

Dossier d'Habilitation à Diriger des Recherches

*La sous-traitance dans les transports routiers de marchandises :
Une approche sous l'angle de la dépendance économique*

Pétronille Rème-Harnay

Chargée de recherche en économie

Laboratoire Splott, Département AME

Université Gustave Eiffel

Volume 2 : Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches

Soutenue publiquement le 12 décembre 2023

Jury

Garante :

Héloïse Petit, Professeure au CNAM

Rapporteurs :

Michael Browne, Full Professor, Université de Göteborg

Vincent Frigant Professeur des universités, Université de
Bordeaux

Julie Valentin, Maitresse de conférence, HDR, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Membres du jury :

Bernard Baudry, Professeur des Universités, Université Lyon 2

Sophie Harnay, Professeure des université, Université Paris Nanterre,

Table des matières

Remerciements	Error! Bookmark not defined.
1.Introduction	Error! Bookmark not defined.
1. Première partie. De la construction du secteur de la messagerie aux mesures de sous-traitance	
Error! Bookmark not defined.	
2.1. (Re)configurations du marché des TRM et évolution de la nature de la sous-traitance	Error!
Bookmark not defined.	
2.2. Le transport routier de marchandises, un secteur qui sous-traite massivement selon les statistiques nationale et internationales	Error! Bookmark not defined.
2.3 La messagerie dans les transports routiers de marchandises	Error! Bookmark not defined.
2.4 L'apport des enquêtes qualitatives sur la sous-traitance dans les TRM depuis 1980 : une évolution des formes de sous-traitance	Error! Bookmark not defined.
2.4.1 L'enquête en Rhône-Alpes par Michel Violland en 1981	Error! Bookmark not defined.
2.4.2 L'enquête en Auvergne par Bossin et Patier en 1990	Error! Bookmark not defined.
2.4.3. L'enquête dans le Nord par Jérôme Lombard et Laurent Bazin entre 1989 et 1996	Error!
Bookmark not defined.	
2.4.4. L'Enquête de Cholez dédiée aux chauffeurs-livreurs de 1998 à 2001	Error! Bookmark not defined.
2.4.5 Contrat-type sous-traitance de 2001 et enquête en Ile-de-France par le LAET en 2011	Error! Bookmark not defined.
2.5. L'enquête sous-traitance dans la messagerie (2019-2021)	Error! Bookmark not defined.
Conclusion de la première partie	Error! Bookmark not defined.
3. Deuxième partie. La sous-traitance au prisme de la dépendance économique	Error! Bookmark not defined.
not defined.	
3.1 Le pouvoir et la dépendance dans la littérature économique sur les relations de sous-traitance	Error! Bookmark not defined.
3.1.1 Les analyses de la dépendance dans les relations de sous-traitance à partir de traitements de bases de données nationales et internationales	Error! Bookmark not defined.
3.1.2 Les analyse théoriques du pouvoir et de la dépendance dans les relations de sous-traitance	Error! Bookmark not defined.
3.1.3 Les analyses empiriques sectorielles du pouvoir et de la dépendance dans les relations de sous-traitance	Error! Bookmark not defined.
3.2 L'analyse de la dépendance économique entre les acteurs de la messagerie	Error! Bookmark not defined.
not defined.	
3.2.1 Les spécificités de la sous-traitance dans la messagerie	Error! Bookmark not defined.
3.2.2 La dépendance interfirme : une notion relative et relationnelle	Error! Bookmark not defined.
3.2.3 Les indicateurs théoriques de dépendance interfirme applicables aux relations de sous-traitance ?	Error! Bookmark not defined.
3.2.4 Les indicateurs de dépendance économique mesurés via les enquêtes empiriques	Error!
Bookmark not defined.	
3.3 Interpréter les indices de dépendance économique.....	Error! Bookmark not defined.
3.3.1. Dépendance économique et droit français : L'abus de dépendance économique	Error!
Bookmark not defined.	
3.3.2 Mise en perspective : sous-traitance de la messagerie urbaine et sous-traitance du transport interurbain	Error! Bookmark not defined.
3.3.2.1 Une dépendance économique interfirmes plus élevée en Ville ?	Error! Bookmark not defined.
defined.	

3.3.2.2 La dépendance économique dans le transport de longue distance (interurbain)	Error! Bookmark not defined.
3.3.2.3 Dépendance longue distance, courte distance : Un score de dépendance qui peut être comparé ?	Error! Bookmark not defined.
3.3.2.4 Des remises en cause du clivage urbain/interurbain	Error! Bookmark not defined.
3.3.3 Mise en perspective avec les coursiers des plateformes numériques comme Uber eats et Deliveroo	Error! Bookmark not defined.
3.3 3.1 Le niveau de dépendance économique des coursiers vis-à-vis des plateformes numériques	Error! Bookmark not defined.
3.3.3.2 Une sous-traitance gérée par algorithmes	Error! Bookmark not defined.
3.3.3.3 Une sous-traitance auprès de particuliers	Error! Bookmark not defined.
Conclusion de la deuxième partie	Error! Bookmark not defined.
4. Troisième partie. Conséquences de la dépendance économique pour les sous-traitants	Error! Bookmark not defined.
4.1 Précarité et dépendance économique	Error! Bookmark not defined.
4.1.1. De salarié à sous-traitant: un passage obligatoire vers la précarité de l'emploi ?	Error! Bookmark not defined.
4.1.2. Dépendance et précarisation de l'emploi salarié.....	Error! Bookmark not defined.
4.1.3. Précarités et places dans la chaîne de dépendance : l'exemple de la chaîne Amazon	Error! Bookmark not defined.
4.1.4 Précarité du travail des sous-traitants	Error! Bookmark not defined.
4.1.5. Les plateformes numériques de livraison de repas productrices de précarité ?	Error! Bookmark not defined.
4.2 Délégation des risques et des investissements en véhicules électriques	Error! Bookmark not defined.
4.3 Quels outils pour les sous-traitants face à la dépendance économique ?	Error! Bookmark not defined.
4.3.1 L'outil de la requalification indisponible depuis 2001	Error! Bookmark not defined.
4.3.2 Dépendance économique versus subordination juridique ?.....	Error! Bookmark not defined.
4.3.3 Redéfinir la dépendance interfirmes en reconstruisant le critère de substituabilité	Error! Bookmark not defined.
4.3.4 Comment classer les critères quantitatifs et qualitatifs pour la dépendance économique	Error! Bookmark not defined.
4.3.5 D'autres outils pour les sous-traitants ? Actions publiques et privées	Error! Bookmark not defined.
4.3.5.1 Actions publiques en faveur des sous-traitants	Error! Bookmark not defined.
4.3.5.2 Actions publiques et croisement des échelles nationales et internationales .	Error! Bookmark not defined.
4.3.5.3 Stratégies individuelles de lutte contre la dépendance économique	Error! Bookmark not defined.
4.3.5.4 Le couple « stabilité » et « dépendance économique », une stratégie spécifique	Error! Bookmark not defined.
Conclusion de la troisième partie.....	Error! Bookmark not defined.
Conclusion générale.....	Error! Bookmark not defined.
Bibliographie	Error! Bookmark not defined.
Annexes.....	Error! Bookmark not defined.
Annexe 1. Questionnaire de l'enquête 2015	Error! Bookmark not defined.
Annexe 2. Questionnaire rapide pour les livreurs sur les relations entre microentreprises de course et plateformes	Error! Bookmark not defined.

Annexe 3 : Curriculum vitae analytique	Error! Bookmark not defined.
PARCOURS.....	Error! Bookmark not defined.
RESPONSABILITES COLLECTIVES ET EXPERTISES.....	Error! Bookmark not defined.
ENSEIGNEMENTS.....	Error! Bookmark not defined.
RECHERCHE	Error! Bookmark not defined.
Annexe 4. Liste classée des travaux scientifiques	Error! Bookmark not defined.
Annexe 4. Résumés en Français et anglais	Error! Bookmark not defined.
Résumé	1
Summary	6

Résumé

Depuis les années 1980, les firmes ont accentué leurs stratégies de restructuration, via la sous-traitance, reportant par-là sur d'autres leurs responsabilités en matière de gestion de la main d'œuvre. Externalisation, filialisation, sous-traitance, ubérisation se sont multipliées, conduisant dans certains secteurs à un « processus de désintégration verticale ». L'usage massif de la sous-traitance fait l'objet de nombreuses recherches visant à expliquer et décrire celle-ci en particulier dans le cadre du développement des chaînes internationales de sous-traitance. Ce maillage en perpétuelle expansion est analysé en mettant notamment l'accent sur le rôle des groupes multinationaux tentaculaires et la réaction des firmes preneurs d'ordres dans les pays en développement. Cette HDR souhaite montrer la fécondité du croisement de cette dimension globale de la sous-traitance avec des analyses plus fines des relations entre entreprises nationales, voire entreprises individuelles. Elle procède, pour ce faire, d'une approche d'emblée pluridisciplinaire en questionnant les implications sociales et politiques de la performance économique de l'externalisation. Elle s'appuie, par exemple, sur l'analyse de la jurisprudence et de la législation pour questionner la confrontation des cadres réglementaires à différentes échelles (mondiale, nationale, locale) et son retentissement sur l'organisation du travail des sous-traitants. Elle s'enrichit également en mobilisant des analyses de terrain misant sur l'observation et les entretiens pour décrire dans le détail les transformations d'un secteur industriel – le transport de marchandises - et la recomposition des relations entre les acteurs de ce secteur.

Les transports de marchandises forment un secteur économique concerné à double titre par cette recomposition. D'une part, la transformation des chaînes mondiales de sous-traitance et de délocalisation implique une fragmentation des lieux de production et de vente. Le transport de marchandises est, en ce sens, un maillon incontournable pour permettre l'assemblage de biens intermédiaires importés et exportés. D'autre part, les transports ont leur propre chaîne d'acteurs, composée de groupes donneurs d'ordres sous-traitants en cascade à d'autres acteurs, spécialisés sur un sous-segment des transports de marchandises. Le transport routier qui représente le maillon national, voire européen, de ces chaînes – soit 88,4% des transports intérieurs de marchandises en France en 2020 selon *Les chiffres clés du transport 2022* compilés par le service statistique du ministère en charge des transports SDES – a ainsi connu, depuis les années 1980, de nombreuses transformations pour s'adapter aux modifications du tissu productif, notamment aux stratégies de juste-à-temps. Le sous-secteur de la messagerie, dédié aux livraisons et enlèvements rapides et fréquents d'envois de petits poids est particulièrement adapté à ces stratégies et il n'est pas étonnant que ce soit celui qui a connu les plus grands bouleversements. Il permet, via des réseaux d'entrepôts, de massifier le transport sur de longues distances entre ces entrepôts, mais doit recourir à de nombreux chauffeurs-livreurs sur ce qu'on appelle « le dernier kilomètre » pour réaliser les tournées locales à partir de ces entrepôts. Or, alors que ce sous-secteur était essentiellement dédié aux transports industriels, il inclut désormais les envois du e-commerce destinés aux particuliers avec une pression forte exercée sur les délais et les prix. Les nouvelles entreprises de livraison, couramment appelées « plateformes numériques », comme Amazon ou Uber, ne sont pas étrangères à cette accélération des tournées de livraison bon marché. La sous-traitance qui y était l'une des plus massive du secteur des transports routiers de marchandises en progression continue depuis 1984 s'en trouve renforcée et modifiée en particulier sur le segment urbain.

Il existe néanmoins très peu de données quantitatives ou qualitatives sur l'ampleur de la sous-traitance du secteur de la messagerie en dehors du taux de sous-traitance comme proportion du chiffre d'affaires cumulé des entreprises qui figurait dans les enquêtes annuelles entreprises (EAE) jusqu'en 2007. Jusqu'à cette année-là, on pouvait notamment établir des comparaisons intersectorielles (en observant la progression d'autres sous-secteurs des TRM comme la longue distance, le transport de

proximité etc.) et des comparaisons sur les tailles d'entreprises donneurs d'ordres. La messagerie apparaissait ainsi comme un secteur dominé par une poignée de grands groupes sous-traitant massivement (autour de 50% du chiffre d'affaires cumulé du secteur selon les EAE) à une multitude de petites entreprises, quand les entreprises des secteurs de la longue distance et du transport proximité ne sous-traitaient qu'autour de 15% de leur chiffre d'affaires. La disparition des enquêtes annuelles entreprises met fin à cette comparaison. Les comptes des transport publiés chaque année par le ministère en charge des transports entre 2012 et 2019, continuent à calculer la proportion du chiffre d'affaires cumulé des entreprises de transport mais pour le seul secteur de la messagerie (témoignant d'ailleurs là que la sous-traitance de ce secteur est particulièrement à surveiller). Sur la sous-traitance dans les transports de marchandises, aucun autre élément statistique n'existe, d'autant que les entreprises de messagerie elles-mêmes sont, en réalité, éparpillées au sein des différentes catégories NAF (Transport routier de fret de proximité, messagerie, transport routier de fret interurbain, activité de poste et courrier). Plusieurs enquêtes empiriques régionales ont cependant été menées dans les années 1980-90, mais leurs analyses sont aujourd'hui trop anciennes au regard des transformations qu'a connu ce secteur, ou leurs échantillons trop biaisés.

Pour pallier ce manque de données, j'ai procédé à mes propres enquêtes pour mesurer la sous-traitance. La partie 1 de l'HDR s'attache d'abord à montrer, en s'appuyant sur des archives et des enquêtes de terrain des années 1980-1990, comment s'est constitué seulement très récemment le « marché des transports routiers de marchandises ». En effet, l'Etat a longtemps contrôlé très strictement les TRM en limitant l'accès aux entreprises par des quotas de licences courtes et longues et en fixant les prix de transport (selon le poids des envois et la distance du déplacement), et ce, pour favoriser le développement du mode ferroviaire. La fin de ces différentes réglementations au milieu des années 1980 a entraîné l'apparition de nouveaux acteurs et la formation de prix divers selon le pouvoir de marché détenu par les acteurs du transport. Les tentatives de régulation dans les années 2000 montrent la difficulté de réglementer ce secteur particulièrement hétérogène et conduisent à des législations parfois paradoxales. C'est dans ce contexte que s'inscrit notre analyse de la sous-traitance dont je montre qu'elle change de nature et de forme au travers de ces quatre décennies, ce qui explique aussi sans doute les difficultés à la mesurer. Je recense néanmoins quelques tentatives d'estimations en pourcentage de chiffre d'affaires et en volume de fret et propose, à la fin de la partie 1, une approche en termes de proportion du personnel non-salariés par le groupe. L'ampleur de la sous-traitance apparaît alors assez nettement puisqu'elle représente 90% des personnels roulants des agences de messagerie en Ile-de-France en moyenne en 2021.

J'ai ensuite cherché à analyser plus finement les formes de sous-traitance et les rapports de dépendance qu'elles induisent entre les entreprises du sous-secteur spécifique de la messagerie, c'est-à-dire entre des groupes de transport internationaux et des très petites entreprises. Je considère la dépendance interfirmeries dans la logique de Robert Emerson (1962), comme le pendant de la notion de pouvoir, l'analysant comme une notion relative, comparative, qualifiant la nature et l'intensité de la relation entre sous-traitants et donneurs d'ordres. Dans la première partie de l'HDR, j'ai regroupé les travaux qui s'intéressaient à définir des indicateurs de dépendance et d'éventuels seuils à partir duquel cette relation pourrait devenir problématique. Car à partir d'un certain seuil de dépendance, une entreprise n'est plus seulement nécessaire à l'autre mais cette autre n'a plus d'autre choix que de se conformer aux décisions de la première quoi qu'il lui en coûte (Marchesnay, 1979). Pour ce faire, je me suis appuyée sur les travaux de sociologues (Emerson, 1962, Jacobs, 1974) et d'économistes (Marchesnay, 1979 et Grand, 1997) qui avaient proposé des indices théoriques pour mesurer le degré de dépendance. Alors que ces analyses en restaient à un niveau strictement théorique, je les ai confrontées à mes enquêtes empiriques auprès des sous-traitants. Ensuite, pour interpréter les chiffres construits via ces enquêtes, j'ai choisi de procéder à des études comparatives, mettant en perspective la sous-traitance dans les transports urbains et interurbains, puis dans la messagerie et chez les

plateformes numériques de courses. En effet, via des indicateurs synthétiques, et en contextualisant l'analyse de la dépendance, il est possible de déterminer dans quelles situations son niveau est symptomatique de difficultés économique pour les sous-traitants.

La troisième partie de l'HDR s'intéresse d'abord aux conséquences de cette dépendance économique, en particulier en termes de transfert de responsabilités, ce qui n'est pas sans conséquences sur ce que j'appelle les précarités de l'emploi – en termes d'instabilité des contrats – et du travail – la perte de sens engendrée par la dégradation des conditions de travail. Elle montre par exemple que le CDI ne permet plus de protéger les travailleurs de ces précarités. Nous proposons ainsi une analyse non binaire de la précarité, considérant qu'elle touche les travailleurs étudiés ici à des degrés divers. Ensuite sont recensés quelques outils de contre-pouvoir dont peuvent user les sous-traitants. L'arme judiciaire devrait constituer le recours privilégié des sous-traitants pour lutter contre ce que les instances judiciaires appellent « le travail dissimulé » ou « le travail déguisé ». Pourtant, elle s'avère particulièrement limitée, à la fois par une disposition spécifique du code des transports, « le contrat-type sous-traitance » qui empêche les requalifications des contrats commerciaux en contrats de travail, et en raison de la notion juridique d'abus de dépendance économique inadaptée aux relations de sous-traitance. Les sous-traitants mettent alors en place différentes stratégies individuelles de survie et /ou de contournement de la dépendance économique, qui varient selon leurs trajectoires professionnelles, les sécurités dont ils disposent par ailleurs, leurs objectifs personnels etc.

Summary

Since the 1980s, firms have accentuated their restructuring strategies, via outsourcing, in particular in order to defer their responsibilities in terms of labor management to others. Outsourcing, development of subsidiaries, uberisation have multiplied, leading in some sectors to a "vertical disintegration process". A number of research studies have proposed theoretical explanations and descriptions of this process, with particular emphasis on the development of international subcontracting chains. However, in economics, there are fewer works that describe, through field surveys, the transformations of an industrial sector and the recomposition of relations between the actors in this sector.

Freight transport is an economic sector affected by this reorganization in two ways. On the one hand, the transformation of global subcontracting and relocation chains implies a fragmentation of production and sales locations. In this sense, freight transport is an essential link in the assembly of imported and exported intermediate goods. On the other hand, transport has its own chain of actors, made up of groups that subcontract to other actors, specialized in a sub-segment of goods transport. Road freight transport, which is the national and even European link in these chains – 88.4% of domestic freight transport in France in 2020, according to *Les chiffres clés du transport 2022* compiled by the statistical department of the Ministry of Transport SDES – has undergone numerous changes since the 1980s to adapt to changes in the production organization, particularly just-in-time strategies. The parcel delivery sub-sector, dedicated to the rapid and frequent deliveries of small consignments, is particularly well suited to these strategies and it is not surprising that it is the one that has undergone the greatest upheaval. It allows, via networks of warehouses, to massify transport over long distances between these warehouses, but must use many delivery drivers on what is called "the last mile" to carry out local rounds from these warehouses. While this sub-sector was essentially dedicated to industrial transport, it now includes e-commerce shipments to individuals, with strong pressure on lead times and prices. The new delivery companies, commonly called "digital platforms", such as Amazon or Uber, are no strangers to this acceleration of cheap delivery rounds. Subcontracting, which was one of the most massive in the road haulage sector and has been growing steadily since 1984, has been strengthened and modified, particularly in the urban segment.

However, there is very little quantitative or qualitative data on the extent of subcontracting in the parcel delivery sector, apart from the subcontracting rate as a proportion of firms' cumulative turnover, which was included in the annual business surveys (Enquêtes annuelles entreprises EAE) until 2007. Until that year, it was possible to make inter-sector comparisons (by observing the growth of other freight transport sub-sectors such as long-distance, local transport, etc.) and comparisons of the size of the ordering companies. The parcel delivery sector thus appeared to be dominated by a handful of large groups that subcontracted massively (around 50% of the sector's cumulative turnover according to the EAE) to a multitude of small companies, while companies in the long-distance and local transport sectors only subcontracted around 15% of their turnover. The disappearance of the EAE puts an end to this comparison. The "Transport accounts" published each year by the Ministry of Transport between 2012 and 2019 continue to calculate the proportion of the cumulative turnover of transport companies, but only for the parcel delivery sector (showing that subcontracting in this sector is particularly important to monitor). There are no other statistics on subcontracting in the freight transport sector, especially since the courier companies themselves are in fact scattered within the various NAF categories (local road freight transport, parcel delivery services, inter-city road freight transport, postal and courier activities). However, several regional empirical surveys were conducted in the 1980s and 1990s, but their analyses are now too old in relation to the transformations that the sector has undergone, or their samples are too biased.

To overcome this lack of data, I conducted my own surveys to measure subcontracting. Part 1 of the HDR first attempts to show, based on archives and field surveys from the 1980s and 1990s, how the "road haulage market" was formed only very recently. For a long time, the state strictly controlled the road freight transport sector by limiting access to companies through quotas of short and long licenses and by setting transport prices (according to the weight of shipments and the distance of the trip), in order to encourage the development of the rail mode. The end of these various regulations in the mid-1980s led to the emergence of new players and the formation of different prices depending on the market power held by the transport players. Attempts at regulation in the 2000s showed the difficulty of regulating this particularly heterogeneous sector and led to sometimes paradoxical legislations. This is the context for our analysis of subcontracting, which I show to have changed in nature and form over the last four decades, which no doubt also explains the difficulty of measuring it. Nevertheless, I have listed a few attempts to estimate it as a percentage of turnover and a percentage of freight volume, and, at the end of part 1, I propose an approach in terms of the proportion of staff not employed by the group. The extent of subcontracting then becomes quite clear, since it will represent 90% of the drivers of parcel delivery companies in the Paris region on average in 2021.

I then sought to analyze in more details the forms of subcontracting and the relationships of dependence that they imply between firms in the specific sub-sector of parcel delivery services, i.e. between international transport groups and very small firms. I consider inter-firm dependence in the logic of Robert Emerson (1962), as the counterpart of the notion of power, analyzing it as a relative, comparative notion, qualifying the nature and intensity of the relationship between subcontractors and principals. In the second part of the HDR, I have grouped the works that were interested in defining indicators of dependence and possible thresholds from which this relationship could become problematic. Because from a certain threshold of dependence, one company is not only necessary to the other, but the other has no choice but to comply with the decisions of the first whatever the cost (Marchesnay, 1979). To do this, I drew on the work of sociologists (Emerson, 1962, Jacobs, 1974) and economists (Marchesnay, 1979 and Grand, 1997) who had proposed theoretical indices to measure the degree of dependence. While these analyses remained at a strictly theoretical level, I compared them with my empirical surveys of subcontractors. Then, in order to interpret the figures

obtained from these surveys, I chose to carry out comparative studies, putting into perspective subcontracting in urban and interurban transport, then in parcel delivery services and in digital platforms. Indeed, by using synthetic indicators and contextualizing the analysis of dependence, it is possible to determine in which situations its level is symptomatic of economic difficulties for subcontractors.

The third part of the HDR focuses on the consequences of this economic dependence, particularly in terms of the transfer of responsibilities, which is not without consequences for what I call the precariousness of employment – in terms of the instability of contracts – and of work - the loss of meaning caused by the deterioration of working conditions. It shows, for example, that the permanent contract no longer protects workers from employment precarity. We thus propose a non-binary analysis of precariousness, considering that it affects the workers studied here to varying degrees. We then list some of the tools that subcontractors can use. The legal weapon should be the preferred recourse of subcontractors in the fight against what the courts call "concealed work" or "disguised work". However, it is particularly limited, both because of a specific provision of the transport code, the "standard subcontracting contract", which prevents commercial contracts from being reclassified as employment contracts, and because of the legal concept of "abuse of economic dependence", which is unsuited to subcontracting relationships. The subcontractors then set up different individual strategies to survive and/or circumvent economic dependence, which vary according to their professional trajectory, the security they have elsewhere, their personal objectives, etc.