

**UNIVERSITÉ GALATASARAY
INSTITUT DES SCIENCES SOCIALES
DÉPARTEMENT DE SOCIOLOGIE**



**Le nouveau capitalisme et
Les Coursiers des plateformes numériques à Istanbul**

THÈSE DE MASTER DE RECHERCHE

MERAL ASKER

DIRECTEUR DE RECHERCHE : DOÇ. DR. K. CEM ÖZATALAY

Juin 2023

ABREVIATION

AMT: Amazon Mechanical Turk

AKP : Partie de la Justice et du Développement

CDD : Contrat à durée déterminée

CDI : Contrat à durée indéterminée.

CHP : Parti Républicain du Peuple

ÇSGB : Le ministre du Travail et de la Sécurité sociale

ETUI : European Trade Union Institute

DHL : Dalsey, Hillblom ve Lynn

HDP : Parti Démocratique des Peuples

ILO : International Labor Organisation.

IBB : Grande Municipalité d'Istanbul

IPA : Agence de Planification d'Istanbul

KHD : L'Association des Droits des Coursiers

MYK : Institut de Qualification Professionnelle

NACE : La Nomenclature européenne des Activités économiques

TEHİS : Syndicat des Travailleurs du Tourisme, du Spectacle et des Services

TÜBİSAD : L'Association de L'Industrie informatique

TÜM-TİS : Syndicat de Tous les Travailleurs des Transports

TRT : Radio-Télévision de Turquie

UPS : United Parcel Service

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire.

En premier lieu, je souhaite avant tout remercier mon directeur du mémoire M Cem ÖZATALAY d'avoir accepté être mon directeur de mémoire. Je le remercie de m'avoir encadré, aidé, sa disponibilité et conseillé. Son exigence m'a grandement stimulé et merci pour m'a prise par la main.

Tout d'abord, je tiens à remercier tous les coursiers que j'ai interviewés pour le temps qu'ils m'ont accordé et leur amabilité. Sans eux, la partie terrain de mon travail n'aurait pas pu être réalisée.

J'ai envie d'adresser mes très sincères remerciements à celui qui a contribué à l'élaboration de mon mémoire, mon fiancé Umur Aksakal qui m'a soutenu, encouragé.

Un grand merci à ma mère Hasret et mes sœurs Betül, Zuhâl et Ayşenur, pour leur amour, leurs conseils ainsi que leur soutien inconditionnel, à la fois moral et économique, qui m'a permis de réaliser les études que je voulais et par conséquent ce mémoire.

Je voudrais exprimer ma reconnaissance envers mes collègues Palais de France qui m'ont apporté leur soutien moral et intellectuel tout au long de ma démarche. En plus un grand merci à mon collègue Stephan pour ses conseils de mon mémoire.

TABLES DES MATIERS

ABREVIATION	III
REMERCIEMENTS	IV
RÉSUMÉ.....	VII
ÖZET	IX
ABSTRACT.....	XI
INTRODUCTION.....	1
1. La méthode et le terrain, le terrain et l'échantillon de l'enquête	4
1.1. La question du départ de la recherche	6
1.2. Le plan du mémoire	7
CHAPÎTRE 1	8
1. Le nouveau capitalisme.....	8
2. Compréhension de Gig Economy.....	9
2.1. L'individu créé par le néolibéralisme et la Gig Economy	15
2.2. La fonction Gig Economy	18
2.3. Les Gig Workers : Travailleurs des plateformes.....	19
3. Précarité.....	20
4. Le travail et les changements technologiques.....	21
5. Les modelés de travail atypique	22
5.1. Flexibilité	23
5.2. Le travail freelance.....	25
5.3. Le travail à temps partiel	26
5.4. Télétravail.....	27
CHAPÎTRE 2	29
1. Le secteur du transport et de la logistique	29
2. La logistique en période de pandémie et E-commerce en Turquie.....	30
3. Dans le secteur transport les coursiers en Turquie	31
4. Le secteur transport et le métier de coursiers.....	33
4.1. L'évaluation de métier coursier	34
4.2. De travailleur salarié à coursier Esnaf.....	36

4.3. L'organisation des coursiers et les syndicats	40
CHAPITRE 3	44
1. Les coursiers en Turquie	44
1.1. Une évaluation chronologique.....	44
1.2. Trajectoire de travail.....	47
1.3. Le profil des coursiers	49
1.4. Invisibilité des coursiers dans la période pandémique.....	53
1.5. Le mythe de liberté et l'illusion d'être le patron	54
1.6. Calcul du cout des livraisons	55
1.7. Précarité le travail.....	56
1.8. Aucune responsable.....	57
1.9. Travail sans arrête.....	58
1.10. Pression de vitesse.....	59
1.11. Les problèmes des Equipment.....	63
1.12. Les risques la vie et le travail : La commande ou la vie	63
CONCLUSION.....	66
BIBLIOGRAFIE	70
ANNEXES	74
Annexe 1 : Le profil des interviewes	74
Annex 2 : Document d'interviewe	75
Annexe 3 : Le guide entretien	76

RÉSUMÉ

Les années 1980 sont considérées comme un tournant dans le processus de néolibéralisation de la Turquie. Cette transformation dans le monde et en Turquie a provoqué certains changements dans les relations travail en matière des avancées technologiques. Ces dernières ont eu divers effets, soit positifs soit négatifs, sur le fonctionnement des entreprises et les vies des travailleurs. Dans ce contexte, de nouveaux modèles de travail sont développés dans le sillage du nouveau capitalisme, on a assisté à l'émergence d'un nouveau sujet appelé néolibéral, qui est censé d'être rationnel, intéressé et entrepreneur de soi dans tous les domaines de la vie. Mais ce même sujet était aussi plus vulnérable, précaire et condamné à des conditions de précarité qu'il ne l'a jamais été. L'un des domaines dans lesquels ces caractéristiques du nouveau capitalisme, qui condamne le sujet à une existence précaire tout en attendant de lui qu'il soit un entrepreneur, ont été les plus évidentes est l'économie de plateforme. La flexibilisation des conditions du travail a entraîné le discours de « viens et sois ton propre patron ! ». Bref, le mode de travail propre à l'après-guerre a laissé sa place à un mode de travail plus flexible, plus autonome, mais plus précaire.

De même, le modèle qui décrit le mieux le travail des coursiers dans le nouveau capitalisme est la « gig economy » (« économie à la tâche »). "GIG" est un concept en anglais et signifie originalement une forme abrégée d'engagement utilisée par les musiciens de jazz. Quant à l'économie, elle signifie l'économie des petits boulots avec l'emploi à courte terme. Le régime du travail des coursiers correspond parfaitement à la *GIG economy*, parce qu'il contient principalement le travail à la pièce en étant juridiquement les partenaires de l'entreprise qui les emploie.

Dans cet environnement caractérisé par la *GIG economy*, la transition vers des styles de travaux de plus en plus flexibles s'est accélérée pendant le processus de pandémie où le Commerce électronique a connu une croissance rapide en créant également une demande inédite pour les moto-courriers en entraînant une transformation en termes de mode d'emploi. Répondre à ce besoin incombait aux moto-courriers.

Avant la pandémie, les coursiers étaient employés comme salariés. Toutefois, la pandémie a provoqué une transition du travail salarié vers le travail indépendant dans ce secteur d'activité. Dans un premier temps, cette transition s'est appuyée sur des mesures incitatives sous le slogan "chacun sera son propre patron". Après un certain temps, le travail indépendant est devenu une obligation. C'est ainsi qu'est né le « *coursier Esnaf* ». Dans ce modèle, les moto-coursiers sont considérés comme des entrepreneurs indépendants et gagnent un revenu en fonction du nombre de colis qu'il livre et/ou de la durée de leurs travaux. Toutefois, en cas d'accident ou de maladie, ils ne peuvent pas travailler et ne peuvent donc pas percevoir de revenus. D'autre part, dans ce nouveau régime du travail, le moto-coursier qui paie lui-même son assurance sociale est responsable des dépenses de son véhicule, telles que le carburant, l'entretien et les réparations. Et enfin, puisqu'il est un entrepreneur indépendant sur le plan légal chaque moto-coursier doit travailler avec un comptable qui crée une dépense supplémentaire.

Cette étude examine comment les moto-coursiers, qui se transforment en *coursiers-Esnaf* d'une part et perdent progressivement leurs conditions de travail protégées d'autre part, donnent un sens à cette transformation. Se considèrent-ils comme des travailleurs ou des commerçants ? Pensent-ils que leurs revenus ont augmenté dans ce nouveau modèle de travail ? Trouvent-ils juste d'être privés des droits sociaux liés au travail salarié ? Comment envisagent-ils leur avenir ?

Dans cette recherche, qui est basée sur les données obtenues à partir d'une enquête de terrain menée par le biais d'entretiens semi-structurés avec des coursiers dans le cadre de techniques de recherche qualitative, nous avons compris que les personnes interrogées ne considèrent pas leur profession comme un véritable emploi, mais comme un emploi qu'elles exercent pour éviter le chômage. En outre, nous verrons que le modèle d'emploi sous la forme de *coursiers-Esnaf* ne permet pas aux coursiers de s'individualiser dans un sens positif, et que la principale fonction de ce modèle est d'affaiblir les voies de la lutte collective pour la défense des droits et les activités de syndicalisation des coursiers.

ÖZET

1980'li yıllar Türkiye'de neo-liberalleşme sürecinde bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. Dünyada ve Türkiye'de yaşanan bu dönüşüm, teknolojik ilerlemelerin bir sonucu olarak çalışma ilişkilerinde bir dizi değişikliği de beraberinde getirmiştir. Bunların şirketlerin işleyişi ve çalışanların yaşamları üzerinde hem olumlu hem de olumsuz çeşitli etkileri söz konusudur. Bu bağlamda, yeni kapitalizmle birlikte yeni çalışma modelleri ortaya çıkmış ve neoliberal olarak adlandırılan, hayatın her alanında rasyonel, çıkarıcı ve girişimci olması beklenen yeni bir öznenin ortaya çıkışına tanık olunmuştur. Ancak bu özne aynı zamanda her zamankinden daha kırılabilir, eğreti ve güvencesiz koşullara mahkumdur. Öznenin girişimci olmasını beklerken onu güvencesiz bir varoluşa mahkum eden yeni kapitalizmin bu özelliklerinin en belirgin olduğu alanlardan biri de platform ekonomisidir. Çalışma koşullarının esnekleşmesinin, "gel kendi işinin patronu ol!" söylemine yol açtığını görürüz. Kısacası, savaş sonrası döneme özgü güvenceli, iyi ücretli, sosyal haklar bakımından gelişkin çalışma rejimi günümüzde yerini, daha esnek, daha özerk ama daha güvencesiz bir çalışma rejimine bırakmıştır.

Yeni kapitalizmde kuryelerin çalışmalarını en iyi tanımlayan model "gig ekonomisi"dir. "GIG" İngilizce bir kavramdır ve aslen caz müzisyenleri tarafından kullanılan kısa süreli angajman biçimi anlamına gelmektedir. Ekonomiye gelince, kısa süreli istihdam ile geçici işlerin ekonomisi anlamına gelir. Kuryelerin çalışma rejimi GIG ekonomisine mükemmel bir şekilde uymaktadır, çünkü çoğunlukla parça başı çalışmayı içermektedir ve yasal olarak kendilerini istihdam eden şirketin ortağı kabul edilirler. GIG ekonomisinin karakterize ettiği bu ortamda, giderek esnekleşen çalışma biçimlerine geçiş, e-ticaretin hızlı bir büyüme yaşadığı pandemi sürecinde hızlanmış, kuryeler için de benzeri görülmemiş bir talep yaratmış ve istihdam biçimleri açısından bir dönüşüme yol açmıştır.

Pandemi öncesinde kuryeler ücretli işçi olarak istihdam ediliyordu. Ancak pandemi, bu sektörde ücretli çalışmadan serbest çalışmaya doğru bir geçişi tetikledi. Başlangıçta bu geçiş "herkes kendi işinin patronu olacak" şiarıyla teşvik üzerine kuruluydu. Bir süre sonra serbest meslek bir zorunluluk haline geldi. "Esnaf kurye" bu şekilde ortaya çıktı. Bu modelde kuryeler bağımsız yükleniciler olarak kabul ediliyor ve teslim ettikleri paket sayısına ve/veya çalışma sürelerine göre gelir elde ediyorlar. Ancak, kaza veya hastalık durumunda çalışamazlar ve dolayısıyla herhangi bir gelir elde edemezler. Buna ek olarak, bu yeni istihdam biçimi altında, kendi sosyal sigortalarını ödeyen moto-kuryeler, araçlarının yakıt, bakım ve onarım gibi masraflarından sorumlu olurlar. Ve son olarak, yasal olarak bağımsız yükleniciler oldukları için, her motorlu kuryenin bir muhasebeci ile çalışması gerekir ki bu da ek bir masraf kapısını oluşturur.

Bu çalışma, bir yandan kendilerini esnaf kuryelerine dönüştüren, diğer yandan da güvenceli çalışma koşullarını giderek kaybeden motorlu kuryelerin bu dönüşüme nasıl anlam verdiklerini incelemektedir. Kendilerini işçi olarak mı yoksa esnaf olarak mı görüyorlar? Bu yeni çalışma modeli altında gelirlerinin arttığını düşünüyorlar mı? Ücretli çalışmaya bağlı sosyal haklardan mahrum bırakılmanın adil olduğunu düşünüyorlar mı? Geleceklerini nasıl görüyorlar?

Nitel araştırma teknikleri kullanılarak kuryelerle yarı yapılandırılmış görüşmeler yoluyla gerçekleştirilen bir saha araştırmasından elde edilen verilere dayanan bu çalışmada, görüşülen kişilerin mesleklerini gerçek bir iş olarak değil, işsizlikten kurtulmak için yaptıkları bir iş olarak gördüklerini anlıyoruz. Ayrıca, kurye-Esnaf şeklindeki istihdam modelinin kuryelerin kendilerini olumlu anlamda bireyselleştirmelerine izin vermediğini ve bu modelin temel işlevinin kuryelerin hak savunusu ve sendikalaşma faaliyetleri için kolektif mücadele kanallarını zayıflatmak olduğunu göreceğiz.

ABSTRACT

The 1980s are considered a turning point in Turkey's neoliberalization process. This transformation in the world and in Turkey brought about a number of changes in labor relations as a result of technological advances. These have had various effects, both positive and negative, on the functioning of companies and the lives of workers. In this context, new work models were developed in the wake of the new capitalism, witnessing the emergence of a new subject qualified as neoliberal, who was expected to be rational, self-interested and self-entrepreneurial in all areas of life. But this same subject was also more vulnerable, fragile and condemned to precarious conditions than ever before. One of the areas in which these characteristics of the new capitalism, which condemns the subject to a precarious existence while expecting him to be an entrepreneur, have been most evident is the platform economy. The flexibilization of working conditions has led to the discourse of "come and be your own boss!" In short, the post-war mode of work has given way to a more flexible, more autonomous, but more precarious one

Similarly, the model that best describes courier work in the new capitalism is the "gig economy". "Gig" is a concept in English and originally stands for a shortened form of engagement used by jazz musicians. As for the economy, it means the economy of odd jobs with short-term employment. The work regime of couriers corresponds perfectly to the gig economy, because it mainly involves piecework, and they are legally partners of the company that employs them. In this environment characterized by the gig economy, the transition to increasingly flexible working models accelerated during the pandemic process, when e-commerce grew rapidly, creating unprecedented demand for couriers and transforming their mode of employment.

Before the pandemic, couriers were employed as salaried workers. However, the pandemic triggered a transition from salaried to self-employed work in this sector. Initially, this transition was based on incentives under the slogan "everyone will be their own boss". After a while, self-employment became an obligation. The "Esnaf courier" was born. In this model, couriers are considered independent contractors and earn an income based on the number of parcels they deliver and/or

the duration of their work. However, in the event of accident or illness, they cannot work and therefore cannot receive any income. In addition, under the new work regime, the motocourier who pays his own social insurance is responsible for vehicle expenses such as fuel, maintenance and repairs. And finally, as a legally independent contractor, each motorcourier must work with an accountant, which creates an additional expense.

This study examines how motorcouriers, who are transforming themselves into the *Esnaf* couriers on the one hand, and gradually losing their protected working conditions on the other, make sense of this transformation. Do they see themselves as workers or merchants? Do they think their incomes have increased in this new working model? Do they think it's fair to be deprived of the social rights associated with salaried work? How do they see their future?

In this research, which is based on data obtained from a field survey conducted through semi-structured interviews with couriers as part of qualitative research techniques, we understand that the interviewees do not consider their profession as a real job, but as a job they do to avoid unemployment. Furthermore, we will see that the employment model in the form of the *Esnaf* couriers does not allow couriers to individualize themselves in a positive sense, and that the main function of this model is to weaken the channels of collective struggle for the defense of rights and the unionizing activities of couriers.

INTRODUCTION

Le but de cette étude¹ est d'expliquer les effets sociaux de la gig economy en Turquie à travers le cas des coursiers. L'économie Gig, également connu sous le nom des petits boulots, est le meilleur modèle pour expliquer les conditions de travail des coursiers en Turquie.

Le développement des technologies a été un moyen pour le capitalisme de se renouveler et d'entrer dans de nouveaux domaines. L'économie de plateforme est l'une des expressions de ce processus de renouvellement. La prétention de l'économie de plateforme, qui s'est développée en partant du principe que tout le monde peut devenir entrepreneur, freelance ou même patron grâce aux possibilités offertes par la technologie numérique, est de conduire à plus de concurrence et à plus de productivité.

Il existe une relation étroite entre le nouveau capitalisme et la Gig Economy. Dans l'économie de plateforme, l'achat et la vente de services, le commerce et les processus de génération de revenus par le biais de plateformes numériques et de l'internet constituent des éléments essentiels.

La Gig Economy, quant à elle, fait référence à un modèle commercial dans lequel les indépendants gagnent un revenu en travaillant sur des emplois temporaires, basés sur des projets. Dans ce modèle d'entreprise, les individus travaillent de manière indépendante et offrent souvent leurs services via une variété de plateformes. Par exemple, des plateformes comme Uber, Airbnb, Upwork proposent les services de particuliers tels que des chauffeurs, des propriétaires et des indépendants et les mettent en relation avec des acheteurs.

¹ Tout au long de cet étude, le mot Esnaf va avoir un sens spécifique, même si c'est un mot terme turc, ce mot ne va pas être traduire en français. Esnaf, ce sont les personnes professionnelles et artistiques dont les activités économiques sont basées sur le travail physique avec leur propre capital, qui paient des impôts de manière simple et qui ont une comptabilité. C'est une personne qui travaille par elle-même dans le langage courant. Les commerçants ont toujours été le sujet de la politique. Selon les politiciens, les Esnafs sont la colonne vertébrale de ce pays et de cette nation. Par conséquent, ce concept a également une signification traditionnelle. Il n'est donc pas traduit par 'petit commerce'.

Il n'est pas possible d'examiner les effets de la plateforme sur les processus de travail et l'organisation du travail uniquement en suivant l'évolution historique avec certains concepts. Un cadre théorique est également essentiel pour donner un sens à la plateforme de l'économie et des processus de travail. Suite à l'analyse de contenu, l'un des principaux arguments de cette étude est que les plateformes sont nées dans un certain contexte en tant que modèle d'entreprise qui a émergé en réponse à une crise de l'histoire du développement capitaliste. Pour expliquer les effets de ces crise² précis que ; *Lorsqu'une crise survient, le capitalisme a tendance à se restructurer. De nouvelles technologies, de nouvelles formes d'organisation, de nouveaux modes d'exploitation, de nouveaux types d'emplois et de nouveaux marchés apparaissent pour créer une nouvelle façon d'accumuler le capital. En particulier, l'accent a été remis sur l'essor de la technologie.* La récente crise du capitalisme était la pandémie de COVID-19.

La pandémie de COVID-19 a fortement bouleversé le paysage du secteur commercial mais surtout le secteur transport, distribution et logistique. A l'annonce de la pandémie mondiale en mars 2020, les confinements stricts ont poussé les entreprises plateformes dans les bras du secteur du commerce en ligne. Nous pouvons dire qu'elle a eu du pain béni pour e-commerce. Bien entendu, l'impact de la technologie, de la mondialisation et de l'internet lui a également apporté une plus grande importance. Au niveau mondial, la pandémie a été le facteur déclencheur de e-commerce avec l'essor technologique. Cette étude s'intéresse à la façon liée à la pandémie du Covid19 accélère l'expansion du e-commerce d'entreprises.

En Turquie vers la fin de la pandémie, les médias ont diffusé deux informations qui ont retenu l'attention des gens. Pendant la pandémie il y a eu des couvre-feux mais quelques professions pouvaient exercer. L'une d'elles étaient coursier. La période pandémique, qui a touché le monde entier a commencé avec le premier cas en Turquie le 11 mars 2020. Il y a eu de nombreux couvre-feux jusqu'au 1 juin 2020, date à laquelle les restrictions en Turquie ont été levées. Au cours de cette période, une forte augmentation des dépenses du marché et des commandes de produits alimentaires ont débuté. Les plateformes numériques ont commencé à être

² Srnicek, N. (2017). *Platform capitalism*. Cambridge: Polity.

beaucoup utilisées en raison du couvre-feu les services de livraison étaient assurés par des coursiers motorisés.

Lors d'une journée très venteuse à Istanbul³ (130 km/h) deux chauffeurs de bus ont protégé quatre coursiers sur le 15 Temmuz Şehitler Köprüsü. Quand j'ai vu cette nouvelle, je me suis posé cette question. La guerre ouvrière est-elle sur le pont contre le vent ou contre le capitalisme ? Il était recommandé de ne pas sortir en raison du vent fort. Cela incluait les coursiers, mais certains coursiers l'ont violé. La raison en était le système de travail à la pièce dans la Gig Economy. Dans l'évolution du système de courrier, le courrier qui ne fait pas de livraison ne peut pas gagner d'argent. Il était impensable de ne pas travailler une journée, car même une livraison était très importante.

La deuxième raison ce sont les grèves de coursier. Le taux d'inflation a été annoncé à 36% par l'Institut statistique de Turquie (TÜİK) mais les coursiers ont déclaré que l'entreprise avait augmenté leur salaire en moyenne de 11%. À partir de ce moment la cause des coursiers a été mise en lumière et ils ont commencé à pouvoir défendre leurs droits notamment avec l'aide des syndicats.

Prenons les exemples ci-dessus nous nous posons cette question en nous référant principalement à la question sur la possibilité d'établir une relation significative entre les coursiers et devenir patron. En tant que patron, ces travailleurs sont-ils vraiment considérés comme des patrons sous une telle pression ?

De ce fait la question suivante vient à l'esprit. Un travailleur peut-il être à la fois travailleur et patron ? Les coursiers sont-ils patron, l'entrepreneur ou les ouvriers ? Nous essaierons de le savoir à la littérature et du point de vue des coursiers.

En fait, par cette recherche, nous souhaitons connaître l'origine de ces propos de donc la relation entre nouveau capitalisme, néolibéralisme et principalement la Gig Economy. Alors, nous allons essayer de trouver une réponse à nos interrogations

³ Pour nouvelle accédez d'ici : <https://www.dha.com.tr/gundem/15-temmuz-sehitler-koprusunde-4-motosikletliye-2-otobus-korumasi-1863232>

et les difficultés et les combat des coursiers, aux yeux de ces pratiques en Turquie, particulièrement pour notre groupe d'interviewées.

1. La méthode et le terrain, le terrain et l'échantillon de l'enquête

Le premier segment de l'échantillon comprend les travailleurs des entreprises plates-formes d'Istanbul. Pour mieux comprendre la vie professionnelle des coursiers, nous avons opté pour un entretien semi-structuré comme méthode d'analyse des données qualitatives. Cette approche nous a permis de mieux comprendre leur situation. Nous avons mené les entretiens à l'aide d'un guide d'entretien semi-structuré.

La recherche menée entre septembre et décembre 2022 est une étude compréhensive qui plonge dans le monde des travailleurs des plateformes. Pour s'assurer que la recherche est approfondie et détaillée, nous avons utilisé à la fois une compilation de données secondaires et des données primaires collectées par le biais de méthodes qualitatives. Grâce à cette approche, nous avons cherché à apporter une compréhension plus nuancée des travailleurs des plateformes, en explorant leurs expériences quotidiennes et leurs défis de manière plus approfondie. Pour ce faire, une analyse documentaire a été réalisée en croisant trois types de sources : universitaires, journalistiques et syndicales. En examinant les sources académiques, nous avons pu apprendre les résultats des dernières recherches et les théories sur le sujet. Les sources journalistiques, quant à elles, ont offert une vision plus pratique du secteur d'activité, tandis que les sources syndicales ont donné un aperçu sur les luttes collectives des travailleurs. Grâce aux entretiens, nous avons pu collecter des données primaires et obtenir des témoignages de première main sur les expériences des travailleurs des plates-formes. Cette approche qualitative nous a permis d'explorer les nuances des conditions de travail et les défis auxquels sont confrontés les travailleurs des plateformes, qui sont souvent négligés dans les études quantitatives. En combinant ces deux méthodes, nous avons pu développer une perspective plus holistique et plus approfondie de la vie des travailleurs des plateformes, en mettant en lumière les réalités auxquelles ils sont confrontés.

Cette section décrit la méthodologie utilisée et explique comment l'échantillon a été constitué. Afin de pouvoir aborder les questions de départ de la recherche, nous avons décidé de mener une étude qualitative. En effet, par son approche compréhensive, l'étude qualitative permet notamment d'explorer le lien entre le contexte dans lequel s'inscrit le travail et le produit scientifique. Pour ce faire, 15 entretiens ont été menés en face à face avec les coursiers des plateformes de livraison à Istanbul. Les entretiens ont été enregistrés et ont duré entre 11 minutes et 2h 23 minutes. La grille d'entretien abordait les questions des difficultés et des obstacles à leurs actions dans leur vie de travail, ainsi que des éléments sur leurs trajectoires biographiques.

Après avoir pris la décision d'enquêter auprès des coursiers qui ont fait l'objet de cette étude, ma première démarche a été de procéder à une analyse bibliographique approfondie. Mon objectif premier était d'acquérir une compréhension globale du statut des coursiers à l'échelle mondiale et en Turquie en particulier. En outre, j'ai cherché à découvrir des détails concernant leurs heures de travail, les types de risques auxquels ils sont confrontés dans le cadre de leur travail, ainsi que d'autres informations pertinentes. Pour atteindre ces objectifs, j'ai choisi de mener des entretiens en face à face plutôt que de m'appuyer uniquement sur des méthodes de recherche quantitatives telles que les questionnaires.

Le choix de la méthode de recherche dans cette étude particulière présentait à la fois des avantages et des inconvénients. L'un des principaux avantages est la possibilité de poser des questions directes et d'écouter les réponses des personnes interviewées. Les coursiers faisant partie intégrante du secteur, ils possèdent des informations et des connaissances précieuses que les chercheurs ne connaissent peut-être pas, ce qui permet de faire une meilleure étude. Avant même de me lancer dans ce projet, je savais que les coursiers travaillent généralement 16 heures par jour. Malheureusement, le principal inconvénient de cette étude est qu'en raison de l'intensité de leur travail, aucun des coursiers n'a accepté facilement d'être interviewé. Cependant, j'ai réussi à trouver des participants volontaires en sollicitant des amis et des connaissances, ce qui a eu un effet boule de neige.

1.1. La question du départ de la recherche

Le concept de "shopping" a une histoire riche et fait partie intégrante de la vie quotidienne et sociale. Du troc à la monnaie, le concept d'achat a subi des transformations remarquables. Les activités d'achat, qui se déroulaient autrefois dans un cadre traditionnel et local, sont devenues au fil du temps des activités plus prévisibles et organisées. Grâce à cette transformation, les lieux d'achat ont acquis un caractère moderne et mondialisé. Le concept de monnaie est apparu lorsque l'acte d'achat, qui se développait rapidement, a nécessité une mesure standard de la valeur. Le capitalisme est apparu à la suite de ce changement, ravivant la relation entre la production et la consommation. En outre, l'essor de la technologie a créé de nouvelles possibilités pour le capitalisme d'évoluer et de s'étendre à de nouveaux domaines

Lorsque nous marchons dans les rues, il est impossible de manquer les tenues colorées des coursiers qui arborent une gamme de teintes allant du rose à l'orange en passant par le violet⁴. Ces travailleurs, connus sous le nom de coursiers de plateforme, font l'objet de la présente étude. Compte tenu de l'omniprésence des services de livraison, on peut affirmer sans risque de se tromper que presque tout le monde a eu une interaction avec eux d'une manière ou d'une autre. En Turquie, ces coursiers ont fait la une des actualités pendant la pandémie en raison des grèves qu'ils ont menées contre leurs employeurs. Malgré un taux d'inflation de 36 % annoncé par l'Institut statistique turc (TÜİK), les entreprises n'auraient augmenté leurs salaires que de 11 % en moyenne. Ces actions ont mis en lumière la situation critique des coursiers des plates-formes et ont déclenché un mouvement en faveur de meilleures conditions de travail, notamment avec le soutien des syndicats. La réponse des employeurs et du gouvernement à la lutte des coursiers motorisés avec le soutien des syndicats a été la transition vers le modèle dit de "coursier Esnaf".

Le modèle de coursier Esnaf pose un défi en matière d'action collective pour les coursiers. Si le terme "coursier" fait généralement référence à ceux qui utilisent

⁴ Ces couleurs représentent certaines entreprises des plateformes opérant en Turquie. Comme c'est le cas partout dans le monde, les travailleurs des plateformes portent des uniformes d'entreprise et effectuent des livraisons.

des véhicules motorisés, tels que les scooters en Turquie, il peut également inclure ceux qui utilisent des bicyclettes dans d'autres pays.

Dans cette étude, nous nous penchons sur la relation entre les coursiers et la capacité de ces derniers à devenir des patrons. Plus précisément, nous nous demandons si ces travailleurs sont réellement considérés comme des patrons lorsqu'ils sont sous une pression importante. Nous examinons également le terme "Esnaf" qui, en turc, désigne les professionnels et les artistes qui exercent un travail physique avec leur propre capital, paient simplement des impôts et ont une comptabilité. Quel est le lien entre ce concept et la profession de coursier ? En fin de compte, notre objectif est d'enquêter sur les personnes qui choisissent cette profession précaire et sur les raisons qui les poussent à le faire. Tout au long de cette étude, nous tenterons de fournir une analyse approfondie sur ces questions.

1.2. Le plan du mémoire

Dans le cadre de notre recherche, nous visons à répondre aux questions suivantes : 1. Le modèle de coursier Esnaf, en tant qu'une des expressions de la Gig economy, ne rend-il pas les travailleurs de plus en plus précaires en leur promettant d'être leurs propres patrons ? 2. Quel est le rôle de l'État dans le développement de ce modèle ? 3. Les étudiants et les immigrants accèdent-ils plus largement à la profession de coursier en Turquie, comme en Europe ? 4. L'autonomie et la liberté offertes par le modèle Esnaf Kurye ont-elles des effets négatifs sur les revenus et les droits des coursiers, ainsi que sur leur capacité à agir collectivement ? Nous étudierons ces questions en profondeur au fur et à mesure que nous avancerons dans notre recherche.

Pour pouvoir répondre à ces questions, nous commencerons par explorer la Gig Economy et sa relation avec le modèle de coursier Esnaf dans le premier chapitre. Dans le deuxième chapitre, nous nous pencherons sur l'évolution historique de la logistique et sur la manière dont elle est liée au commerce électronique. Enfin, les résultats de notre enquête sur le terrain seront analysés dans le troisième et dernier chapitre

CHAPÎTRE 1

1. Le nouveau capitalisme

La théorie Marxienne définit ce nouveau capitalisme qui se développe dans les pays capitalistes comme différents termes tels que ‘ capitalisme numérique⁵ ce terme a été utilisé pour la première fois par Schiller », « capitalisme cognitif », « capitalisme de l'information », « capitalisme de l'innovation », « techno-capitalisme » et « capitalisme des technologies de l'information (TI) ». Bien que les caractéristiques fondamentales du capitalisme n'aient pas changé dans ce nouveau capitalisme, il y a eu de nouveaux ajouts. Ce qu'il est ajouté, le "nouveau" domaine de la nouvelle économie a été Internet⁶. Le néolibéralisme exigeait la transformation de l'individu dans sa globalité, pas seulement du temps et de l'obéissance, avec la transformation des formes et des rapports de production depuis la fin des années 1970. Il s'imposa avec une violence considérable, tant au plan national qu'international⁷. Cette transformation de l'individu est bien critiquée par le sociologue Richard Sennett⁸. Il s'intéresse à la question du talent dans la culture de nouveau capitalisme car dans cette période où nous vivons, avec l'articulation de la technologie aux métiers, la capacité humaine est perçue comme illimitée. Selon lui, les entreprises ont commencé à transformer déstabilisation et fragmentation. Donc l'effet de changement aux individus ou travailleurs donnent plusieurs défis ; négligence des expériences, obtenir constamment différents certificats et en conséquence, pour charger constamment de nouvelles compétences sur l'individu et migrant sans cesse d'une tâche, d'un lieu de travail à l'autre. La transition d'une compétence à une autre est décidée par l'organisation économique. Ce qui est attendu est "développement continu" suivi de l'obsolescence accélérée des compétences. Par conséquent, il continue d'exister dans un changement et un cycle constant. Les personnes qui en font l'expérience changent constamment d'entreprise. Il y a des individus qui ne savent pas quoi faire demain et font des petits boulots. Les coursiers font partie de ceux qui ont vécu ce changement jusqu'au bout. Ils sont les sujets de l'économie de petit boulot, la Gig economy. Par conséquent, dans cette section, nous

⁵ Schiller, D. (1999). *Digital Capitalism*. Cambridge: MIT Press.

⁶ Akçoraoglu, A. (2019). 'Yeni Kapitalizm' Teorileri, Dijital Devrim ve Türkiye Kapitalizmi. (525-575, Éd.) *Mülkiye Dergisi*, 3(43).

⁷ Rossi, A. (2018). Neoliberal Ruhlar. *Cogito*(91), pp. 121-153.

⁸ Sennett, R. (2006). *La culture du nouveau capitalisme*. Paris: Albin Michel.

expliquerons en détail la Gig economy parce que le sujet de cette étude inclut l'effet de la gig economy dans le nouveau capitalisme.

2. Compréhension de Gig Economy

Nous convenons qu'il y a des changements et des transformations dans de nombreuses régions du monde avec le développement de la technologie et la mondialisation. Ces changements et transformations comprennent également des événements économiques, politiques et sociaux. Selon Duman⁹ la mondialisation n'est pas qu'un phénomène économique, dans ce processus la mondialisation économique et les changements technologiques sont très importantes.

L'entrée dans l'ère digitale a entraîné des changements notables dans les relations du travail. La gig economy qui est un concept universel, est définie comme les personnes qui vendent leur travail en utilisant d'applications¹⁰, bien qu'il n'y ait pas de définition convenue du concept et en plus le terme signifie littéralement « l'économie des petits boulots ». Dans ce modèle, les salariés ne sont pas les travailleurs des entreprises, ils travaillent en tant que partenaires commerciaux¹¹.

L'origine de la notion de « Gig » fait débat, il n'y a pas de consensus l'étymologie sur ses racines. En effet, le terme « Gig » utilisé dans le domaine musical, c'est une abréviation du mot 'engagement'. Plus largement, le terme « gigging » signifie avoir un travail rémunéré, être employé. L'année 1926, c'est la date d'utilisation. Le document est sorti dans le magazine Melody Maker 7 septembre 1926 avec la légende de l'histoire indiquant : « *One Popular Gig Band Makes Use of a Nicely Printed Booklet* ». L'article faisait référence à un groupe de jazz qui avait été embauché pour jouer comme emploi à court terme. Ces musiciens

⁹ Duman, M. Z. (2011). Neo-liberal Küreselleşmenin Zaferi. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 1(8), s. 666-700.

¹⁰ Taylor, M., Marsh, G., Nicole, D., & Broadbent, P. (2017). Good Work: The Taylor Review of Modern Working Practices. Consulté le Mai 20, 2022, sur <https://www.gov.uk/government/publications/good-work-the-taylor-review-of-modern-working-practices>

¹¹ De Stefano, V. (2016). Introduction: Crowdsourcing, the Gig-Economy. *Comparative Labor Law and Policy*, 3(37), s. 461-470.

jazz a utilisé ce nom « gig » pour décrire les "one-nighters" ou d'autres engagements de jeu à court terme avec lesquels ils ont gagné leur vie¹².

Dans ce contexte, les emplois à court terme ou au coup par coup des musiciens de jazz présentent de nombreuses similitudes avec le travail Gig economy. Dans son article de Stanford¹³, il explique la perspective historique et théorique de la Gig economy et en extrait 5 caractéristiques clés. Selon Stanford¹⁴ :

1. Les travaux sont effectués à la demande au besoin. Or, il n'y a aucune garantie d'engagement de continu et d'autre part les producteurs ne travaillent que lorsque leurs services sont immédiatement requis.
2. Le travail est payé à la pièce. Les livreurs, les musiciens sont payés pour chaque tâche effectuée ou unité de production, et non que pour leur temps.
3. Bien qu'il n'inclue pas tous les types d'emplois dans la Gig economy, les producteurs sont tenus de fournir leurs propres biens d'équipement. Cela inclut généralement la fourniture de l'endroit où le travail a lieu (maison, voiture, scooter, téléphone, tablette etc.), ainsi que tous les outils et équipements utilisés directement dans la production.
4. La Gig economy est l'endroit où l'employé effectue le travail qui lui est assigné par la plateforme en accédant à l'application ou au site Web fourni par la plateforme. C'est un emploi et une situation de travail qui comprend généralement 3 personnes. Le premier est l'application, le second est le travailleur qui fait le travail et le troisième est le client c'est-à-dire ce qui implique une relation triangulaire entre le producteur, l'utilisateur final et l'intermédiaire.
5. Une certaine forme d'intermédiation numérique est utilisée pour commander le travail, le superviser, le livrer au client final et faciliter le paiement.

¹² Salem, K. M. (2019). Where Did the World "Gig" Even Come From? Récupéré sur <https://medium.com/@kathymosessalem/where-did-the-word-gig-even-come-from-d2d4d2e1c18a>

¹³ Stanford, J. (2017). The Resurgence of Gig Work Historical and Theoretical Perspectives. *The Economic and Labor Relations Review*, 3(28), s. 382-401.

¹⁴ Ibid., p. 399.

Du point de vue travail des musiciens de jazz, nombre attributs de ces attributs sont directement liés à leur travail ; certains pourraient soutenir que tous les attributs sauf le dernier sont directement liés. Le dernier attribut, cependant, est vraiment le seul qui différencie le travail de Gig d'aujourd'hui des autres époques. Seule la dernière de ces caractéristiques communes du travail sur plateforme a un lien évident avec la technologie moderne.

Le travailleur est payé à la fin de chaque livraison et en même temps l'application ou le site Web déduit un certain montant de compte travailleur et il peut être admis comme conclu. Par ailleurs la Gig economy ont quatre critères pour travailler¹⁵ :

- Avoir un appareil numérique comme l'ordinateur, le tablette ou la téléphone
- Avoir un véhicule comme la voiture, le vélo ou la moto
- Accès à internet
- Avoir des compétences variées selon le contenu du poste utilisation de l'ordinateur, faire du vélo, permis de conduire ou permis moto.

Les matériaux à utiliser pour faire le travail indiqué ci-dessus sont disponibles dans la maison de presque tout le monde aujourd'hui. Chacun de nous peut avoir un téléphone ou un ordinateur, Internet et une chambre libre à la maison. Partagez votre Internet, partagez votre maison, partagez votre temps. Rejoignez des sociétés de plateforme, faites des affaires et gagnez de l'argent. Ce système économique, qui s'est développé comme une économie de partage ou collaborative, nommait chaque individu comme entrepreneur.

Surtout l'évolution de plein essor d'Internet, la Gig economy a été utilisé pour signifier : travail à court terme, travail à la demande via des applications ou l'économie des petits boulots. En effet la Gig Economy est une notion universelle¹⁶ mais lorsqu'une étude sur la Gig Economy est réalisée, il n'y a pas de définition

¹⁵ Webster, J. (2016). Microworkers of the Gig Economy: Separate and Precarious. *New Labor Forum*, 3(25), pp. 56-64.

¹⁶ Lorber, P. (2017). La Gig Economy. *Revue de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale*(3), pp. 222-225.

convenue pour l'utilisation du concept. Parce qu'au lieu du concept de gig economy est utilisé l'économie de la demande, l'économie de plateforme, l'économie de partage, l'économie Uber, l'économie Freelance¹⁷.

Le travail a acquis différentes dimensions et définitions sous l'effet de la technologie et de la numérisation. Lorsque la recherche sur la Gig economy est examinée, il n'y a pas de définition convenue pour l'utilisation du concept. Au lieu du concept la Gig economy, l'économie numérique ; économie à la demande¹⁸ ; économie de plateforme¹⁹ ; économie de la surveillance²⁰ ; Économie Uber ; économie indépendante²¹ ; l'économie de partage ou collaborative sont préférés et il est connu d'être utilisé dans le cadre de la littérature²². Bien qu'ils soient nommés de différentes manières, ces concepts contiennent finalement les mêmes définitions dans le contenu. Nous verrons ici les définitions de certains concepts.

L'économie Numérique : Quand il s'agit de capitalisme numérique, la première chose qui nous vient à l'esprit est Dan Schiller. Schiller²³ dit que dans la nature sociale et culturelle de l'ordre économique capitaliste, il donne une apparence « numérique » au capitalisme comme une composante importante du travail et des activités économiques, et dans ce contexte, nous sommes face à face avec le « numérique capitalisme ». A notre époque, c'est au premier plan que les études économiques sont transnationales et que les flux financiers et économiques sont internationalisés. Bien évidente, le principal pouvoir derrière cette situation ; Internet et ses systèmes de communication connectés. Avec le développement d'Internet et la propagation rapide de la mondialisation, la portée du marché s'est élargie. Ces

¹⁷ Ünal, Ö., & Temiz, H. (2022). Gig Ekonomisi Bağlamında İş İlişkinin Değişen Yüzü: Uber Örneği. *Çalışma ve Toplum Dergisi*, 1(27), pp. 167-206. Récupéré sur <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ct/issue/68168/1060793>

¹⁸ Todoli-Signes, A. (2017). The 'gig economy': employee, self-employed or the need for a special employment regulation? *European Review of Labour and Research*, 2(23), s. 193-205.

¹⁹ Risak, M. (2017). *Fair Working Conditions for Platform Workers*. Friederich Ebert Stiftung.

²⁰ Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at The New Frontier of Power*. New York: PublicAffairs.

²¹ Aloisi, A. (2016). Commoditized workers: case study research on labour law issues arising from a set of 'on-demand/gig economy' platforms. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 3(37), pp. 663-690.

²² Chen, M. (2020). *Yeni bir işçi dünyası: Gig Ekonomisiyle Yüzleşmek*. Istanbul: NoteBene.

²³ Schiller, D. (1999). *Digital Capitalism*. Cambridge: MIT Press.

développements sont un tournant important dans l'histoire du monde. Internet est devenu un espace économique. Dans ce contexte, Internet a commencé à beaucoup fonctionner. On voit que divers acteurs tels que les logiciels, les données, les fournisseurs d'accès, les sites web et le commerce électronique ont émergé dans le champ économique créé ou offert par Internet²⁴.

L'économie de Plateforme : Selon la définition d'Eurofound²⁵, le travail de plateforme est une forme d'emploi qui utilise une plateforme en ligne pour permettre aux organisations ou aux individus d'accéder à d'autres organisations ou individus pour résoudre des problèmes ou fournir des services en échange d'un paiement²⁶. Le capitalisme de plateforme est un nouveau modèle économique dans lequel les entreprises prennent la forme de plateformes numériques et jouent le rôle d'intermédiaires entre clients et prestataires de service, entre demandeurs et offreurs de travail.

Le capitalisme tend à se restructurer lors de chaque crise. L'effondrement des années 1990, les entreprises basées sur Internet se sont tournées vers des modèles commerciaux. Pendant la crise de 2008, cependant, le récit dominant dans les pays capitalistes développés est devenu le récit du changement. En particulier, il y a eu un recentrage sur l'essor de la technologie²⁷. Couplé à d'autres évolutions d'Internet, des années 2010 l'essor de ce type de travail et des plateformes qui l'organisent²⁸.

L'économie Uber : La firme américaine Uber a été créée en 2009 s'appuyant sur une mise en relation instantanée et prélève une commission sur toutes les clients réalisés. Le terme Uber s'est élargi pour inclure presque tous les types d'emploi. Par exemple, le dictionnaire Robert a ajouté une définition de « Ubériser » comme définition le fait de « *transformer (un secteur d'activité) avec un modèle économique*

²⁴ Demirkaya, I., & Emine, K. (2021). Dijital Kapitalizm, Tüketim Kültürü ve Y Kuşağının Değişen Tüketim Davranışları. *Intermedia International e-Journal*, 15(8), s. 174-196.

²⁵ Eurofound. (2018), Employment and working conditions of selected types of platform work, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

²⁶ *Ibid.*, p. 12.

²⁷ Srnicek, N. (2017). *Platform capitalism*. Cambridge: Polity.

²⁸ Dufresne, A., & Leterme, C. (2021). *TRAVAILLEURS DE PLATEFORME: La lutte pour les droits dans l'économie numérique*. Bruxelles: GRESEA.

*innovant tirant parti du numérique*²⁹ » dans la version 2017. L'ubérisation a créé une révolution du marché du travail en créant des nouvelles formes d'emploi et développant des formes de contrat indéterminé, souvent précaire, comme le CDD et le temps partiel. Ce type de style de travail s'appelait l'économie Uber car il a introduit cette façon de travailler dans d'autres entreprises.

Même si la Gig economy est conceptualisée différemment les unes des autres, nous savons qu'elle comprend essentiellement des styles de travail qui ont changé sous l'effet de l'économie et de la technologie. Ces différents concepts contiennent des significations positives et négatives. Selon Woodcock et Graham³⁰, la déclaration d'Arun Soundararajan, qui appelle la gig economy l'économie du partage, est plutôt optimiste. Zuboff, en revanche, a pris une autre dimension en l'appelant capitalisme de surveillance.

L'économie de partage ou collaborative : Dans son article Kaygısız et Demirtaş³¹ nous explique que Romer déclare qu'au lieu d'accepter l'économie du partage comme le partage du même bus par de nombreuses personnes, nous devrions la définir comme le partage d'une pièce de sa maison ou d'un siège de sa voiture avec quelqu'un d'autre via des plateformes. A la fin de ce partage, on comprend que les deux parties, le producteur de la plateforme et le loueur, perçoivent une rémunération, en effet, contrairement à la structure traditionnelle du mot partage, cela inclut le commerce et le partage d'argent. En fait, Romer critique ce concept car il pense que le mot « partage » est donné d'un point de vue optimiste. Ainsi, il affirme que l'utilisation du mot « partager » dans l'économie du partage est de tuer un bon verbe. Stephany déclare également que le mot « partage » est utilisé différemment de sa signification. L'économie du partage consiste à louer ou à vendre un produit ou

²⁹ Uber, c'est une entreprise en États-Unis qui a été fondé en 2009. Ce nouveau système d'économie plateforme a été utilisé dans la monde entière. En raison de sa popularité, ces termes sont entrés les dictionnaires comme « *Ubériser, Uberisation etc.* » URL: <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/uberiser>

³⁰ Woodcock, J., & Graham, M. (2020). *The Gig Economy A Critical Introduction*. Cambridge: Polity Press. Consulté le Mai 30, 2022, sur <http://acdc2007.free.fr/woodcock2020.pdf>

³¹ Kaygısız, E. G., & Demirtaş, I. (2016). Paylaşım Ekonomisi: Dünya ve Türkiye Örneklerinin Karşılaştırılması. *Journal de l'Institut des sciences sociales L'Université Namık Kemal*. Récupéré sur https://www.academia.edu/34840654/Payla%C5%9F%C4%B1m_Ekonomisi_D%C3%BCnya_ve_T%C3%BCrkiye_%C3%96rneklerinin_K

une chose. Bref, c'est une forme d'activité économique et en plus, c'est l'une des nouvelles stratégies de profit du capitalisme³².

La principale raison de la confusion conceptuelle est qu'il existe un bref historique des travaux effectués via l'application, la plateforme et un site Web. D'autre part, la mise à jour constante de nouveaux modèles commerciaux et de nouveaux modèles économiques avec les évolutions technologiques empêche également d'arriver à une définition commune.

Les plateformes d'économie du gig préfèrent des définitions assez différentes les unes des autres au lieu d'exprimer la définition de travailleur aux personnes travaillant pour la plateforme. Les plateformes en ligne utilisent des définitions telles que travailleur indépendant, sous-traitant, entrepreneur, travailleur indépendant, participant, partenaire, fournisseur, prestataire de services au lieu de travailleur³³. Les entreprises de Gig préfèrent consciemment des significations qui couvriront l'identité de leurs travailleurs et ne les garderont pas au premier plan. Ainsi, il vise à prévenir le sentiment d'appartenance à un certain groupe. En fait, cette individualisation est un effet transformé par le néolibéralisme.

2.1. L'individu créé par le néolibéralisme et la Gig Economy

Le néolibéralisme exigeait la transformation de l'individu dans sa globalité, pas seulement du temps et de l'obéissance, avec la transformation des formes et des rapports de production depuis la fin des années 1970. Il s'imposa avec une violence considérable, tant au plan national qu'international³⁴. Dans la sociologie, le changement de l'individu est un phénomène inévitable. D'une part l'individu neoliberal est une personne en concurrence. Ce changement et cette concurrence crée un individu qui oublie de défendre ses droits et a été mis en avant pour repousser la pénibilité du métier au second plan et faire en sorte que les coursiers, qui connaissent de grandes difficultés dans la vie des affaires, travaillent sous ce régime. Finalement,

³² Ibid., p. 18.

³³ ILO. (2021). World employment and social outlook: The role of digital labour platforms in transforming the world of work. Geneva: ILO.

³⁴ Rossi, A. (2018). Neoliberal Ruhlar. *Cogito*(91), pp. 121-153.

les types de personnes transformés et manipulés par le néolibéralisme « se performant » à des fins économiques en s'adaptant au changement souhaité. A la lumière de ces changements ont été créés les sujets à devenir auto-entrepreneur. Rossi³⁵ le décrit comme « *Esprit d'entreprise renforcé* ». Couplé à d'autres changements, nous voyons que le néolibéralisme produit des individus qui doivent constamment évoluer et changer. La politique néolibérale consiste à se changer et à être en constante transformation. Dans une économie en perpétuel mouvement, l'harmonie est toujours d'actualité entre la façon dont nous vivons et pensons et les impératifs économiques auxquels il faut obéir. L'individu s'imagine désormais comme une entreprise. Au début de leur livre Dardot et Laval³⁶ précisent que nous n'en avons pas fini avec le néolibéralisme. Selon eux, le néolibéralisme est une raison de capitalisme moderne et il est globale. C'est notre façon de vivre, de ressentir et de penser. A vrai dire, il est formé de notre existentialisme. En bref cette forme ordonne de vivre dans l'univers de la concurrence, elle ordonne aux droits d'entrer en lutte économique les uns avec les autres, elle transforme et refaçonne tout, y compris l'individu. La politique néolibérale consiste à se changer. Dans une économie en constante évolution, l'adaptation est une tâche permanente prise entre des impératifs économiques. Le marché peut être pensé comme un processus d'autoformation du sujet économique, un processus subjectif autodidacte et autodiscipliné dans lequel l'individu apprend à se comporter. Par conséquent, le processus de marché crée son propre sujet. Il est son propre créateur. Le sujet est autonome et seul. Le nom de cette autonomie est l'entrepreneuriat. Chaque individu est un entrepreneur. Le but du marché est de préparer le terrain pour cet entrepreneuriat. Car le rôle d'entrepreneur pur ne nécessite pas d'avoir un capital initial. De plus, l'entrepreneur n'est pas un capitaliste. Ce n'est ni productif ni innovant. C'est une personne avec un esprit commercial qui recherche des opportunités de profit. Nous apprenons tous à être des entrepreneurs. Dardot et Laval³⁷ ont clairement expliqué à quoi ressemble l'individu face au marché et qu'ils se transformeraient facilement en auto-entrepreneurs. Néolibéralisme réduit à une nouvelle de marche au monde entier et laisse l'Etat notion en arrière-plan et en conclusion relève les entreprises mondiales. C'est

³⁵ Ibid., p. 373.

³⁶ Dardot, P., & Laval, C. (2018). *Dünyanın Yeni Aklı : Neoliberal Toplum Üzerine Deneme*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

³⁷ Ibid., p. 232.

pourquoi nous appelons cette époque « l'époque mondiale » les pays sont en concurrence car c'est la base. L'adaptation de la croissance de l'économie mondiale et les tentatives de la contrôler transforme l'État à l'État concurrentiel. L'État laisse sa place au secteur privé. Ainsi son rôle diminue progressivement. Dans ce processus il a renoncé aux tarifs douane, à la privatisation des entreprises publiques commencent et vise la concurrence, La financiarisation, l'extension de la concurrence, les privatisations et les politiques fiscales des États redirigent les richesses du bas vers le haut de la hiérarchie sociale³⁸. Ce faisant, l'Etat propose théoriquement l'espace individuel et la liberté mais en réalité il propose injustice, inégalité et insécurités agrandies. Alors que les marchés sont de plus en plus globaux, ils sont de plus en plus concurrentiels. L'inégalité est donc inévitable. Ces deux propriétés du risque que sont leur globalité et leur invisibilité croissante ont tendance à ne voir personne prévoir combien gagnera le participant. Cette tentative peut être également finaliser sans succès. Ainsi le système crée les individus qui acceptent les risques. Cela constitue une particularité des sociétés neoliberal. La référence à « la classe risque » permet de donner une première formulation simple de ce qu'est le néolibéralisme. Également les individus en pénétrant le marché avec leurs propres décisions d'après nous ceux qui sont forcés d'entrer sur le marché, dans l'économie de marché.

Dans le système néolibéral, alors que ceux qui se sont adaptés à ce système ont obtenu un plus grand niveau de bien-être, la majorité de ceux qui n'ont pas pu s'adapter à ce système s'appauvrissent de jour en jour. La profonde croissance de l'inégalité dans le monde et à l'intérieur des pays a augmenté. C'est la raison pour laquelle, les inégalités deviennent profondes au sein de pays où la polarisation sociale a augmenté. A l'inverse de propos néolibéralisme, le commerce mondial s'enrichit mais au lieu d'égalité et de justice, l'inégalité, l'injustice, la pauvreté, l'insécurité, l'exploitation et la marginalisation sont mises en avant.

Tout au long de cette étude, l'accent a été mis sur l'intégration de diverses perspectives pour offrir une vision complète de la façon dont l'environnement

³⁸ İnaç, H., & Demiray, M. (2015). Siyasal Bir İdeoloji Olarak Neo-Liberalizm. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi(11). Récupéré sur <https://dergipark.org.tr/tr/pub/dpusbe/issue/4753/65299>

professionnel mondial change. L'étude s'est intéressée notamment aux principales clés publiques suivantes. Comme UBER, Amazon.³⁹

Le système du commerce mondial s'est accumulé progressivement au fil des décennies donc tout le monde essaie de participer. C'est là que l'entrepreneuriat prend tout son sens.

2.2. La fonction Gig Economy

La cadre du travail à accomplir dans la Gig Economy n'est pas claire. Il représente aujourd'hui un large éventail allant du travail en entreprise à l'entreprise de nettoyage ou du conseil en architecture au service à domicile. Dans ce modèle économique, les travailleurs et les employeurs se rencontrent via des plateformes numériques. Dans le « travail à la demande via des applications" les entreprises qui gèrent ces applications connectent les clients et fournisseur de services sur Internet. Ce travail est exécuté en ligne. Permet principalement à la plateforme, aux clients et aux travailleurs d'opérer n'importe où dans le monde. Une application est créée par une entreprise. Il est généralement téléchargé gratuitement sur les téléphones ou accessible via le site Web. Une application est créée par une entreprise. Il est généralement téléchargé gratuitement sur les téléphones ou accessible via le site Web. Prenons l'exemple d'Uber, qui est une application utilisée en Turquie et dans le monde, pour être plus descriptif ici. Uber est un excellent exemple de travail à la demande. À tel point que certains théoriciens définissent la Gig Economy comme l'économie Uber.

Les étapes pour le prestataire de services ; a) vous créez un compte comme chauffeur, b) après avoir enregistré, vous obtenez la carte professionnel VTC (Véhicule de Tourisme avec Chauffeur) c) celle qui est très importante c'est la création d'une entreprise. d) ajoutez un véhicule sur l'application. e) Activez votre compte et attendez les clients⁴⁰. La fonction de cette plateforme dépend d'un intermédiaire effectuant la liaison entre client et Uber chauffeur. La question se pose : quelle est la place des travailleurs des plateformes dans la Gig Economy ?

³⁹ Ibid., p. 77.

⁴⁰ Cité web-site d'Uber : <https://www.uber.com/fr/fr/drive/requirements/>

2.3. Les Gig Workers : Travailleurs des plateformes

La Gig economy est l'économie des petits boulots et est l'inverse du marché de l'emploi rigide où les employés changent rarement des postes. C'est travail flexible. C'est une embauche de travailleurs pendant de façon ponctuelle. Cette modalité de travail ne se base pas sur fonctionne de travail traditionnel caractérisé par l'emploi à temps plein dans une seule entreprise et en plus, l'entreprise n'est pas un employeur mas un intermédiaire. En effet, ceux qui travaillent dans la Gig Economy ou l'économie de plateforme sont appelés travailleurs à la demande -Gig Workers- dans la littérature. De nombreuse entreprise de la Gig economy se positionnent comme un acheteur de service entre l'offre c'est-à-dire le fournisseur et le client qui utilisent les Gig workers.

Le terme Gig Worker désigne les travailleurs qui font partie de l'économie à la demande et recouvre les travailleurs temporaires, les travailleurs petit boulots, les travailleurs Freelance, les travailleurs indépendants et les travailleurs à la demande. Le travail d'un Gig Worker consiste en de petites tâches. Une fois la tâche ou le travail terminé, le Gig Worker passe au prochain. Cela peut être une autre tâche avec la même entreprise ou quelque chose de complètement différente avec une autre entreprise. Dans la plupart des cas, les tâches ou les projets à effectuer sont flexibles.

Les Gig workers sont définis comme entrepreneur indépendant. Ils ne sont pas couverts par les salaires minimums et les protections travail et sécurité. Ces personnes ne bénéficient pas tous les protections que ce soit les assurances, retraite, chômage, les congés maladie et vacances. Enfin, les Gig workers font face à la précarité. Le mot précarité a été utilisé pour la première fois par les sociologues français dans les années 80 pour les travailleurs saisonniers. D'après Standing⁴¹, l'avenir du précarariat n'a pas d'ombre et leurs lendemains sont inconnus. C'est la fragilité de la main d'œuvre moderne. En somme les dispositifs de la vie au travail, comme différents types de contrats courts, amenuisés par les politiques néolibérales ne permettent pas de réduire la fragilité et insécurité. La personne qui y est exposée

⁴¹ Standing, G. (2020). *Prekarya Yeni Tehlikeli Sınıf*. İstanbul: İletişim Yayınları.

est définie comme un précarariat⁴². Dans tout ce contexte, précarariat peut démarrer la journée comme ayant perdu son emploi, aucune garantie.

3. Précarité

Précaire, Précarité et Précarariat, ces mots signifient que *l'avenir, la durée, la stabilité ne sont pas assurés*⁴³ et impermanence, incertitude, indécision. Pierre Bourdieu a utilisé ce concept en 1963 pour décrire la vie professionnelle des ouvriers en Algérie. Une autre sociologue française, Agnès Pitrou, a utilisé le concept de précarité dans son étude en 1978 pour décrire les conditions de vie précaires des familles qui ne pouvaient pas recevoir d'aide sociale de l'État et leurs inquiétudes quant à l'avenir de leurs enfants. En 1998, Bourdieu affirmait que « la précarité est partout » et comprenait qu'elle se répandait désormais dans la vie et la vie professionnelle. Par la suite, nous pouvons dire que cette incertitude s'est enracinée⁴⁴.

En fait, le style de travail précaire n'est pas une nouvelle forme de travail. Il existe depuis le passé, quoique sous des formes différentes. Ce qui ajoute de l'innovation à ce type de travail, ce sont les progrès de la technologie.

Le mot précarité, qui a été utilisé pour la première fois par les sociologues français pour décrire les travailleurs saisonniers et temporaires en 1980, a été au centre de la modernité avec différentes conceptualisations dans les années suivantes. Les grands théoriciens de la sociologie ont placé le concept de précarité au cœur de leurs analyses. Giddens⁴⁵ a déclaré dans son livre *'la Conséquence de la modernité'* que la caractéristique déterminante de la vie contemporaine est la **'sécurité ontologique'**, tandis que Beck⁴⁶ a utilisé le concept de **'Risk Society'**, qui stipule que les gens font face à plus de menaces dans leur vie en raison de l'impact de développer des modèles économiques. Bauman⁴⁷ a défini une nouvelle période dans laquelle l'insécurité, l'instabilité et la fragilité sont les plus intenses en tant que **la vie liquide**.

⁴² Telek, A. (2020). *Artık Hepimiz Prekaryayız: Tehlikeli ve Umutlu Gelecek*. İstanbul: NotaBene.

⁴³ Selon la définition de LeRobert : <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/precaire>

⁴⁴ Oğuz, Ş. (2011). Tekel Direnişinin Işığında Güvencesiz Çalışma/Yaşama: Proletaryadan "Prekaryaya"ya mı? *Mülkiye Dergisi*, 35(271).

⁴⁵ Giddens, A. (1991). *Modernity and Self-identity*. New York: Polity Press.

⁴⁶ Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a new modernity*. London: Sage Publications.

⁴⁷ Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. United Kingdom: Polity Press.

Les obstacles à la syndicalisation, la financiarisation, la mondialisation et le progrès technologique comptent parmi les phénomènes qui affectent directement le travail précaire. Puis, avec le modèle de travail flexible, la précarité s'est pleinement intégrée à la vie active⁴⁸. Plus récemment, Guy Standing⁴⁹ aborde ce concept en détail dans son livre "Le Précaire : Les dangers d'une nouvelle classe". Comme nous vivons tous, la précarité s'est installée dans tous les domaines de la vie aujourd'hui et s'est imposée à toutes les professions. Nous examinerons le précaire en acceptant cette situation.

Selon Standing⁵⁰, le travail précaire a rendu la disponibilité ainsi que la qualité des emplois plus risquées et incertaines. Directement il nous vient une question : Quelle est le risque pour le précaire ? Le précaire est considéré comme le résultat d'un travail flexible et travaille souvent dans des emplois à court terme ou temporaires. Elle ne bénéficie d'aucune des garanties que lui offraient les salaires pendant l'État-providence et vit avec des revenus relativement faibles et précaires. Elle est constamment aux prises avec la pauvreté et elle devient de plus en plus dangereux avec une main-d'œuvre instable, des revenus faibles et imprévisibles et la perte des droits de citoyenneté.

4. Le travail et les changements technologiques

Aujourd'hui, le "nouveau" domaine de la nouvelle économie est Internet. Les changements économiques, culturels et technologiques influent sur la façon de travailler dans le monde entier et aussi à tous les niveaux. À présent, une transformation mondiale encore plus rapide est en marche. Le rapport qui est préparé par TÜBİSAD en 2021 '*avec l'effet de l'épidémie de covid-19, 4 personnes sur 5 utilisant internet dans le monde en 2020 ont expérimenté le e-commerce.*' Cette donnée nous montre le changement des habitudes de consommation. Selon le même

⁴⁸ Kalleberg, A. L., & Vallas, S. (2018). Probing Precarious Work: Theory, Research, And Politics. *Research in the sociology of work*(31), pp. 11-30. Récupéré sur <https://arnekalleberg.web.unc.edu/wp-content/uploads/sites/7550/2018/01/Precarious-Work-CH-1.pdf>

⁴⁹ Standing, G. (2020). *Prekarya Yeni Tehlikeli Sınıf*. İstanbul: İletişim Yayınları.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 157.

rapport de cette association, le commerce mobile constitue 55% du e-commerce et aussi d'après données de 2019 le volume du e-commerce a augmenté de 66 %⁵¹.

C'est un type d'économie pour trouver un emploi part-temps en accédant à internet ou le site Web dans le but d'effectuer job. En fait, la Gig Economy est généralement comprise comme le « travail à la demande via des applications » ou « économie des petits boulots.

Tout le monde est devenu accessibles aux tous les services en quelques clics avec l'essor d'Internet : il existe forcément une plateforme délivrant le service dont vous avez besoin. Les industries particulièrement concernées par la Gig economy sont la livraison de nourriture et le transport de marchandise ou colis. La Gig economy est l'endroit où l'employé effectue le travail qui lui est assigné par la plateforme en accédant à l'application ou au site Web fourni par la plateforme. C'est un emploi et une situation de travail qui comprend généralement 3 personnes. Le premier est l'application, le second est le travailleur qui fait le travail et le troisième est le client. Dans ce système de travail, l'employé est payé pour chaque travail qu'il effectue. Les moyens de réalisation du travail sont les applications et Internet, et l'accès à ceux-ci est assuré par des outils tels que les téléphones, les tablettes et les ordinateurs.⁵²

5. Les modèles de travail atypique

S'il s'agit de l'emploi qui devient atypique, le seul concept décrivant cette situation est le mot flexibilité. De nouveaux modèles de travail, l'intégration d'internet dans le domaine de l'entreprise ont apporté une flexibilité en termes d'espace et de temps. Outre ceux qui définissent cette flexibilité comme une liberté, il y a aussi ceux qui l'acceptent comme le début de la précarité. Dans cette section, nous examinerons la signification du concept de flexibilité et examinerons l'évolution des modèles d'affaires atypiques. Les demandes croissantes des individus recherchant plus d'indépendance et de flexibilité au lieu des modèles d'emploi traditionnels ont

⁵¹ https://www.tubisad.org.tr/tr/images/pdf/tubisad-e-commerce_impact_assessment-launchpresentation.pdf

⁵²Aloisi, A. (2016). Commoditized workers: case study research on labour law issues arising from a set of 'on-demand/gig economy' platforms. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 3(37), pp. 663-690.

influencé l'émergence de modèles commerciaux atypiques. Ces modèles ont donné aux individus plus de contrôle. Des facteurs économiques tels que le renforcement de la concurrence, la réduction des coûts et l'augmentation de la productivité ont également contribué au développement de modèles commerciaux atypiques.

5.1. Flexibilité

La gig économie est des entrepreneurs qui évoluent dans une économie avec une réglementation encore assez floue, à leurs avantages comme à leurs inconvénients car elle ne garantit pas des conditions de travail décentes. Même si la gig economy offre plus de flexibilité et de liberté aux travailleurs indépendants, le système de protection sociale en est aussi bouleversé. Pour cause, la main d'œuvre à moindre coût s'illustre par l'absence de cotisation, ce qui rend la gig economy particulièrement précaire et insécurisante.

Ansal⁵³ explique plusieurs formes de flexibilité dans son article ; flexibilité horaire, flexibilité salariale, flexibilité fonctionnelle, flexibilité numérique.

Avec les systèmes flexibles de production, nous voyons la fin des travaux à long terme et des travaux assurés. D'autre part, les contrats se sont généralisés sur une base temporaire, périodique ou à temps partiel.

Le recours aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) dans le monde du travail est en plein essor. On peut souligner l'élévation constante de leur champ d'application et de leur poids dans le monde du travail. Dans les années récentes, auto-entrepreneur est un modèle de travail plus que discutable au niveau des organisations nationales et internationales. La raison à cela, ce modèle de travail est de plus en plus important dans de nombreux pays⁵⁴.

D'autre part il n'existe pas de définition unique et acceptée de ceux-ci. Le fait que chaque pays ait une relation de travail différente rend difficile la définition de

⁵³ Ansal, H. (1999). *Esnek Üretimde İşçiler ve Sendikalar (Post-Fordizm'de Üretim Esnekleşirken İşçiye Neler Oluyor?)*. İstanbul: Birleşik Metal-İş Sendikası Yayınları.

⁵⁴ Tokol, a. (2021). Kendi Hesabına Çalışma. *Karatahta İş yazıları Dergisi*(21), pp. 83-111.

celle-ci mais le terme auto-entrepreneur est défini selon 3 critères dans les pays d'Europe⁵⁵.

- 1) Exercer une activité indépendante
- 2) Prendre des risques
- 3) Le but est de faire du profit

Si ces critères sont pris en compte, la littérature appelle ce type de travail un travail indépendant et la personne, un travailleur indépendant. Avec les nouvelles technologies et ses évolutions, le travail indépendant crée de nouveaux emplois et de nouvelles professions. Comme le capitalisme numérique et la plateforme.

Le travailleur est payé à la fin de chaque livraison et en même temps l'application ou le site Web déduit un certain montant de son compte et il peut être admis comme conclu. Par ailleurs, la Gig economy a quatre critères pour travailler⁵⁶ :

- Avoir une apparence numérique comme l'ordinateur, le Tablet ou le téléphone
- Avoir un véhicule comme la voiture, le vélo ou la moto
- Accès à internet
- Avoir des compétences variées selon le contenu du poste, utilisation de l'ordinateur, faire du vélo, permis de conduire ou permis moto.

Les caractéristiques de la Gig Economy prennent aussi une place importante. Ce modèle d'économie contient certains types de travail comme court-temps, l'emploi temporaire, le travail à domicile. C'est évidemment le chômage, la précarité, le sous-emploi, voire la misère dans certains pays, qui poussent des travailleurs à

⁵⁵European Commission (2017), Access to Social Protection for People Working on Non-standard Contracts and as Self-Employed in Europe: A Study of National Policies. Brussels.

⁵⁶ Webster, J. (2016). Microworkers of the Gig Economy: Separate and Precarious. *New Labor Forum*, 3(25), s. 56-64.

s'engager dans ce type de "petit boulot". Avec cette flexibilité, certains modèles d'affaires ont émergé, comme le télétravail, le travail indépendant, le travail à temps partiel.

5.2. Le travail freelance

Ce titre concerne un nouveau groupe dans le monde travail, un groupe en devenir. Ça veut dire « le travailleur Freelance ». La définition du Travail Freelance est difficile en raison des différences qu'elle contient. Ce terme est utilisé dans différents secteurs d'activité. Cette forme de travail contient le temps, l'espaces et le salaire.

De nombreux métiers sont concernés, voici tout de même une liste des métiers les plus fréquents des personnes lancées en freelance : Les illustrateurs, graphistes, dessinateurs, webdesigners, architecte Informatique data scientifique, développeur, intégrateur web Marketing rédacteur web, content manager, communication, business développer, commercial. Journaliste, rédacteur web, traducteur Relations – attaché de presse, RP etc.

Travailler en freelance signifie travailler en tant qu'indépendant et est un choix en ligne ou hors ligne lui-même les missions qu'il souhaite effectuer délibérer et comporte des avantages mais par contre pour certains travailleurs pour la plupart d'entre eux, selon ILO⁵⁷, il est synonyme de précarité.

Un travailleur freelance peut choisir, Il peut réguler ses horaires de travail et il a la liberté de travailler avec qu'il veut. Du coup, le travail freelance lui exerce son activité sans aucun lien de subordination. En revanche cette liberté prive les travailleurs freelances de salaires réguliers, d'assurance, les frais de transport, de repas, de retraite⁵⁸. Ces différenciations en son sein ont cependant. Cet emploi peut également être considéré comme un emploi temporaire, avec de l'argent de poche, le travail en mode projet ou un revenu de chômage. Pour certains travailleurs, le travail freelance est une option.

⁵⁷ ILO. (2021). World employment and social outlook: The role of digital labor platforms in transforming the world of work. Geneva: ILO.

⁵⁸ İlyas, Ö. (2022). *Freelance Emek Ofissiz Çalışmanın Sınıfsallığı*. İstanbul: İletişim Yayınları.

5.3. Le travail à temps partiel

Il est difficile de déterminer un emploi à temps partiel car il n'y a pas d'heures de travail minimales et maximales applicables au niveau international pour un emploi à temps partiel. Hallaire⁵⁹ définit ce type d'emploi comme "heures de travail inférieures à la normale" ne fixe aucune limite supérieure ou inférieure. Mais nous pouvons dire que le travail à temps partiel fait référence à un type d'emploi où les employés travaillent moins d'heures par semaine que les employés à temps plein. Pour certaines personnes, cela peut être un choix épanouissant qui correspond à leurs besoins et à leur style de vie, tandis que pour d'autres, cela peut être une situation temporaire en attendant de trouver un emploi à temps plein. Dans de nombreux cas, les employés à temps partiel peuvent ne pas bénéficier des mêmes avantages que les employés à temps plein. Cela peut inclure des avantages sociaux tels que l'assurance maladie, les congés payés et les régimes de retraite. Cependant, les politiques varient selon les employeurs et les pays.

Nous avons trois critères -surtout trois éléments ressortent de cette définition de l'ILO⁶⁰. Celles que nous appellerons de catégorie 1 : il faut être régulier

Dans la catégorie 2 : l'emploi est volontaire. C'est « un travail régulier qui s'effectue d'un commun accord entre le travailleur et l'employeur et qui est inférieur au temps de travail normal ». En plus, le travail à temps partiel offre souvent une plus grande flexibilité par rapport aux emplois à temps plein.

3eme catégorie : les horaires d'emploi. Il doit comporter un horaire notablement inférieur à la durée normale du travail⁶¹. Les employés à temps partiel travaillent généralement moins de 35 heures par semaine, bien que les normes

⁵⁹ Euzéby, A. (1988). La sécurité sociale et l'emploi à temps partiel. *Revue Internationale du Travail*, 5(127), s. 611-625.

⁶⁰https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C175

⁶¹ Hallaire, J. (1968). *Part-time Employment; Its Extent and Its Problems*. Paris: Organization for Economic Cooperation and Development.

puissent varier en fonction des pays et des lois du travail. Les horaires peuvent être fixes ou variables, selon les besoins de l'employeur⁶².

Dans de nombreux cas, les employés à temps partiel peuvent ne pas bénéficier des mêmes avantages que les employés à temps plein. Cela peut inclure des avantages sociaux tels que l'assurance maladie, les congés payés et les régimes de retraite. Cependant, les politiques varient selon les employeurs et les pays. A la fin, il contient la réduction du revenu par rapport à un emploi à temps plein. Cependant, il est important de noter que les taux horaires des emplois à temps partiel peuvent parfois être plus élevés que ceux des emplois à temps plein, compensant ainsi en partie la réduction des heures travaillées.

5.4. Télétravail

Le développement du numérique et la multiplication des activités ont donné naissance à des métiers et des missions tout à fait réalisables à distance. Le fonctionnement du télétravail a deux sens ; travailler à distance, à domicile et en ligne. Bien que ce modèle de travail se soit développé avec Internet, le facteur le plus important est l'introduction du concept de flexibilité dans la vie des entreprises. ILO reconnaît ce concept comme le travail de l'avenir. A l'avenir, de nombreuses entreprises et salariés travailleront en télétravail. Les travailleurs qui ne peuvent utiliser les équipements collectifs parce qu'ils sont employés par une entreprise extérieure.

Finalement, aujourd'hui, nous expliquons la relation entre l'individu et l'économie avec le modèle Gig economy du nouveau capitalisme. La gig economy a engendré de nouvelles formes de travail et de travailleurs, avec l'articulation de la technologie et des individus créée par le néolibéralisme. Bien que la gig economy comprenne différentes définitions conceptuelles, ce n'est finalement rien de plus qu'un modèle flexible qui inclut la technologie. En bref, nous avons vu les résultats de la flexibilité et de l'économie de la plate-forme jusqu'à présent. De même, la flexibilité a changé ses modèles de travail. Le revenu régulier traditionnel a

⁶² Euzéby, A. (1988). La sécurité sociale et l'emploi à temps partiel. *Revue Internationale du Travail*, 5(127), s. 611-625.

complètement changé et a introduit des modèles de travail plus flexibles qui ne garantissent pas ce qui se passera demain. Nous avons vu que cela crée à son tour des individus plus précaires. Nous avons vu que la première chose que la numérisation apporte est l'organisation temporelle et spatiale, et premièrement, les modèles de travail à temps partiel et de travail indépendant ont été ajoutés à la vie professionnelle en tant que changement. Après ce chapitre, à la lumière de ces informations, l'évolution historique et l'évolution de la le secteur logistique et transport et profession de coursier et des différents modèles commerciaux seront examinés.



CHAPÎTRE 2

Dans cette section, nous discuterons de la profession de coursier et du processus de syndicalisation. Nous pouvons dire que c'est le développement de la technologie et de la logistique qui amène le service de coursier à un niveau aussi important. Pour cette raison, dans cette section, nous avons examiné la logistique et le commerce électronique, qui ont un impact sur la logistique, en Turquie.

1. Le secteur du transport et de la logistique

Nous savons que le mot logistique a été utilisé comme concept militaire dans l'histoire. Le transport et la logistique est la gestion des stocks de marchandises et d'armes puis leur transport. La logistique, en plus d'être un terme militaire, est définie comme le transport, l'approvisionnement et le placement d'unités militaires aux bons endroits. Les soldats chargés de la distribution et de l'approvisionnement des ressources dans l'Empire romain étaient appelés "Logistikas". Dans une autre source, Napoléon Bonaparte a utilisé le terme "logisticien" pour désigner les personnes chargées de trouver un logement pour les soldats⁶³. À la lumière de ces points de vue, nous comprenons que le mot logistique a survécu jusqu'à nos jours dans les temps anciens. Selon la terminologie, la logistique, qui a été utilisée dans les affaires militaires à travers l'histoire, a pris une place très importante dans le monde des affaires en tant qu'activité au fil du temps. Il a évolué dans la manière dont le produit ou le service est géré depuis le centre de production, qui est le premier point, jusqu'au point de consommation. La logistique est un secteur d'activité complexe avec de multiples modes de transport pour expédier et livrer des marchandises. Il existe 4 moyens de transport en logistique : maritime, routier, aérien, ferroviaire.

Ce terme, issu des processus militaires, est devenu un domaine d'activité important avec le développement de la technologie et du commerce au niveau national ou international dans l'économie de nombreux pays. Avec le développement de la mondialisation et de la technologie, nous pouvons utiliser le produit fabriqué dans un autre pays dans notre propre pays. Cela se fait grâce à la logistique. En bref, il agit comme un pont entre le producteur et le consommateur. Le but principal des

⁶³ Koçak, D. R. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrime Süreci. *Journal of Yasar University*, pp. 246-258.

sociétés, entreprises et autres activités économiques est de produire des biens et des services. Autrement dit, sans logistique, les marchandises ne peuvent pas circuler, les livraisons ne peuvent pas avoir lieu et les activités économiques ne peuvent pas progresser. Les activités dans le domaine de la logistique dans le commerce mondial ont pris des dimensions différentes avec la mondialisation de la production et de la distribution, le développement des transports, l'importance croissante des modes de stockage et les progrès rapides du e-commerce⁶⁴. Bien que la technologie ait beaucoup affecté ces domaines, le domaine le plus touché a été le commerce électronique. Le e-commerce est la réalisation de la publicité, de la vente et de la distribution de biens et de services via Internet. Il permet aux entreprises de fournir de nombreux processus, notamment le marketing, le paiement, les ventes, le support après-vente et la logistique, via Internet. L'avantage le plus important est qu'il peut être servi à des clients dans n'importe quelle partie du monde à tout moment, indépendamment de la différence de temps et de lieu⁶⁵.

2. La logistique en période de pandémie et E-commerce en Turquie

La logistique a une importance historique en termes d'accumulation de capital capitaliste. La logistique occupe une place importante en Turquie ainsi que dans le monde entier, et elle joue un rôle dans l'économie en termes routier, maritime, ferroviaire et aérien de la période ottomane à nos jours. La logistique et le transport en Turquie seront évalués à travers la gestion du fret et le commerce électronique, y compris les coursiers, qui font l'objet de cette étude.

L'utilisation intensive de la technologie dans les stratégies de vente et de marketing est devenue l'une des parts les plus importantes du commerce. La période où la technologie est le plus intensément au centre de la société de consommation est entrée depuis les années 2000.

Au cours de cette période, certains changements se sont produits dans la vie des gens. Il y a eu des changements radicaux dans les pratiques de la vie quotidienne

⁶⁴ Wolff, R. A., & Deniz, Y. (2018). Türkiye'de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı. *Social Sciences Research Journal*, 3(7), pp. 187-198.

⁶⁵ Kocaman, E. M., Kocaman, M., & Teyin, G. (2021). Covid-19 Salgını Döneminde Yiyecek İçecek Sektöründe E-Ticaret Uygulamaları ve Bir Model Önermesi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 2(9), pp. 1286-1301. Récupéré sur <https://jotags.net/index.php/jotags/article/view/1390>

et dans la vie professionnelle. Les couvre-feux, les rues vides et les modes de consommation, qui sont également en vigueur partout dans le monde, ont modifié l'interaction homme-espace dans la vie quotidienne et sur le lieu de travail. Dans cette période, l'interaction et le travail entre les personnes sont passés à une dimension virtuelle et numérique. Télétravail, enseignement à distance, réunions en ligne, hommes-offices ont accéléré la digitalisation en période de pandémie.

Les effets économiques tels que la fermeture d'usines, la hausse du chômage, le chômage soudain et la diminution de la population active ont laissé de nombreux secteurs de travail dans une situation difficile. Quand on regarde les données statistiques, l'économie turque En 2019, le commerce électronique a augmenté de 48 % pour atteindre 63,3 milliards et en 2021, le volume du commerce électronique dans notre pays a augmenté de 69 % et a atteint 381,5 milliards de TL. Le nombre de commandes a augmenté de 46 %, passant de 2 milliards 297 millions d'unités à 3 milliards 347 millions d'unités⁶⁶. Malgré le déclin de 2020, des opportunités économiques se sont présentées pendant le processus de pandémie. La principale raison de cette situation est la croissance exponentielle du commerce électronique. Tout le travail a été effectué à domicile, car personne n'est sorti pendant le processus de pandémie. Il y a d'abord les achats. En conséquence, le style d'achat a complètement changé. Désormais, les clients peuvent ajouter des produits et des services à leur panier en cliquant sur l'écran, et non dans les magasins et les supermarchés. Les coursiers ont transporté ces paniers tout au long de la pandémie.

3. Dans le secteur transport les coursiers en Turquie

En Turquie, le métier de coursier est devenu un métier pour la première fois en 2014, avec le code 53.20, selon la loi sur les syndicats.⁶⁷ Le métier de coursier s'exprime comme la distribution et la livraison d'une information, d'un document ou d'un produit par un véhicule ou à pied.

⁶⁶ L'année 2021 le bulletin e-commerce de Ministère Commerce : <https://www.eticaret.gov.tr/dnnqthgzvawtdxraybsaacxtymawm/content/FileManager/Dosyalar/2021%20Y%C4%B1%C4%B1%20E-Ticaret%20B%C3%BCleni.pdf>

⁶⁷ Vous pouvez accéder la loi syndicale : <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16855&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>

Selon *les normes professionnelles nationales de la Turquie*, la définition du moto-coursiers est « dans le cadre de la santé au travail, de la sécurité au travail, de la protection de l'environnement, des règles de circulation et des techniques de conduite sûres ; C'est la personne qui organise le travail des activités de coursiers, détermine l'itinéraire et les activités de transport afin de livrer l'envoi qui lui est livré par moteur, et mène des activités pour augmenter la qualité des processus commerciaux et le développement professionnel personnel et ce métier a été défini sous 4 rubriques : missions, procédures et critères de réussite, matériel utilisé et attitudes-comportements.⁶⁸ La tâche décrit le fonctionnement de l'entreprise, l'organisation du travail et les responsabilités en matière de santé et de sécurité au travail des coursiers. Sous le titre d'attitudes et de comportements, il définit les comportements que les transporteurs routiers doivent adopter pendant les heures d'ouverture. Dans le titre de connaissances et compétences, le niveau minimum de connaissances professionnelles que les transporteurs routiers doivent avoir a été déterminé. La dernière rubrique, dans laquelle sont répertoriés les véhicules, équipements et équipements utilisés par les moto-courriers, définit les équipements que les moto-courriers peuvent utiliser pendant leur temps de travail. Non spécifié comme outils et équipements obligatoires. Mais l'équipement obligatoire que les transporteurs routiers doivent avoir est spécifié comme casque et lunettes de protection conformément à la loi sur la circulation routière de 2918 (Kara Yolları Kanunu).

En Plus, il est obligatoire d'avoir un permis de conduire pour le certificat de qualification professionnelle. Le permis de conduire et le certificat de qualification professionnelle sont différents. Un certificat de qualification professionnelle peut être obtenu avec un permis de conduire. Ensuite, il est nécessaire de réussir les étapes d'examen et de candidature. L'examen consiste en des connaissances théoriques ; comprend les mesures de santé, de sécurité et de protection de l'environnement et l'organisation du travail. Dans la phase d'application, la compétence d'utilisation et d'entretien du moteur est évaluée. Ce document est valide pendant 5 ans. Les coursiers peuvent passer les examens théoriques et pratiques et obtenir un certificat

⁶⁸ Ulusal Meslek Standardı Motosikletli Kurye seviye 3. (2017). RESMÎ GAZETE TARİH-SAYI/ 29/11/2017 - 30255 file:///C:/Users/Hp/Downloads/17UMS0637-3%20Rev%2000%20Motosikletli%20Kurye.pdf

de qualification professionnelle. Les coursiers sont devenus un secteur d'activité en 2014, et c'est une profession nouvellement créée. Pour cette raison, la structure organisationnelle et l'organisation professionnelle ne sont pas assez systématiques. Cette situation met en danger la vie professionnelle des coursiers et crée des risques. L'un d'eux est l'obstacle à la mobilisation.

4. Le secteur transport et le métier de coursiers

Historiquement parlant, le transport et la logistique ont un caractère mondial à partir du début du capitalisme. En suivant, avec l'essor de la société de consommation (Baudrillard 1970) dans les secteurs du transport et la logistique, le transport des colis est venu au premier plan. Avec l'encouragement de la consommation, le secteur des services a progressé rapidement.

Le transport de marchandises est d'une importance vitale dans les achats et les commandes des particuliers et des entreprises.

La logistique n'est plus considérée comme une fonction secondaire surtout dans la période pandémique et l'évolution d'internet.

En raison des besoins croissants de ce secteur, le métier de coursier occupe une place très importante. Aujourd'hui on estime qu'il y a environ 1 million de coursiers en Turquie⁶⁹. Nous pensons que leur seul but est de transporter la commande à destination des clients mais de l'autre côté il y a beaucoup de violations des droits et des difficultés pour eux. La pression concernant la vitesse et la performance, les manques au niveau de la santé au travail, la sécurité, la précarité au travail et la vie.

La livraison de repas à domicile ne date pas d'hier mais sans doute nous pouvons dire que dans le monde entier surtout durant le premier confinement, la pandémie a incité les gens à se faire livrer. La pandémie a été un véritable catalyseur de ce secteur.

⁶⁹ <https://www.trthaber.com/haber/yasam/yollardaki-tehlikeli-meslek-motokurye-461013.html>

Comme nous l'avons dit, histoire de livraison n'est pas une chose nouvelle. En Turquie la livraison de repas à domicile commence avec entreprise Domino's.

Domino's Pizza a été fondée en 1960 par Thomas Monaghan dans le Michigan, aux États-Unis. Aujourd'hui, ils servent avec plus de 14 000 succursales dans 85 pays. Il est fier d'être "la plus grande chaîne de pizzas à emporter au monde". Domino's Pizza, qui a ouvert sa première succursale en Turquie en 1996 à Ulus. C'est la première entreprise à apporter un service de pizza à domicile en Turquie comme dans le monde⁷⁰.

Ce modèle a lancé l'industrie de la livraison. L'année 2021 selon nouvelle TRT (Radio-télévision de Turquie) le nombre de coursiers à deux roues enregistrées en Turquie a atteint 982 000.⁷¹ Dans ce chapitre, nous discuterons des caractéristiques, la sécurité des coursiers, le modèle de travail, l'histoire, les avantages et les inconvénients de ce secteur d'activité, qui est largement dominé par celui-ci.

4.1. L'évaluation de métier coursier

Quand l'on parle de commander, presque chacun et chacune d'entre nous, de tout âge, de tout milieu classe l'avons utilisé au moins quelque fois. Après avoir de décision de commander, nous aurons besoin tout d'abord d'Internet, ensuite un appareil et le dernier une application téléchargée. Sur ces applications, nous choisissons de l'envie facilement avec un e-menu préparé et un clic. C'est tout. En suivant, nous attendons avec impatience notre commande. Lorsque la sonnette retentit, nous prenons la commande et fermons directement la porte. De leur côté, dans la période pandémie, les applications ont annoncé certaines mesures pour éviter la propagation du virus pour protéger les clients mais nous ne parlions pas les livreurs. Les

⁷⁰ Voici vous pouvez accéder l'histoire Domino's en Turquie : <https://www.dominos.com.tr/kurumsal/sirket-profil#:~:text=1996%20y%C4%B1%C4%B1nda%20T%C3%BCrkiye'de%20ilk,evlere%20servis%20pizza%20zinciri%20konumundad%C4%B1r>.

⁷¹ Voici vous pouvez accéder la nouvelle : <https://www.trthaber.com/haber/yasam/yollardaki-tehlikeli-meslek-motokurye-461013.html#:~:text=T%C3%BCrkiye'de%20kay%C4%B1tl%C4%B1%20motosikletli%20kurye%20say%C4%B1s%C4%B1%20982%20bine%20ula%C5%9Ft%C4%B1>.

applications en laissant les courses sur le pas de la porte c'est à dire la livraison sans contact. Ces deux perspectives et actes les a également rendus plus invisibles.

Ce faisant tout simplement, nous oublions de cote de logistique de ce travail. La personne qui livre le commander et aussi ceux qui font avancer le e-commerce, c'est-à-dire ceux qui travaillent derrière les applications.

Logistique est très importante historiquement en termes d'accumulation du capital sans doute pour le capitalisme. Braudel⁷² qui étudie les dynamiques du capitalisme, nous a montré de l'importance du transport dans le capitalisme. Selon lui, les Vénitiens et les Hollandais sont les pays qui ont donné de l'importance au transport maritime avant le capitalisme industriel (dans la période entre 1450 et 1750). Au cours de cette période, le transport ferroviaire et routier a pris encore plus d'importance depuis les années 1750, lorsque les développements technologiques et la révolution industrielle ont commencé à avoir lieu.

L'importance des services transport est devenue possible avec le développement de la société de consommation. Après la Seconde Guerre mondiale, c'est-à-dire 1945, le fait que les individus dont le pouvoir d'achat augmentait avec les politiques de protection sociale a conduit à la formation du concept de société de consommation. Dans le processus de mondialisation des années 1970, les progrès technologiques ont été le point qui a déterminé l'ensemble du progrès. L'utilisation plus intensive de la technologie dans les activités de vente et de marketing est devenue l'une des caractéristiques dominantes de ce processus⁷³. Les « chaînes d'approvisionnement mondiales »⁷⁴ reliant les unités géographiques dans le processus de mondialisation ont révélé la nécessité du secteur du transport et de la logistique. Au cours du premier quart des années 2000, les transformations technologiques et sociales vécues ont accru les investissements des entreprises multinationales dans les services de transport et plus grands aux mondiaux ont émergé comme Amazone. La période où la technologie est le plus intensément au centre de la société de

⁷² Braudel, F. (2008). *La Dynamique du Capitalisme*. Paris: Flammarion.

⁷³ Le rapports OCDE 2010 «*Évolution des Transports 1970-2008 OCDE/FIT 2010* »

⁷⁴ Le terme « chaîne d'approvisionnement mondiale » s'entend ici de l'organisation transfrontalière des activités nécessaires pour produire des biens ou fournir des services, depuis l'utilisation d'intrants jusqu'à la commercialisation en passant par différentes phases de conception, de fabrication et de livraison (ILO *Le travail décent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales* 2016)

consommation est entrée en 2020. Il est devenu indispensable lors de pandémie qui a touché le monde entier.

Après la période de Coronavirus, les confinements, les restrictions de déplacement, les couvre-feux, les limitations des déplacements et la fermeture d'établissements ont également transformé la livraison qui joue un rôle dans la distribution de consommation et en plus du secteur du commerce. Couplé d'autres évolutions, la période pandémie a affecté les relations de travail. La demande de main-d'œuvre a augmenté. En conséquence, de nombreuses personnes qui étaient au chômage pendant la période des confinements se sont tournés vers le secteur des transports, notamment le métier de coursier.

En raison des besoins croissants de ce secteur, le métier de coursier occupe une place très importante. Aujourd'hui on estime qu'il y a environ 1 million de coursiers en Turquie⁷⁵. Nous pensons que leur seul but est de transporter la commande à destination des clients mais de l'autre côté il y a beaucoup de violations des droits et des difficultés pour eux. La pression concernant la vitesse et la performance, les manques au niveau de la santé au travail, la sécurité, la précarité au travail et la vie.

4.2. De travailleur salarié à coursier Esnaf

Güven et al.⁷⁶ ont été analysé trois les services de marché en ligne en Turquie avec leurs études qui est ce titre "Une analyse de contenu sur les plaintes contre les services de marché en ligne dans le cadre du processus COVID-19". Raison du choix de ce sujet était dans les processus de la pandémie l'essor d'utilisation des applications de plateforme. Le sujet d'analyse est sur les plaintes qui est très importante partie des commentaires et évaluations pour les clients avant de commander. Surtout l'entre les dates 11 mars 2020-01 juin 2020. Les plaintes sont thématiques sous 5 thèmes principaux. Il s'est avéré que la commande qui n'était pas livrée à l'heure indiquée était le sujet qui recevait le plus de plaintes. A la fin de l'article, les auteurs proposent une amélioration du délai de livraison à 3 entreprises.

⁷⁵ <https://www.trthaber.com/haber/yasam/yollardaki-tehlikeli-meslek-motokurye-461013.html>

⁷⁶ Güven, H., Çelik, B., Aytakin, P., & Konyalıoğlu, F. İ. (2022). COVID-19 Sürecinde Online Market Servislerine Yönelik Şikâyetler Üzerine Bir İçerik Analizi. *Alanya Akademik Bakış*, 2(6), pp. 511-530.

Qui plus est, les entreprises vont gagner un avantage compétitif et plus de commandes. En ajoutant que la choix des coursiers, c'est un autre sujet important. L'autre suggestion aussi, le coursier communiquant avec le client doit faire attention à sa rapidité, son hygiène et les règles de politesse. L'autre suggestion aussi, le coursier communiquant avec le client doit faire attention à sa rapidité, son hygiène et les règles politesse.

De l'autre cote, Selon Yeşilbağ aussi, l'essor des plateformes numériques a fait avancer certaines nouvelles dynamiques sur les marchés du travail vers ce que l'on appelle la « Gig Economy». Les deux dernières années ont vu des griefs croissants contre la détérioration des conditions des travailleurs de l'industrie des plateformes, en particulier celles des coursiers. Les premiers mois de 2022, en revanche, ont vu une vague d'agitation sociale sans précédent parmi les coursiers de plateforme qui a commencé à l'entreprise plateforme en Turquie, s'est rapidement propagée à d'autres entreprises et s'est terminée par des gains considérables. Le fait qu'un secteur rempli de travailleurs ayant très peu d'expérience organisationnelle ait été témoin de l'un des troubles les plus massifs de ces dernières années reflète l'impact de la plateformes sur le travail, en termes d'échelle et de niveau de pression auxquels les travailleurs des plates-formes sont confrontés.

Selon cet article, nous voyons que les coursiers doivent assumer l'entière responsabilité. En travail salariale, le revenu de coursier était fixé sur 8 heure par jour et salaire minimum mais les droits à indemnisation, les congés de maladie et les assurances étaient garantis. La concurrence évoquée dans l'article n'existait pas chez l'employé salarié. Cependant toutes les entreprises ont changé petit à petit les statuts de coursier. Les entreprises avec la promesse de la liberté sont passés au modèle coursier Esnaf.

Après le modèle d'employé salarié, que nous avons essayé d'expliquer ci-dessus, le nouveau modèle en Turquie, le modèle « coursier Esnaf », a été introduit. Au cours de pandémie, informatisation et numérisation massive de commerce -nous pouvons dire e-commerce- a contribué à transforme les conditions de travail et le condition emploi de leur personnel et singulièrement des livreurs.

Dans le secteur classique du transport de marchandises, un contrat de travail à durée indéterminée était conclu entre le livreur et l'entreprise. Par ce contrat, Les conditions de travail des employés contractuels étaient sécurisées. Les travailleurs Les emplois à l'économie de plateforme sont souvent définis comme des occasions de devenir son propre patron. Le statut de petit entrepreneur n'a effectivement pas de statut salarié⁷⁷.

Ce modèle empêche le droit congé de maladie, retraite, droit d'association. Résume la promesse du travail sur les plateformes numériques. Ces deux traits caractérisent un « capitalisme de plateforme

Alors pourquoi ce modèle s'appelle-t-il Courrier Esnaf ? Que signifie Esnaf en turc ? Altınoklu⁷⁸ examine en détail la notion d'*Esnaf* dans son livre. Selon elle, Esnaf, ce sont les personnes professionnelles et artistiques dont les activités économiques sont basées sur le travail physique avec leur propre capital, qui paient des impôts de manière simple et qui ont une comptabilité. C'est une personne qui travaille par elle-même dans le langage courant. D'après cette définition nous comprenons facilement pourquoi il a été donné cette notion pour définir les coursiers. Nous pouvons comprendre des discours et des rôles historiques qu'un rôle culturaliste a été assigné. Nous pouvons aussi dire la relation entre le travail et le capital non productif. Esnaf consiste à ouvrir une boutique, à vendre ce qui est produit et à exercer différentes activités dites d'indépendants. En plus, Esnaf a été constamment reproduite et adaptée à la socialisation capitaliste à travers des relations politiques, idéologiques et économiques.

Toutes ces définitions Esnaf expliquent pourquoi le coursier s'appelle Esnaf. En contrepartie de l'Esnaf qui a ouvert sa boutique, le coursier se connecte à son compte depuis le système et attend ses clients. De l'ère Özal à l'ère Erdoğan, les Esnafs ont toujours été le sujet de la politique. Selon les politiciens, les Esnafs sont la colonne vertébrale de ce pays et de cette nation⁷⁹. Donner le nom d'Esnaf à ce

⁷⁷ Fortier-Dallaire, C. (2020). *Le Travail Sous le Capitalisme de Plateforme*. Montréal: IRIS Institut de Recherche et d'Information Socioéconomiques.

⁷⁸ Altınoklu, M. N. (2022). *Ekmek, Dükkan, Devlet: Türkiye'de Esnaf Perşembe Pazarı Örneği*. İstanbul: İletişim Yayınları.

⁷⁹Erdoğan parle avec commerçants : <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/32339/esnaf-ile-sanatklarimiz-bu-ulkenin-ve-milletin-omurgasidir>

modèle, que nous acceptons comme un système d'exploitation, c'est continuer la perception de l'histoire. C'est aussi parce qu'ils sont indépendants.

En février 2022, un interview a été réalisé par le président du syndicat Türk-İş, il précise que le modèle de « coursier Esnaf » est bien évidemment la forme de travail la plus précaire et les entreprises l'ont créé contre l'organisation syndicale des coursiers⁸⁰. Au début, bien qu'il semble être un choix des coursiers, plus tard, les entreprises les ont obligés à passer à ce modèle. Pour ce modèle, les coursiers sont invités à créer leur propre entreprise privée au lieu de travailler pour des entreprises. Ainsi les coursiers seraient comme le propriétaire de l'entreprise. Cependant quelques propos ont été utilisés comme « devenez votre propre patron, le travailleur libre, autoentrepreneur, devenir indépendant » pour les attirer vers ce modèle. En ce sens, les travailleurs indépendants des plateformes de livraison ont pris la forme des auto-entrepreneurs, micro-entrepreneurs ou petits entrepreneurs.

Les conditions requises pour devenir commerçant sont les suivantes :

- 1) Dans le passé, nous avons l'habitude de postuler à l'entreprise, de signer un contrat et de commencer à travailler tout de suite, mais maintenant, avant tout, il est nécessaire de créer une entreprise individuelle.
- 2) Auparavant, l'entreprise vous donnait de l'équipement et la responsabilité était l'entreprise, mais maintenant vous devez travailler avec votre équipement.
- 3) Vous payez votre propre assurance.
- 4) Vous êtes un associé de l'entreprise et non un employé, vous n'avez donc pas de droits d'employé indemnités, congés annuels, etc.
- 5) Vous devez avoir un comptable et payer vos impôts.

Nous pensons et comprenons comment les travailleurs peuvent accepter un système qui impose de telles responsabilités aux travailleurs, et nous comprenons que les entreprises obligent les travailleurs à le faire.

⁸⁰ Le reportage de président le syndicat Türk-İş : <https://www.birgun.net/haber/turk-is-baskani-atalay-esnaf-kurye-modeli-en-guvencesiz-calisma-bicimidir-376190>

4.3. L'organisation des coursiers et les syndicats

Dans cette section, nous expliquerons l'importance de la syndicalisation en particulier pour les coursiers.

D'abord il faut rappeler que les syndicats existent pour défendre les droit des salaires. Ils font partie des instances représentatives du personnel qui concerne toutes les entreprises. Ils peuvent aussi vous aider à négocier des augmentations et mettre en place des activités sociales. L'objectif venir compléter ou adapter des règles déjà prévues par le code du travail qu'on arrête les collectifs. Nous pouvons dire que le mouvement syndical a commencé suite à l'industrialisation qui a engendré la surexploitation des ouvriers qui est les mauvais condition de travail et l'absence de toute protection sociale. En Turquie, le syndicalisme organise par les secteurs d'activités.

En 1980, le coup d'Etat militaire a conduit à une dure répression de syndicats. Cette situation a continué jusqu'en 1992. Les syndicats turcs sont confrontés à une lutte ardue dans un environnement de plus en plus contraignant.

4.3.1. TÛM-TİS (Syndicat de tous les travailleurs des transports)

Les syndicats sont un groupe de pression qui fait pression sur le gouvernement ou sur les entreprises pour changer une situation ou une loi non favorable. Le syndicat a été nommé "Syndicat turc des travailleurs de l'automobile" TÛM-TİS le 23 février 1964. Depuis sa création, elle a soutenu les grèves des syndicats dans de nombreux métiers. Après le coup d'État du 12 septembre 1980, ses activités ont été arrêtées. Mais en 1983, il a été réorganisé à Istanbul, Ankara et Izmir. Suite à la loi n ° 6356 sur les syndicats et les conventions collectives de travail de 2012, son nom a été changé en « Syndicat de tous les travailleurs des transports » le 3 septembre 2013. Il compte 10 545 membres selon les statistiques d'activité syndicale de 2019. Alors que le syndicat s'organise avec les employés des entrepôts, du secteur des transports et des entreprises de fret, il a récemment accru son

expérience en s'organisant avec les travailleurs d'UPS⁸¹ (United Parcel Service), DHL (Dalsey, Hillblom ve Lynn)⁸², DHL Express⁸³.

L'importance du rôle joué par les syndicats pour améliorer le bien-être des travailleurs est très importante. Quand commence (Février 2020) la grève des coursiers, les députés et les syndicats ont essayé de faire entendre leur voix. CHP⁸⁴ et HDP⁸⁵ ont préparé les motions parlementaires pour attirer l'attention sur les précarités des coursiers car 190 personnes sont décédées en 2021.

Mais la précarité à laquelle font face les coursiers n'est pas strictement économique. Elle est multidimensionnelle c'est la raison pour laquelle les syndicats ont commencé à supporter les coursiers lors de leur grève. TÛM-TİS était l'un des syndicats qui soutenaient les coursiers sur les places. Un entretien a été réalisé avec ce syndicat. Travailler au syndicat TÛM-TİS en tant que spécialiste des relations internationales Kaan a répondu aux questions que nous avons préparées en matière de lutte syndicale des coursiers.

⁸¹ UPS est une entreprise postale.

⁸² DHL est une société de transport courriers et colis. « DHL » vient des initiales des fondateurs Adrian Dalsey, Larry Hillblom et Robert Lynn.

⁸³ Kıdak, E. (2021). *KARGO TAŞIMACILIĞINDA KENDİ HESABINA ÇALIŞMA ALDATMACASI: ESNAF KURYE MODELİ*. İstanbul: TÛM-TİS Yayınları.

⁸⁴ Le source : <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/risk-buyuk-olum-cok-moto-kuryeleri-gormezden-gelmeyin-1819767>

⁸⁵ Le source : <https://hdp.org.tr/Images/UserFiles/Documents/Editor/2022/hdp-kuryeler-ao.pdf>

Tableau 1 : Nombre d'adhérents au syndicat du TÛM-TİS

Nombre d'Adhérents au Syndicat du TÛM-TİS		
<i>Année</i>	<i>Nombre</i>	<i>Taux</i>
Janvier 2019	10.545	1.41
Juin 2019	11.567	1.54
Janvier 2020	11.650	1.42
Juin 2020	11.783	1.46
Janvier 2021	12.287	1.52
Juin 2021	12.247	1.46
Janvier 2022	13.629	1.52
Juin 2022	13.689	1.52

Source : Préparé par les données le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale⁸⁶

Selon Tableau 1 nous voyons que les adhérents du syndicat TÛM-TİS sont toujours en augmentation et le taux du nombre d'ouvriers reste également au niveau %1. Dans son travail Özveri (2012) précise que les syndicats dont au moins 1% des travailleurs nombre total des ouvriers travaillant au sein du secteur d'activité concerné dans laquelle ils sont établis en tant que leurs propres membres le nombre d'adhérents du syndicat. Ce niveau est vital pour la représentation.

À la suite de la rencontre avec ce syndicat, six principaux thèmes de discussion ont ainsi été retenus : les conditions de travail, le secteur d'activité, les Mobbings, les obstacles pour obtenir le document représentativité, l'organisation collective des travailleurs et l'accès à la protection sociale.

« En Turquie, le syndicalisme s'organise par secteur d'activité. En tant que syndicat TÛM-TİS nous pouvons accepter les travailleurs de secteur transport. Les coursiers logiquement sont au secteur transport mais on ne doit pas mixer le secteur logistique

⁸⁶ Le source : <https://www.csgb.gov.tr/istatistikler/calisma-hayati-istatistikleri/sendikal-istatistikler/isci-sayilari-ve-sendikalarin-uye-sayilari-hakkinda-tebligler/>

et transport. Si nos adhérents sont dans l'autre secteur, automatiquement l'adhésion baisse de syndicat. Pourquoi j'explique parce que nous avons vécu cet événement. Notre solidarité avait commencé avec les coursiers et nous avons le document représentativité et recueillions l'adhésion de plus de la moitié des ouvriers. L'entreprise d'une plateforme a changé le statut de leur travailleur dans le secteur activité comme employé de bureau. Le but est d'empêcher de solidarité et de s'organiser aux coursiers. En somme toutes les adhésions syndicales ont été supprimées. Nous avons vécu deux différentes violations des droits des travailleurs. La première, leur adhésion à notre syndicat a chuté. La deuxième plus importante pour nous et pour les coursiers car ils ont perdu leur droit de vaccination au sein de la période de pandémie parce que certains travailleurs du secteur qui devaient continuer à travailler avaient la priorité pour la vaccination. » Kaan Syndicaliste.

4.3.2. Le document représentativité du syndicat

Selon le droit syndical turc, certaines conditions a mis en vigueur pour que la syndicalisation d'une entreprise en 2012, l'obtention de la représentativité au sein des entreprises doit être effective à deux niveaux. Ceux qui est très importante, les syndicats doivent recueillir l'adhésion de %51 des ouvriers de l'entreprise. D'autre part, d'après la calculassions du ministère du Travail et de la Sécurité sociale qui est affiché deux fois par an, en janvier et en juillet, syndicats dont au moins 1% des travailleurs nombre total des ouvriers travaillant au sein du secteur d'activité concerné dans laquelle ils sont établis en tant que leurs propres membres le nombre d'adhérents du syndicat (Özveri 2012) ⁸⁷⁸⁸

Le syndicat remplissant toutes ces conditions peut commencer à défendre les droits du travailleur mais de l'autre côté, Kaan a souligné que dans cette loi, la représentation peut être interrompue avec l'objection de l'employeur pour erreur calcul (maddi hata). *Ces objections est un obstacle à la syndicalisation. Des procès sont intentés et ceux-ci peuvent prendre de nombreuses années. Nous savons bien que la raison en est de décourager et démoralisé le travailleur ».*

⁸⁷ La loi de syndicat en 2012 ; <https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=18938&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeligi&mevzuatTertip=5>

⁸⁸ Özveri, M. (2012). *Sendikal Haklar. 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Yasası* . İstanbul: Birleşik Metal-İş.

CHAPITRE 3

1. Les coursiers en Turquie

Dans la première partie, nous avons expliqué l'effet de la gig economy sur les modèles économiques en Turquie. Dans la deuxième partie, nous avons expliqué l'effet de la logistique sur la vie au travail avec le e-commerce et le coursier Esnaf, qui est un nouveau modèle surtout en période de pandémie, avec l'analyse de contenu. Cette partie est entièrement issue des observations des travailleurs. Dans ce modèle, leurs problèmes, luttes et critiques seront expliqués.

1.1. Une évaluation chronologique

L'effet de la pandémie en Turquie est un tournant pour le service logistique, les coursiers et e-commerce. Jusqu'à cette partie, le changement et la transformation du secteur des transports et de la profession de coursier ont été évalués. Dans cette section, des analyses de terrain seront faites sur le changement et la transformation vécus par les coursiers surtout après la pandémie.

11 Mars 2020 : Le premier cas de COVID-19 détecté par le gouvernement en Turquie a été annoncé à cette date. Après cette période, les couvre-feux ont commencé dans environ un mois. Après cette période, les couvre-feux ont commencé au bout d'un mois environ et se sont poursuivis progressivement pendant 1 an. Cette situation n'était pas seulement spécifique à la Turquie, bien sûr, le monde entier avait commencé à se fermer. Alors que les couvre-feux se poursuivaient, les coursiers étaient en première ligne pour certaines des professions exemptées de cette situation. Les coursiers transportaient tout ce qui pouvait être nécessaire dans une maison comme la nourriture, les documents, les vêtements à cette époque. Alors que ceux qui travaillaient comme coursiers dans le secteur des transports étaient 100 000, ce nombre a dépassé 900 000 pendant la période pandémique⁸⁹. Durant l'année 2021,

⁸⁹ Politikyol: **Rıdvan Turan, motosikletli kuryelerin sorunlarını meclis gündemine taşıdı:** <https://www.politikyol.com/ridvan-turan-motosikletli-kuryelerin-sorunlarini-meclis-gundemine-tasidi/>

plusieurs questions parlementaires ont été posées afin d'améliorer les processus de travail⁹⁰.

En raison de conditions de travail difficiles pendant la période de pandémie, certains coursiers ont commencé à former des comités. Selon le syndicaliste Kaan, que nous avons interviewé, cette organisation et cette formation de comité se sont faites en secret parce que certains travailleurs avaient peur d'être licenciés. Kaan "*certain patrons d'entreprises de plateformes avaient entendu dire que les travailleurs s'organisaient et se syndiquaient*".

Par contre, ce qui était très important c'était les règles de syndicalisation. Selon le droit syndical turc, certaines conditions a mis en vigueur pour que la syndicalisation d'une entreprise en 2012, l'obtention de la représentativité au sein des entreprises doit être effective à deux niveaux. Ce qui est très important, les syndicats doivent recueillir l'adhésion de 51% des ouvriers de l'entreprise. D'autre part, d'après les études du ministère du Travail et de la Sécurité sociale qui est affiché deux fois par an, en janvier et en juillet, syndicats dont au moins 1% des travailleurs nombre total des ouvriers travaillant au sein du secteur d'activité concerné dans laquelle ils sont établis en tant que leurs propres membres le nombre d'adhérents du syndicat⁹¹. Le syndicat, dont Kaan est membre, avait complété ce numéro. Pour cette raison, l'organisation avec des coursiers a commencé.

12 Juin 2021 : Une autre date importante est le 12 juin 2021, la vaccination prioritaire a commencé pour certaines tranches d'âge et certains employés en Turquie. Le lendemain, le 13 juin 2021, certains coursiers n'avaient pas le droit d'être vaccinés dans leur groupe professionnel. En Turquie, le syndicalisme s'organise par secteur d'activité. En tant que syndicat TÜM-TİS peut accepter les travailleurs de secteur transport. Les coursiers logiquement sont au secteur transport mais nous ne devons pas mixer le secteur logistique et transport. Si vos adhérents sont dans l'autre secteur, automatiquement l'adhésion baisse de syndicat. Pourquoi j'explique parce

⁹⁰ <https://www.tbmm.gov.tr/milletvekili/UyeGenelKurulKonusmalariDetay?eid=97104>

⁹¹ La loi de syndicat en 2012 ; <https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=18938&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeligi&mevzuatTertip=5>

⁹² Özveri, M. (2012). *Sendikal Haklar. 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Yasası*. İstanbul: Birleşik Metal-İş.

que les coursiers avaient vécu cet évènement. Kaan nous explique en détaillant « *notre solidarité avait commencé avec les coursiers et nous avons le document représentativité et recueillions l'adhésion de plus de la moitié des ouvriers. L'entreprise d'une plateforme a changé le statut de leur travailleur dans le secteur activité comme employé de bureau. Le but est d'empêcher la solidarité et de s'organiser aux coursiers. En somme toutes les adhésions syndicales ont été supprimées. Nous avons vécu deux différentes violations des droits des travailleurs. La première, leur adhésion à notre syndicat a chuté. La deuxième plus importante pour nous et pour les coursiers car ils ont perdu leur droit de vaccination au sein de la période de pandémie parce que certains travailleurs du secteur qui devaient continuer à travailler avaient la priorité pour la vaccination.* »

Comme nous l'avons expliqué dans la section précédente, les coursiers sont devenus un secteur d'activité en 2014, et c'est une profession nouvellement créée. Pour cette raison, la structure organisationnelle et l'organisation professionnelle ne sont pas assez systématiques. Cette situation met en danger la vie professionnelle des coursiers et crée des risques. L'un d'eux est l'obstacle à la mobilisation. En raison de leur syndicalisation, les coursiers ont été privés de leurs droits à la vaccination. Les coursiers, qui risquent déjà d'avoir un accident sur les routes, mettaient également leur santé en danger pendant la période pandémique. Selon le nouvelle NTV⁹³, les décès de coursiers à moto ont été multipliés par 10 pendant la pandémie. De plus, selon le communiqué de TEHIS, 191 coursiers ont perdu la vie dans l'accident de mars 2021 en raison de la pression du temps et de la vitesse. TÜM-TİS, l'un des syndicats que nous avons interrogés, a déclaré qu'il se battait pour que la profession de coursier soit classée comme des emplois dangereux, selon Kaan.

29 novembre 2021 : A cette date, le gouverneur d'Istanbul a déclaré qu'un vent très fort à 130 km/h serait effectif à Istanbul. Il a alors dit aux citoyens de ne pas sortir. Nous avons vu à la télévision que deux chauffeurs de bus protégeaient quatre

⁹³ NTV: Pandemide motokurye ölümleri 10 kat arttı. https://www.ntv.com.tr/turkiye/pandemide-motokurye-olumleri-10-kat-artti,F12GXqwyQk-5_3NPv9cktQ

coursiers sur le pont 15 Temmuz Şehitler.⁹⁴ Alors qu'il était dangereux de sortir dans la rue, les coursiers travaillaient en tout temps, comme pendant la pandémie.

25 janvier-01 février 2022 : Les coursiers en grève pour dénoncer leurs conditions de travail. C'est d'abord et avant tout la question du salaire. A ce moment-là, le salaire minimum autorisé était %39 et ce taux a été déclaré au mois Décembre mais les entreprises ont reporté l'annonce de la hausse du salaire minimum à février et il a été augmenté %11. C'est la raison pour laquelle toutes les grèves de coursiers ont commencé à entre le 25 janvier et le 01 Février. Les travailleurs n'obtiennent pas leurs droits. Ils ne peuvent pas être vaccinés.

À la lumière de toutes ces informations, des obstacles et des conditions de travail difficiles, les coursiers sont le principal sujet de cette étude. Cela raison pour laquelle, cette étude de terrain se compose de 3 parties, la première est la lutte syndicale et son fonctionnement, la deuxième est la sous-traitance et la troisième ce sont les difficultés et luttes des travailleurs de la plateforme pendant le processus de travail. Avant de commencer tout cela, la trajectoire sociale et les profils des travailleurs seront examinés.

1.2. Trajectoire de travail

L'adaptation, faire face à une économie en constante évolution, est le rôle permanent parmi les impératifs économiques auxquels il faut obéir. Ce faisant, le sujet se crée et se soutient. Le nom de cette autonomie est l'entrepreneuriat. Cette raison de néolibéralisme nous montre une personne qui est très intelligente, entreprenante, rapide et suit toutes les évolutions. Cette personne gagne beaucoup et très vite. Ensuite le système attend que les gens se dirigent ici à travers des publicités. Nous avons obtenu cette conclusion à la suite de nos recherches. La trajectoire de travail de notre interview était les publications sur réseaux sociaux, les vidéos sur YouTube et à travers ses amis.

La durée moyenne de travail des coursiers que nous avons interrogés est de 3 ans. En essayant de comprendre trajectoire de travail des coursiers, tous ont choisi ce

⁹⁴ Pour nouvelle accédez d'ici : <https://www.dha.com.tr/gundem/15-temmuz-sehitler-koprusunde-4-motosikletliye-2-otobus-korumasi-1863232>

métier en raison du chômage pendant la période pandémique. La plupart des gens à qui nous avons parlé devaient être des coursiers. L'un est un comptable licencié, l'autre est un ingénieur agronome fraîchement diplômé.

Surtout la popularité de métier de coursier a augmenté dans la période pandémique. À ce moment-là *Ufuk* était militaire « *lorsque je suis retourné, tout le monde m'a dit que les coursiers ont gagné beaucoup d'argent, tout le monde en parlait. Moi aussi, j'étais au chômage. Je me suis soudainement retrouvé dans cette entreprise sans réfléchir.* »

Firat pense que les gens choisissent ce travail uniquement à cause de l'argent, ils viennent ici plutôt que d'être serveur et nettoyer les tables 12 heures par jour. D'après notre entretien, les coursiers qui travaillent en moyenne 12 heures par jour (le nombre de personnes qui travaillent 16 heures, c'est beaucoup) et se sentent libres en conduisant un scooter, donnent le travail de serveuse comme le pire exemple de travail. Lorsqu'on leur demande quel est le meilleur travail, ils donnent la réponse du gardien ou de vigile (*Bekçi*) ou de la police.

İlyas et Ali partage même idée. « *Dans période pandémique j'ai perdu mon travail et je me suis retrouvé en chômage* ». Avant cela, İlyas a travaillé dans l'industrie du tourisme pendant 15 ans. Depuis que les lieux de travail ont été fermés avec la pandémie, il a postulé auprès de la société plateforme et a commencé à travailler comme coursier. Il dit *'j'avais un permis A2 (permis moto), c'était le seul travail que je pouvais faire à ce moment-là. Je me suis lancé dans quelque chose comme ça pour gagner ma vie, j'ai commencé à travailler* ». Il travaille et ajoute à la société de plateforme depuis le premier mois de la pandémie. *"Dans les premières semaines de la pandémie, j'ai contracté un prêt auprès de la banque pendant les fermetures. J'en ai eu assez pour tenir quelques mois. Mais le loyer, les factures, etc. Quand j'y ai pensé, j'ai commencé à regarder les offres d'emploi.*

Les domaines de travail qui étaient actifs pendant la recherche d'emploi étaient généralement l'industrie de la vente au détail ou de la restauration rapide. Comme nous le savons, toutes les activités touristiques ont été arrêtées au niveau national et international pendant le processus de pandémie. Depuis qu'İlyas a un

permis de conduire, il a postulé ici lorsqu'il a vu un poste actif dans la société de plate-forme. Il a été embauché une semaine plus tard. Il explique qu'il y avait un grand besoin d'employés à une époque où ce processus était très facile.

Muzaffer est en fait un électricien. Il travaille dans l'usine depuis de nombreuses années, mais après avoir déménagé à Istanbul, il s'est tourné vers différents emplois. Il tire également des drones lors de mariages. Se lançant dans l'entrepreneuriat, il annonce son domicile comme un lieu de travail. Lorsqu'il gagne de l'argent, il achète également un moteur et déclare : *"Mais malheureusement, la pandémie a commencé et tout le travail s'est arrêté". "Les couvre-feux ont commencé. Je devais gagner ma vie, je devais soit vendre le moteur, soit trouver un emploi. J'ai vu le travail de coursier à la société de plateforme et j'ai postulé. Je travaille comme coursier depuis environ deux ans.*

Après que tout s'est arrêté pendant la période de pandémie, de nombreuses personnes ont été confrontées au chômage et ont trouvé un emploi en très peu de temps comme coursier sur Internet. De ce fait, selon les informations obtenues à l'issue des entretiens, le métier coursier a été un métier choisi comme obligatoire pour échapper au chômage. C'est pour cela que j'appelle coursier "le métier forcé par le chômage". Dans ce métier, choisi pour sortir du chômage, les profils des travailleurs sont également assez divers.

1.3. Le profil des coursiers

Le commerce électronique (e-commerce) est considéré comme la dimension commerciale de la nouvelle économie. Dans le secteur de la livraison rapide, ce sont surtout des jeunes qui travaillent. Dans ce secteur où les hommes sont plus concentrés, les femmes travaillent aussi. L'âge de coursier se situe entre 19 et 35 et leurs diplômes sont généralement obtenus au lycée. Il y a aussi des gens avec de nombreuses professions telles que des ingénieurs, des cuisiniers, des techniciens. Dans un Tableau 1 les détails ont été donnés.

Quand j'ai entendu parler pour la première fois des grèves des coursiers, je me suis posé cette question. Pourquoi ces ouvriers sont-ils en grève ? Puis j'ai appris

qu'ils travaillaient en tant qu'indépendants dans le modèle créé par la Gig economy, avec la promesse de "devenir son propre patron". Je me suis alors posé cette question. Ceux qui exercent ce métier de coursier sont-ils patron, entrepreneur ou ouvrier ? cette question est un problème laissé en suspens en Turquie.

Le coursier est une profession représentée dans l'industrie du transport. En tant qu'un métier il est apparu pour la première fois en 2014. La définition est la suivante ; il s'agit de la livraison de toute commande alimentaire, colis ou document qui doit être livré à l'adresse du destinataire à l'heure souhaitée et en toute sécurité. De l'autre cote le nombre de coursiers travaillant en Turquie est estimé à plus de 900 000. Les normes professionnelles des coursiers automobiles ont été créées par MYK et ont été publiées au Journal officiel n° 30255 en 2017 et sont devenues officielles.⁹⁵ En plus des normes de qualification professionnelle, des critères de qualification nationaux ont été publiés par la MYK en 2019. En remplissant ces critères, les individus peuvent obtenir un certificat de compétence professionnelle de coursier⁹⁶. Lorsque les années sont prises en compte et que la profession de coursier est examinée, nous constatons que les législations ont été adoptées récemment. Cette situation crée des effets flous sur la définition de l'ouvrier et du métier. La manière dont ils sont définis dans le coursier n'est pas claire, tout comme la complexité de La Gig Economy qui n'a pas de définition universelle. Du fait de la reconnaissance de chaque salarié en tant que travailleur indépendant et entrepreneur dans la Gig Economy, ces individus se voient attribuer le statut de patron ou de travailleur indépendant. L'exemple le plus clair en est le modèle de d'Esnaf coursier en Turquie. Cette complexité n'est pas propre à la Turquie. Lorsque nous l'examinons la littérature, avec l'effet de la Gig economy, les salariés sont désormais décrits comme des entrepreneurs. Pour en revenir aux questions posées au début, certains pays dans le monde ont reçu la réponse par des décisions de justice. Ces décisions ont été

⁹⁵ Ulusal Meslek Standardı Motosikletli Kurye seviye 3. (2017). RESMÎ GAZETE TARİH-SAYI/ 29/11/2017 - 30255 file:///C:/Users/Hp/Downloads/17UMS0637-3%20Rev%2000%20Motosikletli%20Kurye.pdf

⁹⁶ ILO (2022). Motosikletli Kuryeler Odağında Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi "İki Tekerlek Bir Kask" Ankara. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/publication/wcms_837229.pdf

rendues par les tribunaux d'Angleterre⁹⁷, de France⁹⁸, des Pays-Bas⁹⁹ et de Belgique¹⁰⁰ et ont statué que les travailleurs des plateformes dans leurs pays devaient être considérés comme des travailleurs. Selon certaines informations, certains pays ont accepté par une décision de justice que les employés de la plateforme sont des employés de l'entreprise.

En Turquie, les employés des plateformes, en particulier les coursiers, sont considérés comme des entrepreneurs, des patrons ou des indépendants. Coursier en tant que profession nouvellement créée ; elle n'est pas assez systématique en termes de structure organisationnelle et d'organisation professionnelle. Les chambres professionnelles sont importantes en termes de protection des droits des salariés, de renforcement de la solidarité et de prévention des risques pour le développement professionnel, mais il n'existe pas de loi professionnelle pour le service de moto-coursier en Turquie. Il n'y a donc pas de chambre professionnelle. Du fait de cette absence, les travailleurs sont vulnérables en termes de solidarité et de protection des droits. Nous examinerons les situations des coursiers résultant de ce vide juridique.

Dans ces procès intentés pour protéger les droits des travailleurs en Angleterre, en France, en Belgique et aux Pays-Bas, les employés de la plateforme étaient considérés comme des ouvriers, et non comme des indépendants ou leurs propres patrons. En Turquie, pour la première fois, une action en justice a été intentée par TEHİS (Syndicat des Travailleurs du Tourisme, du Spectacle et des Services) pour protéger les droits des coursiers. L'objectif est d'amener les salariés de la plateforme au statut de travailleurs. Le coursier Esnaf n'est pas considéré comme un salarié affilié car il travaille dans l'entreprise plateforme avec son propre véhicule et l'entreprise qu'il a fondée. Cependant, la plateforme est censée respecter toutes les

⁹⁷ Euronews: Yüksek Mahkeme, sürücülerin çalışan haklarına tabi olduğuna hükmetti. <https://tr.euronews.com/2021/02/19/ingiltere-de-uber-e-darbe-yuksek-mahkeme-suruculerin-cal-san-haklar-na-tabi-olduguna-hukme>.

⁹⁸ France24: En France, Uber condamné à payer au moins 17 millions d'euros à 139 chauffeurs de VTC. <https://www.france24.com/fr/france/20230120-en-france-uber-condamn%C3%A9-%C3%A0-payer-au-moins-17-millions-d-euros-%C3%A0-139-chauffeurs-de-rtc>.

⁹⁹ Reuters: Uber drivers are employees, not contract.ors, says Dutch court <https://www.reuters.com/article/uber-netherlands-court-idCNL1N2QF0IX>.

¹⁰⁰ RTBF.be : Le tribunal du travail Bruxelles rendra mercredi son avis sur le statut d'un chauffeur Uber <https://www.rtbf.be/article/le-tribunal-du-travail-bruxelles-rendra-mercredi-son-avis-sur-le-statut-d-un-chauffeur-uber-11104928>.

règles de l'entreprise dans son contrat avec l'entreprise. En somme, il se définit comme un salarié dit indépendant et libre, alors qu'il est formellement dépendant de l'entreprise. Le fonctionnement de ce système est de réduire les droits des salariés et d'imposer des risques et des coûts au salarié. L'objet de la pétition était la sécurité des conditions de travail des coursiers Esnaf la sécurité sociale et les droits syndicaux. ¹⁰¹

Surtout après les grèves, il y avait une grande solidarité avec les coursiers en Turquie. Kaan, membre de TÛM-TİS, que nous avons interviewé pour en savoir plus sur la dimension syndicale des coursiers pour cette étude, a parlé de la syndicalisation.

La dimension économique n'est pas le seul facteur dans le fait que le modèle Esnaf Courrier est assez précaire et les entreprises orientent la quasi-totalité des coursiers vers ce modèle. Nous pensons que cela a aussi une dimension juridique. En 2018, la loi 'Jeune Entrepreneur' a été promulguée pour couvrir les jeunes. La moyenne d'âge de nos interviewés est de 25,2 ans. Dans une étude à grande échelle de l'ILO¹⁰² sur les coursiers en 2022, l'âge moyen des hommes qui sont coursiers est de 28,99 ans. Kıdak¹⁰³ a déterminé que la tranche d'âge était de 26 à 36 ans dans ses recherches. Finalement, nous pouvons dire que les jeunes préfèrent ce métier.

'Jeune Entrepreneur' : Ceux qui bénéficient de l'exonération de revenu chez les jeunes entrepreneurs dans le cadre de l'article 20 répétitif de la Loi de l'Impôt sur le Revenu du 31/12/1960 et numéroté 193 et qui ont 18 ans révolus et non révolus du 29 à compter de la date de commencement de l'obligation, le premier alinéa de l'article 4 de la présente loi (b). Les primes des personnes qui sont réputées assurées pour la première fois à compter du 01/06/2018 dans le cadre alinéa (1) de l'alinéa) sont pris en charge par le Trésor pendant une période de 1 an au-delà du plafond des gains soumis à prime déterminé conformément à l'article 82. Dans les sociétés en

¹⁰¹ Diken: 'Esnaf-kurye' modeli davalık oldu: 'Bu bir dalgakıran. <https://www.diken.com.tr/esnaf-kurye-modeli-davalik-oldu-bu-bir-dalgakıran/>

¹⁰² ILO. (2022). Motosikletli Kuryeler Odağında Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi "İki Tekerlek Bir Kask" Ankara. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/publication/wcms_837229.pdf

¹⁰³ Kıdak, E. (2021). *KARGO TAŞIMACILIĞINDA KENDİ HESABINA ÇALIŞMA ALDATMACASI: ESNAF KURYE MODELİ*. İstanbul: TÛM-TİS Yayınları.

nom collectif, un seul associé (une personne) peut bénéficier de la disposition du présent paragraphe.

Sertaç qui travaille le modèle Esnaf coursier nous explique : Je vais vous dire autant que j'ai observé. L'employé salarié n'est pas rentable pour l'employeur car il est intéressé par l'assurance de l'employé et a droit à une indemnisation. À cause de ces problèmes, l'employeur est lésé, mais notre nation turque pense qu'il gagne plus lorsqu'il travaille comme Esnaf Coursier Il n'y a pas beaucoup de différence entre l'employé salarié et le Esnaf coursier. Considérant qu'ils travaillent tous les deux 8 heures en moyenne, il y a un bénéfice moyen de 1000 TL entre les deux. Depuis qu'il y a une loi sur les jeunes entrepreneurs maintenant, nous avons la possibilité de gagner un peu plus. Bien sûr, lorsque BAĞKUR paiera, nous gagnerons la même chose que l'employé salarié, rien ne change.

Serhat et Fatih bénéficient de la loi "Jeune Entrepreneur". Tous deux continueront à bénéficier de cette loi pendant 1 an. Serhat est dans son 1er mois et Fatih est dans son 5ème mois. Si cette opportunité s'épuise, ils paieront eux-mêmes les frais d'assurance. Cette opportunité offerte par l'État est attrayante pour Serhat, Sertaç et Fatih, mais aucun d'eux ne sait quoi faire ensuite. D'après ce que nous avons compris à la fin des entretiens, les jeunes sont peu disposés à créer une entreprise, mais ils se retrouvent dans cette situation parce que les entreprises les y obligent et avec cette opportunité offerte par l'État.

1.4. Invisibilité des coursiers dans la période pandémique

Quand l'on parle de commander, presque chacun et chacune d'entre nous, de tout âge, de tout milieu classe l'avons utilisé au moins quelque fois. Après avoir pris la décision de commander, nous aurons besoin tout d'abord d'Internet, ensuite un appareil et le dernier une application téléchargée. Sur ces applications, nous choisissons de l'envie facilement avec un e-menu préparé et un clic. C'est tout. En suivant, nous attendons avec impatience notre commande. Lorsque la sonnette retentit, nous prenons la commande et fermons directement la porte. De leur côté, dans la période pandémie, les applications ont annoncé certaines mesures pour éviter la propagation du virus pour protéger les clients mais nous ne parlions pas les livreurs. Les

applications en laissant les courses sur le pas de la porte c'est à dire la livraison sans contact. Ces deux perspectives et actes les a également rendus plus invisibles.

En Turquie, surtout à partir de la période pandémique les travailleurs plateformes sont engagés sur le statut de travailleurs indépendant. Lors que nous parlons sur les coursiers, ils se transforment le coursier Esnaf. Ces travailleurs échappent à tout encadrement droit comme salarie minimum, retrait, temps de travail, accident du travail. Quand vous travaillez pour une entreprise plateforme, vous êtes considéré comme un entrepreneur ou une partenaire. En plus le slogan des entreprises plateformes est prêt « **Nous ne vous embauchons pas, vous nous rejoignez dans l'entreprise** ». Mais de l'autre cote dans la réalité vous êtes un travailleur de plateforme. Du coup, travailler avec plateforme c'est une zone grise.

1.5. Le mythe de liberté et l'illusion d'être le patron

Après le modèle de travail flexible, chaque individu était considéré comme un entrepreneur. Il a été expliqué qu'avec la Gig economy, ils pourraient devenir un patron, pas seulement un entrepreneur. Nous avons posé à la question aux interviewees « Vous sentez-vous comme un patron en tant que coursier ? »

Selon Abdullah (24 ans), si nous n'avons pas un bureau ou le lieu de travail, nous ne sommes jamais patron. Tu n'es qu'un travailleur qui doit faire ce qu'on attend de toi. Je pense que cette idée a été avancée parce que certaines personnes ne veulent pas se sentir connectées à un certain endroit tout en travaillant. Par exemple, lorsque vous travaillez dans un lieu, les heures de travail sont certaines et les jours de congé sont également certains, mais lorsque vous faites votre propre travail, vous aurez toujours envie de travailler pour gagner votre vie. Mais d'ici, Le système ou le propriétaire du restaurant détermine quand travailler et quels jours de congé.

En tant que cuisinier professionnel, Ilyas est compétent dans diverses cuisines. Il maîtrise parfaitement les techniques de la cuisine méditerranéenne mais en raison de la pandémie, le restaurant où il travaillait a été fermé et il a commencé à travailler comme coursier alors qu'il était au chômage. Selon Ilyas, l'idée d'être patron *ce n'est pas un paradoxe : c'est un mensonge ! Chaque jour je pense que ça*

ira mieux demain. Les jours y passent plus, on s'adapte et plus on augmente le rythme et l'intensité de travail pour gagner plus donc on prend des risques sur la route pour gagner du temps sur chaque course. On essaye de faire le plus de courses possible quoi.

1.6. Calcul du cout des livraisons

La motivation des coursiers était de calculer combien ils gagneraient en plus sans penser à se fatiguer. Du début à la fin de l'entretien Süleyman calculait constamment. *« Si je livre 40 commandes en 8 heures, je reçois 160 TL, j'ai multiplié 160 TL par 26, multiplié 272 par 26, le calcul approximatif s'est avéré être de 10450 TL. Je suis venu ici en calculant cela. Si je peux obtenir ceci en 8 heures, j'obtiendrai autant en 10 ou 12 heures ; parce que si vous pouvez livrer 40 paquets en 8 heures, vous pouvez livrer 60 paquets en 12 heures. Lorsque vous calculez un supplément, vous gagnez 4200 TL du forfait, nous avons dit 272 TL à partir de 34 TL par heure. »* Süleyman (26 ans) accepte sa profession principale de coursier et il travaille comme coursier depuis de nombreuses années.

La création de ce type de travail a, dans les faits, ouvert la porte à une généralisation de l'auto exploitation. C'est la raison pour laquelle nous disons que les coursiers travaillent sans pause.

De l'autre cote le type du salaire aux pièces a considérablement accéléré le déploiement car en plus de la concurrence entre les coursiers, s'ajoute le fait que la personne est en course avec elle-même. Alors qu'il pense constamment qu'il doit livrer une autre commande finalement il travaille pendant des heures.

Pour ma part je définis cette situation comme les demandes néolibéralisme qui sont 'améliorez-vous, n'abandonnez jamais, entrez sur le marché, montez sur les épaules de votre ami, écrasez-le, montez plus haut, concourez'.

Avant le néolibéralisme c'était le concours entre les gens mais maintenant ce sont ceux qui concourent eux-mêmes. De ce fait les coursiers sont obnubilés par le nombre de commandes.

Tugay a également la même idée. Il a 25 ans et il a travaillé à l'usine et vit avec sa famille. « *Nous facturons par forfait et ils paient par km. De plus, les bonus commencent à partir de 18 commandes. Ces chiffres augmentent à mesure que 18 commandes plus 90 TL, 25 commandes plus 120 TL. En bref, nous ne facturons aucun salaire par heure de travail. Plus vous livrez de commandes, plus vous gagnez.* »

Sertaç (22 ans) résume clairement cette situation. « *Le système vous fait penser au dilemme. Vous travaillez depuis 8 heures. Avant de finaliser votre job, vous contrôlez l'application qui compte les commandes et vous voyez que s'il y a 2-3 commandes supplémentaires, ce sera 50 TL de plus. Vous êtes immédiatement confus. Vous travaillez même si vous êtes fatigué.* » notre autre intervieweur Firat précise qu'il travaillait 16 heures lorsqu'il faisait de tels calculs.

1.7. Précarité le travail

Le mot précarité a été utilisé pour la première fois par les sociologues français dans les années 80 pour les travailleurs saisonniers. D'après Standing, l'avenir du précarité n'a pas d'ombre et leurs lendemains sont inconnus. C'est la fragilité de la main d'œuvre moderne. En somme les dispositifs de la vie au travail, comme différents types de contrats courts, amenuisés par les politiques néolibérales ne permettent pas de réduire la fragilité et insécurité. La personne qui y est exposée est définie comme un précarité. Dans tout ce contexte, précarité peut démarrer la journée comme ayant perdu son emploi, aucune garantie.

Sertaç et Firat nous ont expliqué un autre motif de cette précarité qui est d'être « inactif ». En plus Sertaç (22 ans) avait été déjà positionné inactif par son entreprise sans avertissement. Firat, « *bien sûr, il y a une pression de vitesse/rendement pendant mon travail, mais il y a une limite de vitesse qui nous est imposée. Il y a aussi des directions opposées dans les rues, par exemple, il y a des rues où personne ne voit et où il n'y a pas de caméras. Ils nous disent, vous n'entrez pas dans les rues à reculons, vous êtes inactifs quand vous entrez, mais nous devons entrer. Ils disent que la limite de vitesse est de 70 km, mais ce n'est pas le cas, c'est un problème lorsque vous dépassez 55, mais lorsque la commande est en*

retard, les clients sont en colère et donnent immédiatement une étoile au coursier via l'application. » Nous pouvons clairement dire que cela prouve donc que l'on peut être « inactivé » unilatéralement, sans indemnité et parfois sans même en être tenu informé.

1.8. Aucune responsable

Nous avons dit que les coursiers ont toute la responsabilité du travail. Les entreprises sont dans un tel état de surdité que l'un des problèmes dont se plaignent les coursiers est qu'ils ne trouvent pas de responsable. L'une des démotivations des coursiers est ne pas pouvoir joindre le responsable d'entreprise. İlyas nous a raconté clairement manque prix de supplémentaires et du pourboire.

« Lorsque nous envoyons un e-mail aux ressources humaines concernant la baisse de salaire ou une erreur dans le salaire des heures supplémentaires, nous n'obtenons pas de réponse. Sans parler du pourboire, nous ne pouvons même pas rechercher dans le détail de notre fiche de salaire. J'ai travaillé en continu pendant 6-7 mois et calculé à partir du compte horaire quotidien. Je calcule l'argent que je recevrai à la fin du mois, c'est constamment 400-500 TL de moins. En conséquence, j'ai renoncé à faire des heures supplémentaires parce que je fais des heures supplémentaires. Le travail n'a pas de sens. » İlyas

« En mai, le salaire de tout le monde était presque inférieur au salaire minimum. Nous avons cherché dans de nombreux endroits, essayé de joindre le superviseur, RH, mais nous n'avons pas trouvé de contact pertinent. C'était en fait quelque chose de résoluble. Il y a eu une erreur de comptabilité. Nous n'avons pas trouvé de contact. » Deniz

Dans la période pandémique, le virus faisait peur à tout le monde, nous évitions tout contact. Paiement sans contact, la livraison sans contact était très en vogue. Personne ne voulait toucher l'argent. Cela raison pour laquelle les entreprises plateforme ont produit option de paiement des pourboires en ligne. Le pourboire est le droit du coursier de livraison. C'est pourquoi nous avons posé cette question pour

savoir s'il a eu son droit. 'Qu'en est-il du pourboire ? Est-ce juste ?' İlyas nous explique clairement.

« Nous n'étions pas sûrs que les pourboires aient été crédités sur notre compte. Un de mes amis coursier a donné un pourboire de 100 TL pour son propre compte via le système pour le tester. Lorsqu'il a reçu son salaire, 80 TL sont venus sur son compte en guise de pourboire. À ce moment-là, nous avons compris que ce système n'était pas transparent. » İlyas

Les coursiers trouvent en face de leurs, un chef d'entrepôt et un système sur le téléphone fourni par l'entreprise. D'autres sont complètement invisibles. Nous pouvons dire que l'économie de plateforme exploite par ailleurs une grande quantité de travailleurs de l'ombre.

1.9. Travail sans arrêt

Dans le modèle économique de l'économie des petits boulots, les individus peuvent être en concurrence les uns avec les autres. Cette concurrence nécessite des individus qu'ils se démarquent des autres travailleurs indépendants afin de répondre aux besoins des clients et de maintenir leurs activités. Cependant, la concurrence peut également présenter des défis et inciter les individus à continuer de se développer et à satisfaire les clients. Dans ce modèle où la concurrence est individualisée, on peut dire que l'attente du travailleur envers lui-même est de travailler sans arrêt. L'employeur avait la même attente, et à ce stade, on peut les appeler partenaires. Selon Fatih, les coursiers sont des domestiques. C'est un métier de service. *Quand les gens sont en congé, nous sommes obligés de travailler.* Fatih

Selon Frédéric Lordon¹⁰⁴, travailler implique une relation complexe entre compétition et désir. Lordon soutient que travailler dans le cadre du capitalisme fait partie d'un ordre qui combine compétition, désir, exploitation, domination et discipline. La compétition est l'une des dynamiques fondamentales du système

¹⁰⁴ Lordon, F. (2020). *Kapitalizm Arzu ve Kölelik MARX VE SPİNOZANIN İŞBİRLİĞİ*. İSTANBUL: Metis.

capitaliste. La vente de la main-d'œuvre de manière compétitive implique que les employeurs encouragent la compétition entre les travailleurs, qui se disputent des salaires plus bas et de moins bonnes conditions de travail. Cette compétition peut affaiblir la solidarité entre les travailleurs et permettre aux employeurs de réaliser davantage de profits. Le désir est également un facteur important du travail. Le désir est le désir d'atteindre des objectifs tels que satisfaire ses besoins économiques, améliorer son niveau de vie ou obtenir un statut social. Cependant, dans le système capitaliste, le désir est façonné par une logique de consommation et de compétition. La publicité et les médias présentent constamment de nouveaux produits et services aux individus, alimentant ainsi le désir d'être constamment satisfait. Cela renforce la culture de la consommation et peut amener les individus à toujours vouloir plus. Par exemple, un coursier est chargé de livrer des repas. L'application ne fournit que l'adresse de livraison et sa distance avec le restaurant, et non la durée réelle de la tâche. L'attente dans les restaurants et les interruptions dues aux embouteillages ou aux bugs technologiques durant la livraison prolongent le temps de travail.

1.10. Pression de vitesse

La transformation de *l'individu* dans le domaine de la sociologie est un phénomène indéniable. S'il y a un sujet nouveau, il doit être appréhendé dans les pratiques discursives et institutionnelles qui font la figure du sujet humain-entreprise ou 'entrepreneurial'. Ce processus entrepreneurial s'est accompagné de l'idéologie de l'individualisme et de l'individualisation. Du coup, cette idéologie de l'individualité portée par le néolibéralisme raconte que chacun est devenu responsable de lui-même.

Ce sujet entreprenant doit participer pleinement à l'activité que l'on cherche à exercer. Elle considère l'individu comme un sujet actif qui doit participer pleinement à son activité professionnelle, se consacrer pleinement et s'abandonner totalement. Selon les employeurs, l'individu doit travailler pour sa propre productivité. Il doit faire comme si se comporter ainsi venait de l'intérieur de lui-même, comme s'il lui était impossible de résister. Ainsi, dans ce type de société, l'individu est considéré à la fois comme le produit et le producteur du système (Dardot et Laval)¹⁰⁵. Ces

¹⁰⁵ Dardot , P., & Laval, C. (2018). *Dünyanın Yeni Akli : Neoliberal Toplum Üzerine Deneme*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

travailleurs entrepreneurs, les soi-disant patrons, sont membres de l'économie de plateforme et constituent l'élément de recherche de cette étude. Ce travailleur, qui est ainsi inclus dans le système, est tenu pour responsable de son échec comme de son succès. Puisqu'il est qualifié d'entrepreneur, il est réputé avoir accepté tous les risques dès le début.

Le risque est désormais une dimension de la vie et un mode de vie imposé. Dans cette situation, Aubrey écrit dans son livre *'L'entreprise de soi, un nouvel âge'*, être auto-entrepreneur c'est vivre entièrement à risque. Il dit que si le risque est L'entreprise de soi, L'entreprise de soi vit dans un univers où quoi faire demain est inconnu. En un mot : qu'il peut réellement être l'entrepreneur de sa vie¹⁰⁶. Ulrich Beck¹⁰⁷, en revanche, y voit une incertitude produite dans *la société du risque*. Il s'agit d'un risque intériorisé qui émerge à la suite de développements technologiques en croissance rapide et de l'adaptation rapide de la société à ces développements. Le capitalisme avancé élimine le caractère collectif de la vie et met l'individualité au premier plan. En conséquence, l'individu est responsable de tous les choix effectués. Nous l'appellerons la « responsabilité illimitée de l'individu » dans le cadre de cette étude. Nous appellerons cela la « responsabilité illimitée de l'individu » dans le cadre de cette étude, car avec le système d'Esnaф coursier, l'individu est directement responsable de sa vie, de l'argent qu'il gagnera, de son travail et du produit qu'il livre.

Conséquence de la perception du risque et de la responsabilité confiée aux nouveaux entrepreneurs, elle provoque également des troubles psychiques. L'anxiété, le stress, l'épuisement professionnel, le sentiment de ce qui va arriver demain et l'anxiété de performance placée sur le travailleur. Kaan, un syndicaliste et l'un de nos négociateurs, était avec eux lors des premières grèves des coursiers et a eu l'occasion de rencontrer de nombreux coursiers. Kaan décrit la pression de la vitesse, du temps et des performances comme suit.

« L'entreprise donne un téléphone avec l'application installée à chaque coursier. Le nom d'application est Roadrunner c'est-à-dire suivi numérique. Comme tout le monde vous le savez, Roadrunner est un caractère de dessin animé, célèbre pour être

¹⁰⁶ Aubrey, B. (2000). *L'entreprises de Soi*. Paris: Flammarion.

¹⁰⁷ Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a new modernity*. London: Sage Publications.

rapide, à partir de là, l'entreprise regarde l'emplacement des coursiers et indique où, combien de temps cela a pris, etc. Jusqu'à il y a 3, 4 mois il y avait une pression de performance. Ils devaient livrer 4 commandes par heure, et ils devaient livrer chaque commande en 15 minutes. Ils doivent retourner à dépôt toutes les 15 minutes, soit 4 commandes par heure. Des rapports de performance sont également publiés mensuellement, et les coursiers qui ne peuvent pas le faire sont marqués en rouge dans leurs rapports de performance. »

Le véritable auteur de la pression de vitesse sur les coursiers est déjà clair. C'est Dominos¹⁰⁸. L'année 2009, une vidéo publicitaire pleine de revendications de 35 secondes, 6 amis s'amusant à la maison. Quelqu'un regarde par la fenêtre en attendant l'arrivée du coursier. Puis il a dit à son ami : « Tu as cassé l'ascenseur, n'est-ce pas ? ». Puis tout à coup on sonne à la porte et le coursier apporte les pizzas à bout de souffle. Puis une voix à l'arrière ajoute : "Le goût est à votre porte dans 30 minutes. S'il est tard, c'est instantanément gratuit." Cette pratique, qui était la première en Turquie, s'est propagée par vagues et par conséquent, ce temps a été réduit à 15 minutes. La pression de la vitesse était maintenant entièrement sur le courrier. Ni le trafic ni la distance n'avaient plus d'importance.

¹⁰⁸ <https://www.google.com/search?sxsrf=APwXEdchSVRH-9ooSHCr4arH6xatPyFEjg:1683572614659&q=domino%27s+ilk+reklam%C4%B1&sa=X&ved=2ahUKEwjx0JndtOb-AhUERvEDHTJAB0MQ7xYoAHOEAcQAQ#fpstate=ive&vld=cid:a26e222f,vid:teGZABmuYaw>



109

Source :<https://haber.sol.org.tr/haber/motokuryelerden-basin-aciklamasi-hiz-baskisi-olduruyor-30111>

La pression sur la vitesse est telle que la Courier Rights Association (KHD) a publié un rapport sur les décès de coursiers à moto en 2022. Dans le rapport, la pression de la vitesse sur les coursiers et le système de points basé sur la vitesse sont considérés comme l'un des facteurs de décès.¹¹⁰ Murat Tomris, président de l'Istanbul Moto Coursiers Association (IMKD), a déclaré qu'en 2021, les coursiers à moto ont été exposés à plus de 35 000 accidents à travers le pays et qu'environ 300 jeunes ont perdu la vie.¹¹¹ Il nous est également intériorisé qu'il y a des accidents dans la nature de ce travail en raison de la pression de vitesse. L'un de nos interlocuteurs, Abdullah (24 ans), a eu un grave accident de la circulation le jour de l'interview. Nous avons attendu 10 jours qu'il sorte de l'hôpital pour que l'entretien ait lieu. « *Je suis toujours en traitement. Il y a des fractures dans certaines parties de mon corps, des fissures dans certaines parties et des blessures superficielles dans d'autres. J'ai aussi des points de suture à certains endroits. Je n'ai pas pu manger à cause de l'accident. Il y a beaucoup de dégâts, surtout au niveau de mon crâne. J'ai eu un grave traumatisme*

¹⁰⁹ Traduction: Est-ce une commande ? ou notre âme? Lequel devrions-nous livrer plus rapidement ?

¹¹⁰ https://bianet.org/system/uploads/1/files/attachments/000/003/724/original/2022_Moto_Kurye_%C3%961%C3%BCmleri_Raporu.pdf?1673434935

¹¹¹ <https://www.milliyet.com.tr/gundem/acele-et-baskisi-olume-goturuyor-6685261>

après l'accident. Pour cette raison, je peux être un peu hésitant, mais comme je l'ai dit, le processus se verra. Si je dois travailler, j'essaie de le faire. »

1.11. Les problèmes des Equipment

Avec ce nouveau régime du travail c'est-à-dire le modèle coursier Esnaf, le moto-coursier qui paie lui-même son assurance sociale est responsable des dépenses de son véhicule, telles que le carburant, l'entretien et les réparations. Et enfin, puisqu'il est un entrepreneur indépendant sur le plan légal chaque moto-coursier doit travailler avec un comptable qui crée une dépense supplémentaire. Les employés travailleront soit avec leurs propres motos, soit accepteront de travailler avec les motos fournis par l'entreprise.

Des groupes de coursiers dénoncent le mauvais état du matériel et le manque de formation, ainsi que le rythme épuisant des livraisons exigé par l'application, qui fait prendre des risques aux transporteurs au modèle de coursier Esnaf travaillent avec ses équipements c'est-à-dire scooter, casque, équipements motard mais certaines entreprises préfèrent fournir des équipements. La raison à cela, les matérielle a été acheté avant de modèle coursier Esnaf.

Yılmaz était plus que jeune aux des autres « *L'équipement professionnel n'est pas entretenu. J'hésite à en parler, même si je parle, ça ne changera rien. Je sais. Les entreprises plateforme ont toujours besoin de coursiers donc quand on a vu un coursier d'autre entreprise, on pose les conditions de leur travail. Si j'aime je change mon entreprise directement mais le système de travail toujours ce pareil* ». En conséquence, ils ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils travaillent.

1.12. Les risques la vie et le travail : La commande ou la vie

Au capitalisme de plateforme, les travailleurs indépendants, loin de leur conférer de l'autonomie, participe de l'émergence de formes renouvelées de dépendance des travailleurs car nous leurs définitions travailleuses indépendants économiquement dépendants. Cependant si travailler comporte des risques, paradoxalement, un risque encore plus menaçant existe : celui de ne pas travailler

parce que les coursiers ne sont pas des salariés, ils ne peuvent pas gagner d'argent s'ils ne travaillent pas.

La pandémie illustre justement bien ce problème : le coursier est à la fois exposé et expose les autres à la contamination au virus, car son activité exige qu'il rentre en contact, même pour un très court instant, avec d'autres individus (clients, restaurateurs, livreurs)¹¹².

En Europe, les étudiants, les réfugiés ou les immigrants choisissent généralement le métier de coursier. Ils font des publicités comme celle-ci, comme livrer une commande tout de suite pendant les pauses de cours ou devenez votre propre patron. En Turquie c'est l'inverse, l'homme et généralement les hommes mariés. Vous m'avez posé la question 'pourquoi continuent-ils même si c'est un travail si difficile et dangereux ?' au début de la syndicalisation les coursiers étaient les jeunes et les personnes sans enfant mais après la grande majorité des travailleurs étaient mariés et avaient plus d'un enfant. Ils sont obligés de travailler pour gagner de l'argent. Ils ne sont pas partis parce qu'ils n'étaient pas sûrs de trouver du travail à l'étranger. C'est donc la raison principale. Kaan syndicaliste.

Le terrain de cette étude a été divisé en 3 parties, et enfin, le travail des coursiers a été évalué dans l'entretien avec l'entreprise sous-traitante.

Un sous-traitant, également appelé prestataire de services externes, est une entreprise ou un individu qui est engagé par une entreprise principale pour effectuer une partie spécifique d'un projet, d'une tâche ou d'un service. Le sous-traitant est responsable de l'exécution de cette partie spécifique dans les délais convenus, selon les normes de qualité requises et les modalités définies dans le contrat. Le recours à des sous-traitants permet à une entreprise de déléguer des activités spécifiques à des experts ou à des fournisseurs spécialisés dans un domaine particulier. Cela peut inclure des services tels que la fabrication, la logistique, le développement informatique, la comptabilité, le marketing, les services de nettoyage, etc. Les entreprises utilisent souvent des sous-traitants pour différentes raisons, notamment

¹¹² Lay, S. L., & Lemozy, F. (2020). La banalisation du recours aux plateformes. Le cas des livreurs à domicile en période de pandémie. *Revue de Critique Communiste*, s. 1-11.

pour réduire les coûts, accéder à une expertise spécifique, optimiser les ressources internes et gagner en flexibilité. Le sous-traitant peut être une entité indépendante ou une autre entreprise liée à l'entreprise principale par un contrat formel¹¹³. Selon Yasin, étant donné que les sous-traitants gagnent beaucoup d'argent grâce aux coursiers, toute personne âgée de 18 ans et plus est acceptée pour ce travail. Dans cette entreprise, dont les critères de recrutement sont également très flexibles, le modèle Courrier Esnaf n'est pas complètement adopté. Lors de notre entretien avec les coursiers, ils nous ont dit que ce métier comporte des risques mais les sous-traitants affirment avoir pris toutes les précautions pour éviter ces risques.



¹¹³ Kart, E. (2016). İstihdam İlişkilerinin Taşeronlaşmış Formları ve “Aracı” Aktörleri: İnşaat Sektöründe Ustabaşılar. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 2(15), s. 225-251.

CONCLUSION

L'originalité de cette recherche réside dans le fait que dans le modèle du coursier Esnaf, qui est un nouveau champ d'étude, il a une dimension juridique ainsi qu'une dimension économique qui poussent les coursiers à avoir des conditions de travail précaires. Ce modèle, que les entreprises produisent pour faire plus de profit et ne pas prendre de responsabilité, les coursiers sont obligés de travailler dans ce modèle. Dans sa dimension juridique, c'est la loi qui recouvre les jeunes de 18 à 29 ans fournie par l'État. Finalement, nous pouvons dire que la dimension économique n'est pas le seul facteur dans le fait que le modèle Esnaf Courrier est assez précaire et les entreprises orientent la quasi-totalité des coursiers vers ce modèle. Nous pensons que cela a aussi une dimension juridique.

Avec l'inclusion de la technologie dans les modèles économiques, de nombreux modèles différents ont émergé. Les modèles économiques ont été interprétés de différentes manières, comme l'économie de la demande, l'économie de plateforme, l'économie de partage, l'économie Uber, l'économie Freelance. Nous avons choisi de l'appeler Gig Economy dans cette étude car après explication détaillée d'autres concepts, la Gig economy définit le métier de coursier car il correspond à l'économie des petits boulots. Du coup, à la suite de nos recherches, ces modèles de travaux, qui sont des petits boulots, sont devenues assez précaires, ce qui arrivera dans le futur.

Dans ce modèle d'entreprise, où les taux de mortalité sont assez élevés, les syndicats disent que cela est causé par la pression des performances et de la vitesse sur les travailleurs. En plus, c'est la raison pour laquelle, le syndicat n'accepte pas l'explication de la nature même de l'emploi est à risque parce que la raison qui crée un risque est que l'employeur fait pression sur le coursier en raison de son ambition de gagner plus d'argent. Entreprises plateformes proposent des primes aux livreurs avec un système de bonus, incitant ainsi les salariés à prendre des risques.

Un autre élément important est celle de la période de pandémie. Alors que les couvre-feux se poursuivaient, les coursiers étaient en première ligne pour certaines des professions exemptées de cette situation. Les coursiers transportaient tout ce qui pouvait être nécessaire dans une maison comme la nourriture, les documents, les vêtements à cette époque. Dans la profession de coursier, la pandémie est acceptée comme un point de départ. Nous avons vu qu'ils étaient dans une position vitale pour nous en raison des confinements à cette époque.

Par conséquent, outre la dimension économique du modèle de coursier Esnaf pour les entreprises, il a également une dimension juridique comme en témoignent les résultats et les recherches sur le terrain. L'entrepreneuriat a été soutenu dans un environnement de plus en plus concurrentiel avec l'effet des politiques néolibérales depuis 1980. Aujourd'hui, la concurrence s'est tellement individualisée que le salarié se met en compétition avec lui-même. Nous appelons cela un travail sans arrêt. L'interviewé, qui se sent devenu un robot, pense que cette individualisation nuit aussi à l'organisation et à la syndicalisation.

Dans cette profession, majoritairement préférée par les jeunes, une de nos hypothèses était que les étudiants et les immigrants occupent ce poste, mais à la suite de la recherche, nous savons que les individus de divers groupes professionnels le préfèrent. De plus, la peur du chômage dans la pandémie est le facteur le plus important dans le choix de cette profession. Les individus qui sont appelés à ce poste avec la rhétorique qu'ils seront le patron, en réalité ne font que créer une entreprise et ne se considèrent pas comme des patrons.

Les coursiers sont devenus un secteur d'activité en 2014, et c'est une profession nouvellement créée. Pour cette raison, la structure organisationnelle et l'organisation professionnelle ne sont pas assez systématiques. Cette situation met en danger la vie professionnelle des coursiers et crée des risques. L'un d'eux est l'obstacle à la mobilisation.

Dans la Gig economy les coursiers travaillent avec un modèle commercial à la pièce. C'est la raison pour laquelle il n'y a aucune garantie de demain pour eux, pas même leur vie (en raison du risque élevé d'accidents).

Avant la pandémie, les coursiers étaient employés comme salariés. Toutefois, la pandémie a provoqué une transition du travail salarié vers le travail indépendant dans ce secteur d'activité. Dans un premier temps, cette transition s'est appuyée sur des mesures incitatives sous le slogan "chacun sera son propre patron". Après un certain temps, le travail indépendant est devenu une obligation. C'est ainsi qu'est né le « *coursier Esnaf* ». Dans ce modèle, les moto-coursiers sont considérés comme des entrepreneurs indépendants et gagnent un revenu en fonction du nombre de colis qu'il livre et/ou de la durée de leurs travaux. Toutefois, en cas d'accident ou de maladie, ils ne peuvent pas travailler et ne peuvent donc pas percevoir de revenus. D'autre part, dans ce nouveau régime du travail, le moto-coursier qui paie lui-même son assurance sociale est responsable des dépenses de son véhicule, telles que le carburant, l'entretien et les réparations. Et enfin, puisqu'il est un entrepreneur indépendant sur le plan légal chaque moto-coursier doit travailler avec un comptable qui crée une dépense supplémentaire.

Cependant, la gig economy soulève également certaines préoccupations. L'absence de sécurité de l'emploi, le manque de protection sociale et les bas salaires sont des sujets controversés. Les travailleurs indépendants évoluent dans un environnement où les droits des travailleurs et la protection sont limités. De plus, l'absence de mécanismes de contrôle ou de réglementation des plateformes peut entraîner des comportements malveillants et la violation des droits des travailleurs.

Si davantage de personnes avaient été interrogées pour ce mémoire, des données plus étendues et des résultats plus clairs auraient pu être obtenus. Cela aurait permis d'élargir la portée de la thèse et d'inclure une plus grande diversité de perspectives et d'expériences. Les opinions de différentes personnes auraient pu fournir une compréhension plus approfondie et plus complète des effets de l'économie des petits boulots en Turquie.

Les entretiens avec un plus grand nombre de participants auraient pu inclure des personnes ayant des milieux socio-économiques différents. Cela aurait permis de mieux comprendre les expériences et les perceptions de divers groupes, contribuant ainsi à une compréhension plus solide des effets de l'économie des petits boulots en Turquie et à l'identification de problèmes potentiels. De plus, des entretiens avec des

participants provenant de différents secteurs et métiers auraient mis en évidence les différences sectorielles dans les effets de l'économie des petits boulots.

Une analyse étayée par des exemples concrets issus des entretiens et des descriptions détaillées basées sur les expériences des participants aurait permis d'examiner de manière plus approfondie les effets de l'économie des petits boulots et de fournir une meilleure compréhension de la question. Finalement, il y a plusieurs insuffisances de ce travail. Il faudrait certainement passer plus de temps avec ces coursiers pour les mieux connaître qu'ils sont dans la matrice théorique de ce mémoire.



BIBLIOGRAFIE

- Akçoraoğlu, A. (2019). 'Yeni Kapitalizm' Teorileri, Dijital Devrim ve Türkiye Kapitalizmi. (525-575, Éd.) *Mülkiye Dergisi*, 3(43).
- Aloisi, A. (2016). Commoditized workers: case study research on labour law issues arising from a set of 'on-demand/gig economy' platforms. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 3(37), pp. 663-690.
- Altınoklu, M. N. (2022). *Ekmek, Dükkan, Devlet: Türkiye'de Esnaf Perşembe Pazarı Örneği*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ansal, H. (1999). *Esnek Üretimde İşçiler ve Sendikalar (Post-Fordizm'de Üretim Esnekleşirken İşçiye Neler Oluyor?)*. İstanbul: Birleşik Metal-İş Sendikası Yayınları.
- Aubrey, B. (2000). *L'entreprises de Soi*. Paris: Flammarion.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. United Kingdom: Polity Press.
- Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a new modernity*. London: Sage Publications.
- Braudel, F. (2008). *La Dynamique du Capitalisme*. Paris: Flammarion.
- Chen, M. (2020). *Yeni bir işçi dünyası: Gig Ekonomisiyle Yüzleşmek*. İstanbul: Notebene.
- Dardot, P., & Laval, C. (2018). *Dünyanın Yeni Akı : Neoliberal Toplum Üzerine Deneme*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- De Stefano, V. (2016). Introduction: Crowdsourcing, the Gig-Economy. *Comparative Labor Law and Policy*, 3(37), s. 461-470.
- Demirkaya, I., & Emine, K. (2021). Dijital Kapitalizm, Tüketim Kültürü ve Y Kuşağının Değişen Tüketim Davranışları. *Intermedia International e-Journal*, 15(8), s. 174-196.
- Dufresne, A., & Leterme, C. (2021). *TRAVAILLEURS DE PLATEFORME: La lutte pour les droits dans l'economie numerique*. Bruxelles: GRESEA.
- Duman, M. Z. (2011). Neo-liberal Küreselleşmenin Zaferi. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 1(8), s. 666-700.

- Euzéby, A. (1988). La sécurité sociale et l'emploi à temps partiel. *Revue Internationale du Travail*, 5(127), s. 611-625.
- Fortier-Dallaire, C. (2020). *Le Travail Sous le Capitalisme de Plateforme*. Motreal: IRIS Institut de Recherche et d'Information Socioéconomiques.
- Giddens, A. (1991). *Modernity and Self-identity*. NewYork: Polity Press.
- Güven, H., Çelik, B., Aytekin, P., & Konyalıoğlu, F. İ. (2022). COVID-19 Sürecinde Online Market Servislerine Yönelik Şikâyetler Üzerine Bir İçerik Analizi. *Alanya Akademik Bakış*, 2(6), pp. 511-530.
- Hallaire, J. (1968). *Part-time Employment; Its Extent and Its Problems*. Paris: Organization for Economic Cooperation and Development.
- İlyas, Ö. (2022). *Freelance Emek Ofissiz Çalışmanın Sınıfsallığı*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- İnaç, H., & Demiray, M. (2015). Siyasal Bir İdeoloji Olarak Neo-Liberalizm. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(11). Récupéré sur <https://dergipark.org.tr/tr/pub/dpusbe/issue/4753/65299>
- Kalleberg, A. L., & Vallas, S. (2018). Probing Precarious Work: Theory, Research, And Politics. *Research in the sociology of work*(31), pp. 11-30. Récupéré sur <https://arnekalleberg.web.unc.edu/wp-content/uploads/sites/7550/2018/01/Precarious-Work-CH-1.pdf>
- Kart, E. (2016). İstihdam İlişkilerinin Taşeronlaşmış Formları ve “Aracı” Aktörleri: İnşaat Sektöründe Ustabaşılar. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 2(15), s. 225-251.
- Kaygısız, E. G., & Demirtaş, İ. (2016). Paylaşım Ekonomisi: Dünya ve Türkiye Örneklerinin Karşılaştırılması. *Journal de l'Institut des sciences sociales L'Université Namık Kemal*. Récupéré sur https://www.academia.edu/34840654/Payla%C5%9F%C4%B1m_Ekonomisi_D%C3%BCnya_ve_T%C3%BCrkiye_%C3%96rneklerinin_K
- Kıdak, E. (2021). *KARGO TAŞIMACILIĞINDA KENDİ HESABINA ÇALIŞMA ALDATMACASI: ESNAF KURYE MODELİ*. İstanbul: TÜM-TİS Yayınları.

- Koçak, D. R. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. *Journal of Yasar University*, pp. 246-258.
- Kocaman, E. M., Kocaman, M., & Teyin, G. (2021). Covid-19 Salgını Döneminde Yiyecek İçecek Sektöründe E-Ticaret Uygulamaları ve Bir Model Önermesi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 2(9), pp. 1286-1301. Récupéré sur <https://jotags.net/index.php/jotags/article/view/1390>
- Lay, S. L., & Lemozy, F. (2020). La banalisation du recours aux plateformes. Le cas des livreurs à domicile en période de pandémie. *Revue de Critique Communiste*, s. 1-11.
- Lorber, P. (2017). La Gig Economy. *Revue de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale*(3), s. 222-225.
- Lordon, F. (2020). *Kapitalizm Arzu ve Kölelik MARX VE SPİNOZANIN İŞBİRLİĞİ*. İSTANBUL: Metis.
- Oğuz, Ş. (2011). Tekel Direnişinin Işığında Güvencesiz Çalışma/Yaşama: Proletaryadan "Prekarya"ya mı? *Mülkiye Dergisi*, 35(271).
- Özveri, M. (2012). *Sendikal Haklar. 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Yasası*. İstanbul: Birleşik Metal-İş.
- r. (tarih yok).
- Risak, M. (2017). *Fair Working Conditions for Platform Workers*. Friederich Ebert Stiftung.
- Rossi, A. (2018). Neoliberal Ruhlar. *Cogito*(91), pp. 121-153.
- Salem, K. M. (2019). Where Did The World "Gig" Even Come From? Récupéré sur <https://medium.com/@kathymosessalem/where-did-the-word-gig-even-come-from-d2d4d2e1c18a>
- Schiller, D. (1999). *Digital Capitalism*. Cambridge: MIT Press.
- Sennett, R. (2006). *La culture du nouveau capitalisme*. Paris: Albin Michel.
- Srnicek, N. (2017). *Platform capitalism*. Cambridge: Polity.
- Standing, G. (2020). *Prekarya Yeni Tehlikeli Sınıf*. İstanbul: İletişim Yayınları.

- Stanford, J. (2017). The Resurgence of Gig Work Historical and Theoretical Perspectives. *The Economic and Labour Relations Review*, 3(28), s. 382-401.
- Taylor, M., Marsh, G., Nicole, D., & Broadbent, P. (2017). Good Work: The Taylor Review of Modern Working Practices. Consulté le Mai 20, 2022, sur <https://www.gov.uk/government/publications/good-work-the-taylor-review-of-modern-working-practices>
- Telek, A. (2020). *Artık Hepimiz Prekaryayız: Tehlikeli ve Umutlu Gelecek*. İstanbul: NotaBene.
- Todoli-Signes, A. (2017). The 'gig economy': employee, self-employed or the need for a special employment regulation? *European Review of Labour and Research*, 2(23), s. 193-205.
- Tokol, a. (2021). Kendi Hesabına Çalışma. *Karatahta İş yazıları Dergisi*(21), pp. 83-111.
- Ünal, Ö., & Temiz, H. (2022). Gig Ekonomisi Bağlamında İş İlişkisinin Değişen Yüzü: Uber Örneği. *Çalışma ve Toplum Dergisi*, 1(27), pp. 167-206. Récupéré sur <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ct/issue/68168/1060793>
- Webster, J. (2016). Microworkers of the Gig Economy: Separate and Precarious. *New Labor Forum*, 3(25), s. 56-64.
- Wolff, R. A., & Deniz, Y. (2018). Türkiye'de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı. *Social Sciences Research Journal*, 3(7), pp. 187-198.
- Woodcock, J., & Graham, M. (2020). The Gig Economy A Critical Introduction. Cambridge: Polity Press. Consulté le Mai 30, 2022, sur <http://acdc2007.free.fr/woodcock2020.pdf>
- Yeşilbağ, M. (2022). New geographies of platform capitalism. *Big Data & Society*, s. 1-14.
- Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at The New Frontier of Power*. New York: PublicAffairs.

ANNEXES

Annexe 1 : Le profil des interviewes

Nom	Age	Diplômé	Le Métier Principale	Le Métier Actuel	Depuis combien d'années fait-il ce métier ?	Où et avec qui vit-il ?
Abdullah	24	École secondaire	Serveur	Coursier	2	Fatih/ Avec ses amis
Ali	28	Université	Ingénieur agronome	Runner	1	Kartal/ Avec sa famille
Deniz	26	Université	Archéologie	Responsable de dépôt	3	Pendik/ Avec sa famille
Fatih	22	Lycée	Cuisinier	Coursier	2	Kasımpaşa/ Avec sa famille
Fırat	19	École secondaire	Plombier	Coursier	1	Beşiktaş/ Avec son cousin
İlyas	30	Lycée	Cuisinier	Runner	2,5	Maltepe/ Seul
Muzaffer	35	Lycée	Électricien	Coursier	2	Beyoğlu/ Seul
Serhat	20	Lycée	Coursier	Coursier	5	Bağcılar/ Avec sa famille
Sertaç	22	Étudiant d'université	Étudiant	Coursier	7	Beşiktaş/ Avec sa famille
Süleyman	26	Lycée	Coursier	Coursier	8	Beşiktaş/ Avec ses oncles
Tugay	25	Lycée	Ouvrier d'usine	Coursier	6 mois	Bayrampaşa/ Avec sa famille
Kaan	28	Master	Diplômé de philosophie	Expert des Relations Internationales	1	Kuzguncuk/ Seul
Ufuk	29	Diplôme d'associé	Inconnu	Coursier	1	Üsküdar/ Avec sa famille
Yasin	25	École secondaire	Ouvrier d'isolement	Responsable d'inventaire	2	Bayrampaşa/ Avec sa famille
Yılmaz	19	Lycée	Maître de pita	Coursier	7	Fatih/ Avec sa famille

Leur âge au moment de l'enquête varie de 19 à 35 ans. L'enquête de terrain est complétée par une analyse d'observation de l'entrepôt et centre commercial.

Annex 2 : Document d'interviewe**Moto Kuryelerin Emek Sürecinde Yaşadığı Zorluklar ve Mücadeleleri****DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME FORMU****Tarih: Yer: Zaman:**

Görüşmemiz tez çalışmam için kullanılacaktır. Pandemi dönemiyle birlikte E-ticaretin ve uygulamaların çoğalması platform şirketlerinde de artış meydana getirmiştir. Bu şirketlerin çalışanlarından olan kuryeleri konu alan bu araştırma, *Moto Kuryelerin Emek Sürecinde Yaşadığı Zorluklar ve Mücadeleleri* üzerine etkilerini daha derinlemesine anlamayı hedeflemektedir. Görüşmelerde anonimlik esastır, kişisel verileriniz üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır.

Annexe 3 : Le guide entretien

MOTO-KURYE SORULARI

1. Kendinizi tanıtır mısınız?

- Kaç yaşındasınız?
- Eğitim durumunuz nedir?
- Hangi semtte oturuyorsunuz?
- Kimle yaşıyorsunuz? Ailenizle mi, yalnız mı veya arkadaşınızla mı?
- Mesleki geçmişiniz nedir?

2. Çalışma düzeninizi anlatır mısınız?

- Günde kaç saat çalışıyorsunuz?
- Aylık gelirin ne kadar?
- Bahşış sistemi nasıl işliyor?
- Çalışırken şirket üniforması giyiyor musunuz?
- Herhangi bir firmaya bağlı mısınız?

3. Bu işe nasıl, kimin tavsiyesiyle ve aracılığıyla başladınız? Nerden duyduunuz?

4. Motor ve ekipmanlar size mi ait? Değilse şirketin verdiği ekipmanları kullanırken kendinizi güvende hissediyor musunuz?

- Kendi motor ve ekipmanlarınız bakımına ne derecede önem veriyorsunuz?
- Hangi periyotlarda bakım yaptırırsınız?

5. Sigortalı mı sigortasız mı çalışıyorsunuz?
 - Sigortalı ve sigortasız çalışma arasında nasıl bir fark var?
 - Avantajları ve dezavantajları nelerdir?
6. Bu işin size artı ve eksileri neler oldu?
7. Bordrolu çalışan ile esnaf kurye arasındaki fark nedir sizce? Neden esnaf kurye modeline geçildi?
8. Kuryeler için özellikle Esnaf Kurye modeline geçildikten sonra “*Gelin Kendi İşinin Patronu*” olun dendi. Bu söylemi siz nasıl yorumlarsınız? Siz kuryeler gerçekten de kendi işinizin patronu musunuz? Neden böyle bir şey söylendi?
9. Çalıştığınız süre boyunca herhangi bir iş kazası yaşadınız mı? Sorun yaşadığınızda nasıl çözümler bulunuyor?
10. Moto-kuryelerin kullanmak zorunda olduğu şirket uygulamaları olan takip sistemi size nasıl hissettiriyor? Baskı mı hissettiriyor yoksa güven mi veriyor?
11. Çalıştığınız süreçte başka işe başvurduunuz mu? Düşünüyor musunuz?
 - Bu işi sizin için zorunluluk mu tercih mi?
 - Bu işe geçici olarak mı yoksa kalıcı olarak mı bakıyorsunuz?
 - Hangi iş olursa bu işi bırakırsınız?
12. Bu işe başlamadan önceki düşünceleriniz nelerdi? Düşünceleriniz değişti mi?
13. Çalışırken siparişler konusunda herhangi bir hız baskısı hissediyor musun? Müşterilerle sorun yaşıyor musunuz? Örnek verir misiniz?

14. Kadın kuryeler hakkında ne düşünüyorsunuz?

15. Yapılan eylemler ve sendikalaşma süreci hakkındaki yorumlarınız nelerdir?



SENDİKA YÖNETİCİSİ SORULARI

1. Kendinizi tanıtır mısınız?

- Kaç yaşındasınız?
- Eğitim durumunuz nedir?
- Hangi semtte oturuyorsunuz?
- Kimle yaşıyorsunuz? Ailenizle mi, yalnız mı veya arkadaşınızla mı?
- Mesleki geçmişiniz nedir?

2. Sendika faaliyetlerini anlatır mısınız? Moto-kurye olarak kaç üyeniz var? Bülten çıkarıyor musunuz? Kimler üye olabiliyor?

3. Sendikaya üye olmanın avantajları nelerdir? İstatistiksel verileriniz var mı? (Üye sayısındaki artış ve azalma, kaza raporları ve oranları)

4. Ne tür kurye tipleri vardır? Taşeronluk sistemi hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

5. Kuryelerin iş sağlığı ve güvenliği konusundaki düşünceleriniz nelerdir?

6. Kendi işinin patronu söylemini nasıl yorumluyorsunuz? Kuryeleri küçük girişimci mi küçük işçi grupları mı yoksa küçük burjuvalar olarak yorumlayabilir miyiz?

TAŞERON FİRMA YÖNETİCİSİ SORULARI

1. Kendinizi tanıtır mısınız?

- Kaç yaşındasınız?
- Eğitim durumunuz nedir?
- Hangi semtte oturuyorsunuz?
- Kimle yaşıyorsunuz? Ailenizle mi, yalnız mı veya arkadaşınızla mı?
- Mesleki geçmişiniz nedir?

2. Bu işi nasıl buldunuz? Kimin aracılığıyla?

3. Şirketi tanıtır mısınız? (Ne zaman kuruldu, kaç kişi çalışıyor, hangi departmanlar var?)

4. Kurye talepleri olanlar size nasıl başvuruyor? Kriterler nelerdir?

5. İş şeması nasıl işliyor? Kim, kime nasıl iş dağılımı yapıyor?

6. Daha öncesinde Bordrolu çalışanlar varken şimdi “Esnaf Kurye” modeline geçiliyor. Bunun nedeni nedir? Bu durumun şirketlere artısı veya eksisi nedir? Anlatır mısınız?

7. Taşeronluk sistemi hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

8. Talebi karşılaması için gönderdiğiniz kuryenin iş sağlığı ve güvenliği kimin sorumluluğundadır?

TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite : T.C. GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
Enstitü : SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Hazırlayanın Adı Soyadı : Meral Asker
Tez Başlığı : Le nouveau capitalisme et Les Coursiers des
plateformes numériques
à Istanbul

Savunma Tarihi : 19 / 06 / 2023
Danışman : Doç. Dr. K. Cem Özatalay

JÜRİ ÜYELERİ:

Unvan, Ad-Soyadı

İmza

Doç. Dr. K. Cem Özatalay

Doç. Dr. A. Didem Danış Şenyüz

Dr. Öğr. Üyesi Müge Neda Altınoklu