

Livraisons urbaines. Travail et métiers du transport de marchandises en ville



LIVRAISONS URBAINES

Travail et métiers du transport de marchandises en ville

Journée d'études
19 octobre 2018, Marne la Vallée

LABEX FU « Ville et Métiers », IFSTTAR SFLOTT, IDHE.S, RTI AFS

Coordination : Reinhard GRESSEL, Charles GADCA, Florencia REME-HAVINAY

Le transport de marchandises en ville représente pour les collectivités urbaines un enjeu majeur en termes de gestion de la mobilité sur leur territoire, d'accessibilité des zones centres et de qualité du cadre de vie dans les villes. Chaque semaine à Paris, par exemple, sont réalisées autour de 1,5 millions de livraisons ou d'enlèvements, ce qui représente en une année un flux de quelques 32 millions de tonnes de marchandises. Ces chiffres montrent clairement l'importance vitale que représentent les livraisons urbaines pour le fonctionnement économique et social des villes modernes. Mais tous ces mouvements entraînent aussi un important trafic de véhicules de toute sorte qui contribuent fortement aux difficultés de circulation et aux nuisances qu'elles engendrent.

Si ces questions ont retenu depuis quelques années l'attention des pouvoirs publics et qu'un certain nombre d'expérimentations d'ordre technique et organisationnel ont tenté d'atténuer ces effets néfastes, il faut constater que le déficit de connaissances en la matière reste important.

Il en va tout particulièrement ainsi en ce qui concerne les connaissances en sciences sociales relatives aux professionnels qui effectuent ces opérations de livraison et d'enlèvement. Quelles tâches accomplissent-ils ? dans quelles conditions de travail et d'emploi exercent-ils ? par quelles trajectoires sociales et professionnelles sont-ils venus à cette activité ? quelles sont les difficultés qu'ils affrontent au quotidien, de quelles ressources disposent-ils pour gérer les contraintes ? quels savoirs développent-ils sur la ville et la circulation ? quelle sorte de relations entretiennent-ils entre eux, avec les autres professionnels qu'ils sont amenés à fréquenter, avec leur employeur ? quels sont les fondements de la cohésion sociale dans ces métiers souvent exercés en solitaire ? comment sont-ils représentés dans le système de relations professionnelles ? quelles modalités d'action collective sont-ils en mesure de développer ? comment font-ils face aux diverses formes d'ubérisation du transport urbain ? de quelle façon intègrent-ils les préoccupations environnementales dans leur pratique professionnelle ?

Voilà quelques-unes des questions auxquelles les intervenants à cette journée d'études vont tenter de répondre en consultant l'expérience de leurs collègues qui effectuent concrètement ces diverses tâches du transport de marchandises en ville. Toutes les formes de cette activité sont en principe concernées, qu'il s'agisse de livraison occasionnelle ou régulière, d'approvisionnement quotidien de commerces ou grandes surfaces, de messagerie express, de courriers et livreurs à deux roues, cyclistes ou pas, ou même d'approvisionnement et livraison en compte propre dans les petites entreprises « artisanales ».

Journée co-organisée par l'IDHE.S.

Date(s)

le 19 octobre 2018

9 h 30 - 17 h

Lieu(x)

IFSTTAR, Bâtiment Bienvenue, Salle B 019
14-20 Boulevard Newton
Cité Descartes, Champs sur Marne
F-77447 Marne la Vallée Cedex 2

[Plan d'accès](#)

[Plan du bâtiment](#)

PRÉSENTATION

Le transport de marchandises en ville représente pour les collectivités urbaines un enjeu majeur en termes de gestion de la mobilité sur leur territoire, d'accessibilité des zones centres et de qualité du cadre de vie dans les cités. Chaque semaine à Paris, par exemple, sont réalisés autour de 1,5 millions de livraisons ou d'enlèvements, ce qui représente en une année un flux de quelques 32 millions de tonnes de marchandises. Ces chiffres montrent clairement l'importance vitale que représentent les livraisons urbaines pour le fonctionnement économique et social des villes modernes. Mais tous ces mouvements entraînent aussi un important trafic de véhicules de toute sorte qui contribuent fortement aux difficultés de circulation et aux nuisances qu'elles engendrent. Si ces questions ont retenu depuis quelques années l'attention des pouvoirs publics et qu'un certain nombre d'expérimentations d'ordre technique et organisationnel ont tenté d'atténuer ces effets néfastes, il faut constater que le déficit de connaissances en la matière reste important. Il en va tout particulièrement ainsi en ce qui concerne les connaissances en sciences sociales relatives aux professionnels qui effectuent ces opérations de livraison et d'enlèvement. Quelles tâches accomplissent-ils ? dans quelles conditions de travail et d'emploi exercent-ils ? par quelles trajectoires sociales et professionnelles sont-ils venus à cette activité ? quelles sont les difficultés qu'ils affrontent au quotidien, de quelles ressources disposent-ils pour gérer les contraintes ? quels savoirs développent-ils sur la ville et la circulation ? quelle sorte de relations entretiennent-ils entre eux, avec les autres professionnels qu'ils sont amenés à fréquenter, avec leur employeur ? quels sont les fondements de la cohésion sociale dans ces métiers souvent exercés en solitaire ? comment sont-ils représentés dans le système de relations professionnelles ? quelles modalités d'action collective sont-ils en mesure de développer ? comment font-ils face aux diverses formes d'ubérisation du transport urbain ? de quelle façon intègrent-ils les préoccupations environnementales dans leur pratique professionnelle ? Voilà quelques-unes des questions

auxquelles les intervenants à cette journée d'études vont tenter de répondre en centrant l'approche sur les travailleurs qui effectuent concrètement ces diverses tâches du transport de marchandises en ville. Toutes les formes de cette activité sont en principe concernées, qu'il s'agisse de livraison occasionnelle ou régulière, d'approvisionnement quotidien de commerces ou grandes surfaces, de messagerie express, de coursiers et livreurs à deux roues, motorisés ou pas, ou même d'approvisionnement et livraison en compte propre dans les petites entreprises « artisanales ».

C O O R D I N A T I O N

Reinhard | GRESSEL | IFSTTAR
Charles GADEA | université Paris Nanterre, IDHE.S
Pétronille | REME--HARNAY | IFSTTAR

PROGRAMME

9 h 30 Accueil

10 h – 12 h 15

Pétronille REME HARNAY

Chargée de recherche, Ifsttar/Splott petronille.reme-harnay@ifsttar.fr

De la messagerie express traditionnelle urbaine aux nouvelles plateformes de course, une révolution de l'organisation du travail ?

Les taux de sous-traitance de la messagerie ne cessent de croître. Il faut dire que les tournées urbaines, denses et longues sont particulièrement coûteuses. Le recours à la sous-traitance par l'intermédiaire de véhicules utilitaires légers a semblé un recours intéressant pour réaliser des économies mais engendre une grande dépendance des petites entreprises sous-traitantes vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres. Qu'est-ce du côté de la course urbaine qui connaît une explosion du nombre de microentreprises devenues sous-traitantes pour des plateformes numériques telles Deliveroo, Stuart, Uber eats, Foodora ? La dépendance y est-elle plus rude ou prend-elle une forme différente ?

Michael WHITTALL

Lecturer and researcher at the Institut für Soziologie at the Friederich Alexander Universität, Erlangen--Nürnberg
michael.whittall@fau.de

Are parcel companies the procurer of a new sustainable job motor or rather of precarious employment practices? The case of United Parcel Service

The employer association for the parcel and logistic industry, the Bundesverbandes Paket und Expresslogistik, regularly outlines how the parcel and logistic branches continue to outperform other branches in terms of economic and employment growth. At the center of market (E-commerce) and technological developments, digitalization, the German courier industry saw an employment expansion of 40.8% between 2002 and 2016 (Bundesverbandes Paket und Expresslogistik, 2017: 31). In the case of United Parcel Service, its German workforce has increased by around 40% since 2000. The presentation argues that a word of caution might be required when considering such a success story, though. We outline that the utilization of new digital possibilities although creating considerable new jobs represents a complex landscape consisting of many dangerous crevices that can engulf employees, their representatives and society as a whole. The central premise of this less-optimistic position involves highlighting how the aforementioned employment growth depends on an insecure business model -- companies such as United Parcel Service utilizing a value chain marked by various precarious contours. The precarious character of employment at UPS concerns not only subcontractors and sub-subcontractors, but also relates to UPS's own workforce, the majority of whom are employed on numerous part-time contracts. The presentation will also consider measures employee representatives have developed to stem, where at all possible, the precarious character of employment procured by digitally steered production processes at United Parcel Service.

C é l i n e

R A I M B E R T

Docteure en géographie, ingénieure d'études à SPLOTT celine.raimbert@ifsttar.fr

Quand les agriculteurs livrent la ville : s'adapter en coopérant. Étude sur les coopérations multi-acteurs en métropole lilloise

Depuis quelques années se développent des formes de distribution de produits alimentaires issus de l'agriculture locale avec des livraisons directes aux consommateurs. Avec l'essor de ces livraisons en ville dites « circuits courts », les agriculteurs du périurbain deviennent directement des acteurs de l'approvisionnement urbain quand ils effectuent eux même les livraisons. Les circuits courts représentent alors pour ces agriculteurs des contraintes fortes qui nécessitent des adaptations particulières : du développement de stratégies collectives combinées, le plus souvent, à l'intervention d'acteurs tiers de la

commercialisation ou de la logistique. La présentation s'appuiera notamment sur une enquête auprès de groupes de producteurs dans la métropole lilloise.

1 2 h 15 – 1 3 h 30 Pause Déjeuner

1 3 h 30 – 1 4 h 30 FILM

S a n d r i n e

W E N G L E N S K I

Université Paris Est – Marne--La--Vallée sandrine.wenglenski@u--pem.fr

One Day in New--York. The Delivery Workers' City Life 2018

Film de recherche exploratoire sur les figures de la livraison urbaine

La recherche *One Day in New--York. The Delivery Workers' City Life*(2018) a visé à explorer, par une approche visuelle, ce rouage de la machine urbaine que sont les activités liées à la livraison, en présentant le portrait en actes de certains de ces travailleurs, les conditions pratiques et le contenu de leur travail, les tâches ordinaires qu'ils effectuent et les caractéristiques de leur environnement professionnel et urbain dans la zone centrale de New York. Témoignant du quotidien de certaines figures de la logistique urbaine, le film est le résultat d'une enquête de terrain par observation ethnographique menée et filmée entre début juin et fin août 2017 à New York.

14 h 30 – 14 h 45 Pause

1 4 h 45 – 1 7 h

J a s m i n

S C H R E Y E R

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Universität Stuttgart jasmin.schreyer@sowi.uni--stuttgart.de

Does the digital Platform Economy lead to a Change of gainful employment? Urban delivery and the Case of Foodora

Foodora's riders increasingly shape the urban landscape of many cities around the globe and stand, on a first glance, symbolically for the 'new' workforce of independent contractors, who work at their own risk, without social security and for low wages. Foodora is testing the limits of its employer obligations by withdrawal to a position as an intermediary without traditional responsibility for its on--demand workforce. Therefore, the riders of Foodora solidarize, unite and demand on the long--term a collective agreement.

M a u r i l i o

P I R O N E

Research Assistant University of Bologna maurilio.pirone2@unibo.it

Platform capitalism, the entrepreneurship of urban condition and new forms of unionism

The image of the platform generally indicates a new type of enterprise based on sharing, aggregation of offer and demand, horizontality of exchange. It is, generally, a business model that is radically transforming the labour market, the organisation of the production process and the forms of consumption. We should also note the close relationship between many of the companies described as platforms and the urban dimension. On the one hand, the city is increasingly identified in a re--productive space in which activities linked to circulation, consumption and care are central. On the other hand, a new figure of productive subject seems to emerge, that of the urban entrepreneur who valorises some of his/her property related to his condition as a city user (the house, the means of transport) and his/her soft skills. At the same time, however, it is clear that strong inequalities are created where platforms seem to be able to impose themselves as a winning business model, while digital workers often complain about a lack of protection in terms of rights and salaries. Food delivery expansion and riders' unionism in the city of Bologna represent stimulating points of view on the role of urban spaces into capitalist accumulation, on new forms of labour immaterial control and workforce subjectivation.

J e a n

V A N D E W A T T Y N E

Sociologue, chargé de cours à l'Université de Mons (UMONS) et à l'Université Libre de Bruxelles (ULB)

Jean.VANDEWATTYNE@umons.ac.be

La situation des coursiers à vélo en Belgique : de Take Eat Easy (TEE) à Deliveroo

Cette communication se centrera sur les conséquences en termes de conditions d'emploi et de travail engendrées par la disparition de TEE et son remplacement par Deliveroo sur le marché belge. Parmi celles-ci figure le passage du statut de salarié à celui d'indépendant, ce qui entraînera une réaction de la part du Collectif des Coursier.e.s. Mais le cas des coursiers belges est aussi intéressant car il a fait apparaître un acteur--tiers -- la société coopérative SMart -- dans les relations collectives de travail. interpelle également par rapport à l'attitude des organisations syndicales à l'égard de ce nouveau secteur d'activité et de ses travailleurs.

Partenaires :

[LABEX Futurs urbains](#)

[IFSTTAR Splott](#)

[IDHE.S](#)

[AISLF CR32](#)

[AFS RT1](#)

Mis à jour le 15 octobre 2018

Télécharger



[Le programme \(pdf\)](#)

<https://idhes.parisnanterre.fr/manifestations-scientifiques/journees-d-etudes/livraisons-urbaines-travail-et-metiers-d->