

Coursiers à vélo : un rayon d'espoir

Si les mastodontes de la livraison contribuent chaque jour un peu plus au démantèlement des acquis sociaux des travailleurs, l'ubérisation n'est pas pour autant une fatalité. Plusieurs initiatives de coopératives de coursiers à vélo réussissent en effet à concilier rentabilité économique, développement durable et rémunérations équitables. Une belle source d'inspiration.

Depuis quelques années, le vélo connaît un regain d'engouement, en parallèle à l'évolution de notre rapport à la mobilité et à la désaffectation progressive des moteurs à combustion dans les grandes villes¹. La mode du vélo, c'est la révolte contre la pollution, c'est la volonté de ralentir, de faire de l'exercice physique ou encore de se réapproprier l'espace public². C'est aussi un outil aux multiples usages, parmi lesquels on retrouve la livraison de colis, véritable poule aux œufs d'or de l'économie des plateformes³, qui a envahi nos villes de centaines de coursiers, en grande majorité estampillés Deliveroo et UberEATS. Un secteur hautement concurrentiel souvent pointé du doigt pour sa contribution à l'ubérisation⁴ du travail, au regard des conditions de travail déplorables qu'il impose à ses coursiers : rémunération en deçà du barème légal, incitations à la prise de risque et imposition de la double contrainte des inconvénients du statut d'indépendant (pas de congés payés, ni de sécurité sociale, matériel à charge du travailleur) et de salarié (rapport de subordination entre donneur d'ordre et travailleur). Un modèle qui offre d'une part une grande flexibilité à l'employeur et le déleste de toute charge patronale, et d'autre part précarise le travailleur, sous prétexte de le rendre plus libre dans l'organisation de son travail.

Et si, très récemment, les accords entre SMart et Deliveroo visant à les améliorer ont malheureusement été rompus⁵, d'autres mouvements sont la preuve qu'une alternative respectueuse des travailleurs existe. Parmi eux, Dioxyde de Gambettes, Molenbike et Rayon9. Quelles sont leurs motivations, leur mode de fonctionnement, les difficultés à surmonter? Nous les avons rencontrés.

¹ Dont les premières observations remontent aux années 1980 aux Pays-Bas et en Allemagne, au lendemain de l'âge d'or du moteur entre 1950 et 1970, où la voiture était considérée comme un symbole de modernité.

² Alizée Vincent, « La revanche du vélo », *Sciences Humaines*, n°294, juillet 2017.

³ L'économie des plateformes repose sur l'utilisation d'une plateforme numérique algorithmique comme outil de gestion et l'externalisation de la production auprès d'une multitude de travailleurs indépendants. Deliveroo, qui en est le parfait exemple, a atteint une valorisation boursière de 2 milliards de dollars en 2017, cinq ans seulement après sa création.

⁴ Le terme ubérisation désigne communément le bouleversement provoqué par un nouveau modèle économique lié à l'économie digitale, en référence à Uber.

⁵ Pour rappel, en mai 2016, une convention commerciale avait été conclue entre SMart, d'une part et Deliveroo et Take Eat Easy, d'autre part, qui garantissait aux coursiers un paiement à l'heure avec respect des minima légaux et une rémunération de 3 heures minimum par jour presté, ainsi qu'une meilleure prise en compte des impératifs de sécurité et une prise en charge partielle par les deux plateformes des frais de matériel et de téléphonie. Cet accord a été dénoncé par Deliveroo en octobre 2017.

RETOUR AUX ORIGINES

Pour **Molenbike**, tout commence suite à la faillite de Take Eat Easy en juillet 2016, trois ans après ses débuts. Matthieu Lietaert, docteur en sciences politiques et expert en économie collaborative, envoie alors un email à l'ensemble des coursiers travaillant via SMart, les invitant à participer à une réunion de réflexion sur un modèle alternatif à celui de l'économie de plateforme. Un noyau de motivés se constitue et décide de s'associer à Molenbike, suite à la rencontre de son unique coursier, Antoine. Molenbike est un service de livraison à vélo qui, à ce moment-là, n'a pas encore de forme juridique⁶. Les six fondateurs bénéficient ensuite du soutien de Coopcity⁷ dans la création de leur coopérative, qui se concrétise au mois de mai 2017. Spécialisé dans la livraison de produits éco-responsables et locaux, Molenbike axe son activité à Bruxelles autour de deux valeurs principales, à savoir l'économie circulaire et le respect du coursier, qui se traduit par une rémunération juste et une implication quotidienne dans la coopérative. Des valeurs qui constituent un dénominateur commun des trois coopératives.



Au sortir d'une réunion avec M. Liétaert, la discussion continue...

Rayon9 s'est pour sa part constitué à Liège, en décembre 2015. A l'origine du projet, deux formateurs d'éducateurs spécialisés, sensibles à la précarité du monde de l'emploi qui touche leurs élèves et aux enjeux de la mobilité douce. A partir d'articles lus dans *Imagine*, relatant des initiatives analogues à l'étranger, ils décident de créer Rayon9, qui leur permet de s'engager conjointement sur les deux fronts. «*On s'est dit qu'on allait créer une entreprise d'économie sociale pour se brancher directement sur le problème, et faire en sorte que les jeunes aient des conditions de vie dignes. C'était aussi faire le choix de concentrer notre implication politique dans un projet bien circonscrit, plutôt que de se disperser à gauche et à droite*» (Benoît, co-fondateur).

Quant à **Dioxyde de Gambettes**, c'est en quelque sorte le précurseur de la livraison à vélo «cargo»⁸ à Bruxelles, puisque sa création remonte à 2008, bien avant l'expansion fulgurante du marché. A la base du projet, Damien, un amoureux de Bruxelles et de la bicyclette, qui désire lutter contre les nuisances liées au trafic routier. Il lance Dioxyde de Gambettes avec la

⁶ La structure est alors encadrée par JobYourself, une coopérative d'activités permettant de tester son activité sans risques tout en étant accompagné.

⁷ Centre dédié à l'entrepreneuriat social, collaboratif et coopératif à Bruxelles.

⁸ Équipé d'un espace de chargement destiné à transporter des objets plus imposants qu'un vélo classique.

ferme intention de rendre la ville plus humaine et respectueuse de son environnement et fait vivre son projet pendant près de sept ans, avant de partir vers d'autres aventures. C'est ainsi qu'en juillet 2015, le projet est repris par neuf partenaires, qui le font évoluer en coopérative à finalité sociale et réaffirment l'objectif initial de mobilité douce tout en ajoutant la dimension de protection sociale des coursiers, au cœur de leur engagement.

LA NÉCESSAIRE COMPOSITION AVEC LES CONTRAINTES DU MARCHÉ

Que l'on soit une entreprise à finalité sociale ou non, les contraintes du marché dit de concurrence pure et parfaite s'appliquent à tout un chacun. Les comprendre et composer avec elles est apparu lors de nos entretiens comme une condition de survie *sine qua non*. Il faut préciser à ce propos que les trois coopératives ne s'inscrivent pas sur le même marché que Deliveroo et UberEATS. De fait, ces derniers sont spécialisés dans la livraison de repas à domicile, de type express. Un client passe une commande sur une plateforme numérique. Celle-ci est conjointement relayée au restaurateur et au coursier, qui veillent à livrer le repas le plus vite possible, dans une course contre la montre durant laquelle le client peut suivre en temps réel la progression de sa commande. Un secteur bien trop concurrentiel sur lequel une petite structure à finalité sociale ne ferait pas long feu. Pour éviter cette concurrence, Molenbike, Rayon9 et Dioxyde de Gambettes sont actifs, à quelques différences près, dans la livraison de produits écoresponsables en circuits-courts. Le rythme de traitement des commandes y est moins effréné et les objets à transporter y sont plus volumineux, d'où l'emploi de vélos cargo, pouvant supporter des charges de près de 100 kg. La coopérative s'occupe ainsi, entre autres, du transport de marchandises entre un producteur et un revendeur, la commande étant réceptionnée un jour à l'avance. L'idée est de faire petit à petit changer les mœurs en substituant les flottes de camionnettes par des vélos cargo, plus écologiques et mieux adaptés au paysage urbain.

Bien que ce positionnement stratégique les distingue des géants cités ci-dessus, cela ne signifie pas pour autant que le secteur est dénué de toute concurrence. A titre d'exemple, bpost ambitionne de renforcer sa présence sur le marché de la logistique «durable» et a, pour ce faire, racheté récemment Bubblepost, une start-up gantoise spécialisée dans le premier et le dernier kilomètre⁹, qui dispose d'une large flotte de véhicules électriques dispersés aux quatre coins de la Belgique et des Pays-Bas. Des structures qui ont une force d'investissement bien supérieure à celle de nos protagonistes.

Au-delà de cette concurrence avec des acteurs à finalité lucrative, d'autres défis sont à relever. Tout d'abord, à leurs débuts, Molenbike et Rayon9 ont pris conscience des contraintes que représente une bonne gestion de la livraison à vélo, dont l'apprentissage requiert du temps. «*Il faut vraiment clarifier ce qu'on fait et ce qu'on ne fait pas. On sent qu'on a un capital sympathie qui pourrait créer de potentiels clients, mais ce n'est pas toujours évident de répondre à la demande*» (Arnaud, co-fondateur de Molenbike). Comme pour toute entreprise, il faut également se constituer un réseau de clients et faire preuve d'un certain professionnalisme. «*Comment dire au client que sa commande est bien arrivée, répondre à une demande spécifique,*

⁹ Le premier et le dernier kilomètre sont les extrémités de la chaîne de distribution d'un produit et représentent un enjeu majeur en matière d'optimisation de la mobilité urbaine.

optimiser les fonctionnalités des vélos, fixer ses prix, tout ça, ce sont plein de procédures à mettre en place» (idem). Parmi d'autres obstacles rencontrés, citons également l'écart initial entre le capital sympathie élevé envers la coopérative et les timides prises de commande effectives, de même que la difficulté d'attirer l'attention de nouveaux clients parmi les petites entreprises. «On a constaté qu'elles sont souvent débordées et ont le réflexe de vouloir s'occuper elles-mêmes des livraisons» (Arnaud, Rayon9). C'est aussi pour cette raison qu'offrir un service soigné est indispensable pour convaincre. «On veille beaucoup à se présenter comme un service professionnel, à montrer qu'on n'est pas des rigolos à vélo» (idem). En ce sens, disposer d'une interface logistique informatisée est aussi important. Un investissement coûteux qui peut néanmoins être financé de diverses façons, allant de la subvention étatique à l'utilisation d'une solution *open source*, comme le propose l'initiative française *Coopcycle*¹⁰. Enfin, il convient d'éviter qu'un client représente une part trop importante du chiffre d'affaires, au risque d'être fragilisé du jour au lendemain, ce qui est arrivé à Molenbike avec Färm, son plus gros client. Après cinq mois de collaboration, ce dernier a en effet décidé de faire désormais appel à *Sumy*, qui prend en charge l'approvisionnement de ses produits via un centre logistique et sa flotte de véhicules roulant au gaz naturel.

En toute logique, le nerf de la guerre demeure néanmoins le financement, avec une double contrainte: financer d'une part l'activité et la gestion quotidienne de commandes qui fluctuent et rémunérer d'autre part les coursiers justement. En effet, il est nécessaire d'atteindre un certain seuil de commandes quotidiennes pour employer un coursier, au risque de fonctionner à perte, ou de ne pas être suffisamment compétitif. «On ne peut pas mobiliser un coursier un jour pour aller livrer un petit truc qui nous rapporte 7€» (Arnaud, Molenbike). En attendant d'atteindre cette masse critique, c'est la débrouille. Chacun donne un peu de son temps à titre bénévole et l'activité se développe petit à petit, jusqu'à se permettre l'embauche d'un ou plusieurs coursiers en contrat à durée indéterminée. Et si Rayon9 et Molenbike sont encore en pleine courbe d'apprentissage, Dioxyde de Gambettes apparaît comme l'exemple à suivre, puisque la coopérative emploie à l'heure actuelle cinq salariés, dont trois à mi-temps et deux à trois-quarts temps, en plus d'un contrat étudiant et de quelques indépendants à titre complémentaire. Le résultat de plusieurs années de constitution d'un réseau de confiance, de choix stratégiques et d'expérience accumulée en matière de gestion. Leur particularité étant de consacrer une partie non négligeable de leur activité aux marchés publics qui, à travers quelques gros contrats cadre, permettent de structurer leur organisation, synonyme de stabilité. Avec pour contrepartie le risque associé à la remise en concurrence chaque fois qu'un contrat arrive à terme.

LE RESPECT DU COURSIER AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS

L'ubérisation du travail entraîne une précarisation des coursiers, qui subissent le double inconvénient du statut d'indépendant et du statut de salarié, n'ayant que peu de perspectives d'avenir socio-professionnel en raison d'une charge de travail fluctuante et incertaine dans le temps. Tout en n'étant qu'un simple chiffre aux yeux de leur employeur, comme nous le

¹⁰ <https://coopcycle.org/fr/>

raconte Arnaud, qui a travaillé chez Deliveroo : « Ils essaient de te séduire, de te faire des clins d'œil dans les mails, de te tutoyer, love and bicycle, mais en fait tu sais que le coursier, finalement, il existe parce qu'il faut bien qu'il y en ait, c'est le dernier maillon exécutant de la chaîne. »

Face à cette réalité sociale, les coopératives s'engagent à rémunérer dignement leurs coursiers et à les intégrer pleinement dans leur structure. Ainsi, Rayon9 emploie un coursier à mi-temps sous le régime protégé d'ouvrier, et espère prochainement atteindre son seuil d'équilibre en embauchant deux coursiers supplémentaires. Molenbike fait pour sa part régulièrement appel à trois coursiers qui sont rémunérés via SMart. Dioxyde de Gambettes met également un point d'honneur à offrir des conditions de travail dignes de ce nom à ses coursiers. Ces derniers bénéficient ainsi d'un contrat de travail à durée indéterminée sous statut d'ouvrier, avec une rémunération nette de 11,64€ de l'heure, à laquelle s'ajoute une prime d'1,35€/h pour compenser leurs conditions de travail éprouvantes. Soit un salaire net oscillant entre 900 et 1000€ net par mois pour un mi-temps, de quoi vivre dignement tout en bénéficiant de la sécurité sociale, du matériel entretenu par la coopérative, des congés payés et de la cotisation pour la pension et le chômage. On est loin de la nouvelle formule mise en place par Deliveroo, qui a décidé de passer d'un forfait horaire à une rémunération à la course, de l'ordre de 7,25€ pour les indépendants, sans contrat de travail ni la moindre garantie sociale. Une formule qui existe déjà depuis quelques mois dans plusieurs pays voisins, et qui soulève un mécontentement général auprès des coursiers, qui estiment avoir perdu entre 20 et 30% de leur rémunération mensuelle¹¹.

Outre des conditions de travail dignes, les coursiers sont associés dans la coopérative au pouvoir décisionnel, selon le principe de gouvernance horizontale, et sont invités à participer à des groupes de travail thématiques pour faire évoluer la coopérative. Ils peuvent en outre s'intégrer dans une vie en communauté rythmée par divers événements, auxquels chacun prend part sans obligation. On constate une réelle volonté de tisser un lien social, notamment à travers des formations sur le fonctionnement spécifique à une coopérative, dans le cas de Dioxyde de Gambettes. Un cercle vertueux qui se ressent sur la qualité du travail et qui constitue une réelle plus-value auprès des clients. La preuve encourageante qu'il est dans ce secteur tout à fait possible de mener une activité professionnelle viable tout en respectant l'ensemble de ses parties prenantes.

LA SOLIDARITÉ ET LA FÉDÉRATION COMME FORCE DE REPRÉSENTATION COLLECTIVE

En parallèle aux mouvements de protestation des coursiers français lésés par la politique de rémunération à la course de Deliveroo¹², il est réjouissant de constater que le secteur coopératif des coursiers à vélo fait preuve d'une réelle solidarité. Une solidarité et une mutualisation des ressources qui se traduisent notamment par des partenariats par secteur géographique, comme c'est par exemple le cas entre Dioxyde de Gambettes et Rayon9 pour la distribution du magazine coopératif *Médor*. Aussi, de nombreuses rencontres ont lieu pour progresser

¹¹ Voir à ce propos l'excellent reportage de la chaîne d'information Youtube Le Fil d'Actu, présentée par Tationa Jarzabek : Deliveroo : quelles sont les pratiques de la nouvelle économie, consultable sur https://www.youtube.com/watch?v=EE_3GBrrQBQ.

¹² Un collectif de représentation des coursiers existe également en Belgique, sous le nom de Collectif des coursier-e-s Belgique.

mutuellement, de manière à constituer une force plus importante face aux concurrents à finalité lucrative. Enfin, un projet de création de fédération serait en cours, de manière à structurer leur représentation collective.

Molenbike, Rayon9, Dioxyde de Gambettes, autant d'entreprises à finalité sociale qui nous rappellent qu'une alternative aux dérives du capitalisme existe. Sans oublier les multiples autres organisations similaires en Belgique (Le Coursier Wallon, Cargo Vélo, etc.) et à l'étranger. Certes, ces coopératives ne représentent qu'une infime partie de l'emploi total du secteur de livraison à vélo. Néanmoins, leurs valeurs, leur mode de fonctionnement et leurs ambitions sont autant de sources d'inspiration dont les pouvoirs publics devraient tenir compte, plutôt que de faire les yeux doux aux géants de l'économie de plateformes en contribuant au détricotage progressif du code du travail, sous prétexte de flexibiliser l'emploi et de faire baisser le chômage.

Adrian JEHIN

Novembre 2017

SOURCES ET RESSOURCES

Guillaume COMPAIN, [Plateformes: le choc des civilisations?](#), SMart, éd. en ligne, 2017

Florine GALERON, « Quand les plates-formes bousculent le travail », *Sciences Humaines*, n°286, novembre 2016.

Matthieu DE NANTEUIL; Marc ZUNE, « Editorial: Economie collaborative et (in) justice sociale », *Revue Française de Socio-Economie*, 2016/2 (n°17), pp.5-12.

Lieza DESSEIN, [La technologie au service de la solidarité](#), SMart, éd. en ligne 2017

Violaine WATHELET, « [Digitalisation de l'économie et «nouvelles» formes d'emplois](#) », Analyse SAW-B [en ligne: www.saw-b.be], 2016.

« [Le Gouvernement dérégule, Deliveroo renonce aux coursiers salariés!](#) », communiqué de presse SMart, 25 octobre 2017.

Les trois coopératives:

<http://dioxyde-de-gambettes.com/>

<http://www.molenbike.be/>

<http://www.rayon9.be/>