

Accidents du travail non déclarés, pas ou mal indemnisés : les livreurs de repas payent le prix fort

Risquer un accident et livrer le repas à temps, ou perdre ses revenus : tel est le choix cornélien imposé par les plateformes de restauration à domicile à leurs livreurs, dont deux sont décédés récemment dans le cadre d'une livraison.



Le 12 octobre, un jeune livreur meurt au CHU de Montpellier. Renversé par une voiture lors d'une course pour une plateforme de livraison de repas à domicile, il allait fêter ses 20 ans. Quelques jours plus tard, à Lille, un autre scooter est renversé au beau milieu de la nuit. À côté de la victime, un homme de 31 ans, se trouve un sac réfrigéré *Uber Eats*.

Ces morts ne sont pas que des faits divers. À Pessac, Champs-sur-Marne, Mulhouse, Beauvais, Clamart, Villeurbanne, Paris, Sotteville-lès-Rouen ... Depuis 2019, au moins dix livreurs pour des plateformes numériques sont décédés dans le cadre de leur travail (selon le recensement de Matthieu Lépine, qui anime un compte *Twitter*¹ sur les accidents du travail). Sans compter les accidents non mortels.

Ces coursiers ont des statuts variables : les indépendants, encore largement majoritaires ; ceux qui disposent d'une activité salariée et qui complètent leurs revenus en livrant pour les plateformes ; et les salariés des coopératives ou d'entreprises de livraison. Dans ces deux derniers cas, les travailleurs bénéficient de la protection sociale des salariés : leurs employeurs cotisent auprès de la sécurité sociale pour assurer leur indemnisation en cas d'accident.

"Les feux rouges, les stop grillés ... Ils n'ont pas le choix."

Le métier de livreur est dangereux, particulièrement pour les indépendants, payés à la course et non pas à l'heure. Chaque course est payée en général moins de cinq euros. Les coursiers sont donc contraints de travailler plus de 35 h par semaine pour dégager un revenu viable.

"Le paiement à la course est accidentogène. C'est d'ailleurs bien pour cela qu'il est interdit dans le cadre du salariat."

¹ <https://twitter.com/DuAccident>

Les heures sont souvent effectuées de nuit, notamment en hiver, à partir de l'heure du dîner. Le travail de nuit augmente les risques pour ces travailleurs : moins visibles des autres véhicules, fatigués, la probabilité d'un accident en est d'autant plus grande.

"Le paiement à la course est accidentogène", déplore l'avocat Kévin Mention. "C'est d'ailleurs bien pour cela qu'il est interdit dans le cadre du salariat."

Membre du barreau de Paris, Kévin Mention défend de nombreux coursiers indépendants face aux plateformes. Il se bat pour une reconnaissance de leur statut de salarié, qui permettrait une meilleure protection face aux risques.

La qualité du matériel est un autre paramètre essentiel. Les coursiers doivent eux-mêmes payer leur outil de travail, scooter ou vélo, et en assurer l'entretien. Avec de faibles revenus, difficile de se payer un moyen de transport sécurisé, avec toutes les protections nécessaires. Dans les rues de Paris, on voit d'ailleurs de plus en plus de livreurs circuler en *Velib'* (vélos en libre-service) – même si c'est théoriquement interdit par les plateformes.

2019	Janvier	33	Pessac	livreur	19	accident de la route	Franck Page, un jeune coursier UBER Eats, meurt écrasé par un camion	France 3
2019	Mai	77	Champ-sur-Marne	livreur	19	accident de la route	Livreur Uber Eats à scooter / renversé alors qu'il rentrait d'une course chez lui	Le Parisien
2019	Aout	68	Mulhouse	livreur Deliveroo	24	accident de la route	Mourad est dans le coma une semaine après un accident pendant son travail. Il a fait une lourde chute à vélo pendant une course. Il a perdu l'usage de ses deux jambes. Gravement touché et victime d'un traumatisme crânien en août 2019, il était paralysé des membres inférieurs et supérieurs. Il aurait ensuite contracté une infection pulmonaire. Il est décédé en mars 2020,	DNA
2019	Decembre	60	Beauvais	livreur Uber Eats	28	accident de la route	un livreur Uber eats à scooter de 28 ans est décédé après un accident de la route dans le centre de Beauvais	Courrier Picard
2020	Septembre	92	Clamart	livreur Uber Eats	30	accident de la route	un livreur Uber Eats de 30 ans est décédé après un violent choc avec une moto de grosse cylindrée sur la départementale 306.	Le Parisien
2021	Mars	69	Villeurbanne	livreur	31	accident de la route	Mohammed livreur Deliveroo de 31 ans tué dans un accident. Sur son scooter il a été heurté par un véhicule qu'il n'aurait pas vu arriver en face de lui.	Le Progrès
2021	Mai	75	Paris	livreur	?	accident de la route	Rumel Ahmed, livreur de repas, est décédé hier Porte de la Chapelle, heurté par un camion.	CIAP75
2021	Mai	76	Sotteville-lès-Rouen	livreur	44	accident de la route	un livreur Uber Eats de 44 ans tué dans une collision entre son vélo et une voiture. Il venait du Nigeria, s'appelait Chahi et avait une femme et quatre enfants...	Ouest France
2021	Octobre	34	Montpellier	livreur	20	accident de la route	un livreur de repas (Uber/Deliveroo?), âgé de 20 ans, est décédé après avoir heurté avec son scooter une voiture qui tournait.	Actu
2021	Octobre	59	Lille	livreur	31	accident de la route	un livreur Uber Eats de 31 ans qui circulait à scooter est décédé. L'homme a été percuté à grande vitesse par une voiture.	VDN

Dix livreurs morts au travail depuis 2019 - Ce tableau dresse la liste non-exhaustive des livreurs de plateformes morts d'un accident durant leur livraison. - Matthieu Lépine, du compte Twitter @DuAccident

Le "flou de l'algorithme", qui attribue les commandes, évalue leur réactivité, calcule le parcours et le temps de trajet à réaliser, agit comme une épée de Damoclès au-dessus de la tête des livreurs, les poussant à toujours aller plus vite.

"Il y a quelques années, la plateforme Take it easy prenait en compte à la seconde près le temps d'acceptation d'une commande", illustre l'avocat.

Il est presque impossible pour les livreurs de savoir pourquoi et comment les commandes leur sont accordées. Ce flou met une "pression énorme" sur leurs épaules.

"Les feux rouges, les stop grillés ... Ils n'ont pas le choix", déplore Kévin Mention.

Il leur faut aller toujours plus vite, d'autant que le temps d'attente pour réceptionner une commande dans un restaurant n'est pas payé. Certaines plateformes menacent leurs livreurs d'une suspension

pure et simple de leur compte en cas de "retards" répétés. Le repas doit arriver à l'heure, peu importe la sécurité de ceux qui le servent à domicile.

Régulièrement, X, livreur pour Deliveroo en région parisienne, doit emprunter à scooter une route nationale pour livrer les repas, un trajet indiqué par l'algorithme. Il y est à chaque fois frôlé par des véhicules à grande vitesse. À l'été 2021, inquiet, il propose à la plateforme un autre itinéraire, qui allonge de quelques petites minutes le temps de livraison, mais qu'il juge plus sûr. En vain :

"Un nombre répété de retards (...) dans vos statistiques pourrait causer une fermeture de compte définitive par nos services", répond Deliveroo.

Dans la signature automatique du mail, figure l'affirmation de l'entreprise

"Votre sécurité est notre priorité."

"Parfois, je vois même des livreurs avec des plâtres ou des attelles circuler à vélo !"

Quelle protection peuvent espérer les travailleurs des plateformes face au risque élevé d'accidents ? Depuis 2020, les indépendants sont rattachés au régime général de la sécurité sociale. Les livreurs doivent ainsi cotiser auprès de la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM), mais le "risque spécifique d'accident du travail et maladie professionnelle" n'est pas pris en charge.

Pour être couverts en cas d'accident, ils doivent souscrire une assurance complémentaire. La loi El Khomri du 8 août 2016 reconnaît pour la première fois la "responsabilité sociale" des plateformes. Depuis janvier 2018, celles-ci doivent prendre en charge toute assurance complémentaire souscrite par leurs travailleurs, sauf si la plateforme propose elle-même

"un contrat collectif souscrit par la plateforme et comportant des garanties au moins équivalentes à l'assurance volontaire en matière d'accidents du travail"².

Très peu de livreurs ont connaissance de cette disposition, et, dans les faits, peu sont assurés individuellement. La faiblesse de leurs revenus n'incite pas à prendre une assurance complémentaire.

"Ces assurances ont été écrites sur un coin de table. Elles ne sont absolument pas pensées pour un métier dangereux"

La majorité de ces grandes entreprises propose à leurs livreurs une assurance gratuite dès leur inscription. Cette nouveauté, présentée comme une avancée, survient alors que des collectifs et syndicats de coursiers se mobilisent pour protester contre leur faible rémunération et pour des conditions de travail décentes.

"Ces assurances ont été écrites sur un coin de table. Elles ne sont absolument pas pensées pour un métier dangereux", critique Jérôme Pimot, porte-parole et cofondateur du Collectif des livreurs autonomes de plateformes (CLAP).

² Article L7342-2 du Code du travail.

Dans un communiqué du 7 septembre 2017, Deliveroo se félicite de proposer

"la première assurance complémentaire du secteur de l'économie numérique, entièrement gratuite pour les livreurs", en partenariat avec AXA (depuis, la plateforme a changé d'assureur pour Qover).

Malgré l'apparente gratuité, cette protection n'est pas vraiment un "cadeau". Elle arrive dans un contexte de baisse significative du prix des courses, et est le fruit d'une décision unilatérale des plateformes. Les livreurs et leurs représentants n'ont pas eu accès à la table des négociations, pour une protection sociale qui les concerne directement. Que prévoient ces assurances complémentaires ?

Mort pour Uber Eats - Lors de la marche blanche en mémoire de Franck Page. Cet étudiant de 18 ans travaillait à Bordeaux comme livreur autoentrepreneur pour compléter sa bourse d'études. Coursier à vélo pour la société Uber Eats, il est décédé le 17 janvier 2019, fauché par un camion alors qu'il portait un repas. Jérôme Pimot



Pour un salarié, un accident du travail est pris en charge dès le premier jour d'arrêt. Dans le cas des petites entreprises (entre 1 et 11 salariés), l'indemnisation est versée par la sécurité sociale, et complétée par l'employeur.

Pour les entreprises de plus de 200 salariés, ce sont elles qui doivent prendre en charge les frais financiers liés aux accidents : maintien du salaire, prise en charge des frais médicaux, éventuel remboursement du préjudice en cas de "faute inexcusable" (manquement à l'obligation de l'employeur de protéger ses salariés).

Les coursiers des plateformes sont bien loin d'avoir une protection équivalente. Par exemple, dans le cas de l'assurance de Deliveroo (Qover), pour une "incapacité totale de travail à la suite d'un dommage corporel", le livreur pourra toucher au maximum 50 euros par jour pour une période maximale de 30 jours.

Un salarié, lui, a un plafond d'environ 205 euros (pendant les 28 premiers jours) puis de 275 euros, sans durée maximale. Cela, sans compter les indemnités complémentaires versées par son employeur et sa mutuelle. Au total, le salarié ne perd quasiment pas ses revenus.

C'est loin d'être le cas des indépendants des plateformes. Le montant de leur indemnisation baisse encore si le livreur a rejoint Deliveroo depuis moins de deux mois : il passe à 25 euros par jour, avec un maximum de 150 euros en tout. Si vous êtes arrêtés plus de six jours, vous ne disposez plus de revenu... Des sommes minimes, qui incitent bien souvent les livreurs accidentés à continuer leur activité malgré tout.

"Parfois, je vois même des livreurs avec des plâtres ou des attelles circuler à vélo !", s'indigne Jérôme Pimot.

Dans le cas d'un accident mortel, cette même assurance propose une somme forfaitaire de 50 000 euros aux ayants-droit de la victime. Une misère, comparé à l'indemnisation d'un décès pour un salarié. Elle avoisine en moyenne le million d'euros si on prend en compte la totalité de la rente versée aux proches de la victime (souvent enfants et conjoints), plafonnée à 85% du salaire annuel du défunt. Dans ce cas de figure, les entreprises de plus de 200 salariés doivent d'ailleurs rembourser l'intégralité de ce montant à la CPAM.

Si leurs livreurs étaient reconnus comme salariés, Uber ou Deliveroo auraient donc à déboursier des sommes bien plus importantes pour leurs livreurs victimes d'accidents mortels durant une course.

Ne pas "se griller auprès des plateformes"

Pour Ludovic Rioux, secrétaire général de la CGT Uber Eats/Deliveroo de Lyon, ces assurances des plateformes s'inscrivent "dans une logique de charité" et non de solidarité.

"C'est l'inverse des principes de base de la sécurité sociale."

Pour les salariés, les risques sont mutualisés à l'échelle de la société : toutes les entreprises cotisent pour les salariés, à des taux variant selon le niveau de risques d'accident – un ouvrier du BTP court, par exemple, davantage de risque qu'un cadre d'une banque, l'entreprise du BTP cotisera donc davantage. À l'inverse, les plateformes, qui ne cotisent pas pour les livreurs auxquels elles recourent, proposent une assurance verticale, décidant unilatéralement du niveau de protection de leurs prestataires.



Capture d'écran de l'application Frichti - Pour cette plateforme de livraison par tournée, un livreur peut porter jusqu'à 20kg sur le dos, selon l'avocat Kévin Mention. C'est un risque conséquent : cela peut déséquilibrer les livreurs. - Image disponible sur la page de téléchargement de "Frichti coursiers" (Google Play)

Tous les indépendants doivent eux-mêmes veiller à leur protection sociale, via des assurances complémentaires. Mais, pour les travailleurs des plateformes, la situation est particulière.

"Sur dix accidents, il y en a peut-être un qui sera couvert", constate Jérôme Pimot du CLAP.

Contrairement aux autres indépendants, ils sont protégés uniquement lors de l'exercice de leur activité, et avec des conditions particulièrement strictes. Pour un salarié, la protection sociale est valable 24 heures sur 24. Idem pour un indépendant qui souscrit à une assurance complémentaire. La situation des livreurs fait exception. Seul l'exercice de leur activité leur permet une protection, ce qui crée une relation de dépendance encore plus forte vis-à-vis des plateformes.

Lors d'une enquête auprès de 27 livreurs lyonnais, le syndicaliste Ludovic Rioux constate que 21 d'entre eux ont déjà subi un accident. Pourtant, seulement trois l'ont déclaré, ils n'étaient plus en mesure de travailler. Par exemple, l'un d'eux est tombé en essayant d'éviter un scooter. Résultat, une cheville en miettes et un mois et demi de plâtre - sans possibilité de travailler.

"Il ne faut pas oublier les petits accidents, sans fractures. Dans ces cas, souvent, on ne les déclare pas."

Pourquoi un nombre si faible de déclarations ? Plusieurs raisons sont évoquées par le livreur. Certains n'ont pas de papiers en France, et ne peuvent donc prétendre à une quelconque couverture sociale. D'autres, bien qu'en situation régulière, ne peuvent pas se permettre de perdre d'argent : plutôt continuer à travailler, puisque les indemnités sont basses et qu'il y a une période de carence de sept jours. Il y a aussi une peur de "se griller" auprès des plateformes, de perdre des courses à la suite de l'arrêt.

Un premier procès pour faire reconnaître la "faute inexcusable" d'une plateforme

C'est d'ailleurs ce qui est arrivé à un ancien livreur sans-papiers de Frichti, défendu par l'avocat Kévin Mention. En mars 2019, son client est heurté par une voiture pendant une course. Il est immédiate-

ment transporté aux urgences. Diagnostic : traumatisme de l'épaule gauche. Il est arrêté pendant un mois. À son retour, *Frichti* diminue son accès au planning de livraison, il ne peut plus livrer autant qu'avant. Inquiet de ce qu'il perçoit comme une "sanction", il sollicite alors la plateforme. Selon l'avocat, celle-ci lui a répondu qu'il devait être plus rapide : seuls leurs "meilleurs" livreurs ont le privilège d'un planning plus fourni.

Son client n'a été convoqué à aucune visite médicale de reprise : elle n'est prévue que pour les salariés, qui doivent obligatoirement rencontrer la médecine du travail avant de reprendre leur activité. Trois mois après son premier accident, le livreur chute à nouveau. Il est pris en charge par les pompiers. Aux urgences, on note une contusion de l'épaule et du bras. Son poignet aussi le fait souffrir. Il est arrêté quelques jours, puis reprend le travail malgré la douleur. Il n'a pas le choix : chaque arrêt signifie une perte totale de ses revenus. Il parvient à travailler pendant quelques semaines, mais la douleur est trop forte. Il retourne à l'hôpital, on s'aperçoit qu'un os de son poignet est cassé. Opéré deux fois, il tentera plusieurs fois de reprendre le travail avant d'être suspendu par la plateforme en 2020, en même temps que d'autres livreurs sans papiers³.

Si ce coursier poursuit *Frichti*, c'est pour essayer de prouver qu'il y a "faute inexcusable" de l'employeur pour ces accidents du travail. Dans ce cas de figure, des dommages et intérêts sont versés par l'entreprise, puisqu'elle est considérée comme consciente du risque et donc responsable de l'accident. Un seul hic : la "faute inexcusable" n'est valable que dans le cadre d'un contrat de travail. Il s'agit donc de prouver d'abord le lien de subordination entre la plateforme, considérée comme l'employeur, et le livreur, qui serait alors considéré comme un salarié. Un arrêt de la Cour de cassation de mars 2020 va dans ce sens. Il affirme que le statut d'indépendant d'un chauffeur, qui officiait pour Uber, était bien "fictif", au vu du "pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements" de la plateforme.

À la connaissance de l'avocat, c'est la première fois qu'un livreur poursuit une plateforme numérique pour "faute inexcusable". Un dossier qui pourrait faire figure d'"exemple pour mettre fin aux abus". Le procès s'ouvrira le 6 décembre.

Emma Bougerol

Photo de une : © hjrivas, Pixabay

Sur le même sujet

- [Pour les livreurs de repas, le long chemin vers un revenu et des conditions de travail dignes](#)
- [Boulots de merde : "On revient à une économie de type féodale, une économie de la domesticité"](#)

³ <https://radioparleur.net/2021/05/03/livreurs-sans-papiers-frichti/>