

École Normale Supérieure – concours B/L

Épreuve orale commune de sociologie

Session 2021

Jury : Lise Bernard et Thomas Sigaud

Être non salarié

Le dossier comporte 13 pages numérotées de 1 à 13

Document 1 : Emploi non salarié au 31 décembre selon le secteur d'activité de 1970 à 2018

Document 2 : Statistiques descriptives sur le marché du travail entre 2008 et 2015

Document 3 : Conditions de travail des indépendants en 2016

Document 4 : Conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle des indépendants en 2016

Document 5 : Crainte des indépendants pour la pérennité de leur emploi en 2016

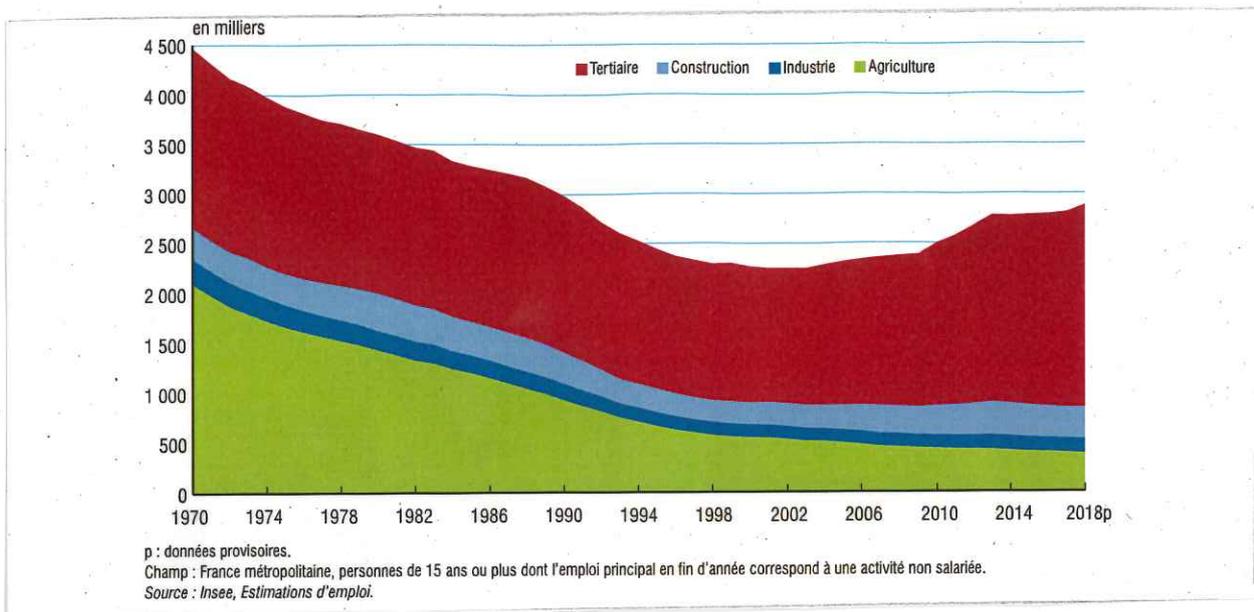
Document 6 : Effectifs et revenus d'activité mensuels selon le sexe en 2017

Document 7 : Structure des emplois de chauffeurs non salariés fin 2016

Document 8 : Dispersion du revenu mensuel d'activité non salariée des chauffeurs en 2016 (hors revenus nuls)

Document 9 : Les chauffeurs de taxi face à Uber

Document 1 : Emploi non salarié au 31 décembre selon le secteur d'activité de 1970 à 2018



Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

Document 2 : Statistiques descriptives sur le marché du travail entre 2008 et 2015

	en %			
	Chômage indemnisé	Multiactivité	Non-salariat	Salariat
Part des effectifs	8	2	6	83
Revenus professionnels annuels moyens (en euros)				
Ensemble	10 200	35 900	35 400	24 600
Salariés	1 500	17 800	///	24 300
Non-salariés	100	17 400	35 200	///
Indemnités chômage	8 600	700	200	300
Âge				
20-29 ans	23,3	16,6	6,7	22,9
30-39 ans	26,0	29,7	22,8	26,1
40-49 ans	23,0	30,1	35,1	27,2
50-60 ans	27,7	23,6	35,4	23,8
Sexe				
Homme	50,7	62,1	69,6	51,8
Changement d'activité				
Au moins 1 transition dans la période	78,4	86,3	34,1	19,7
Chômeur indemnisé au moins 1 fois sur la période	100,0	19,4	10,0	17,1
Multiactif au moins 1 fois	4,1	100,0	19,7	2,8
Non-salarié au moins 1 fois	5,0	37,6	100,0	1,8
Salarié au moins 1 fois	77,1	68,9	22,4	100,0
Nombre d'enfants				
Sans enfant	41,1	32,4	22,8	37,9
1 enfant	20,1	17,9	17,7	18,6
2 enfants	21,0	30,1	36,4	27,7
3 enfants ou plus	17,9	19,6	23,0	15,7
Au moins un enfant de 6 ans ou moins	22,7	24,5	20,7	21,8
Au moins un enfant de 3 ans ou moins	15,7	16,2	13,1	15,0
Diplôme				
Brevet ou moins	32,8	11,7	16,0	19,6
Diplôme professionnalisant court (BEP, CAP)	31,0	22,1	31,7	27,7
Bac technique ou professionnel	9,9	11,7	12,6	11,5
Bac général	8,2	7,2	6,5	7,9
Bac+2 ou plus	18,0	47,3	33,2	33,4
Secteur d'activité¹				
Agriculture	0,7	4,7	15,4	0,9
Industrie hors artisanat commercial	2,0	6,7	3,9	13,3
Construction	1,9	7,1	14,7	6,1
Commerce et artisanat commercial	5,7	12,0	17,3	14,0
Transports et entreposage	1,3	3,2	2,5	5,7
Santé et action sociale	16,3	22,2	15,4	20,8
Services aux entreprises et services mixtes	10,8	23,7	15,3	24,9
Services aux particuliers	4,1	19,1	13,4	12,0
Inconnu ou sans objet	57,3	1,5	2,1	2,3
Caractéristiques de l'emploi non salarié				
Statut juridique				
Auto-entrepreneur	3,9	39,3	9,2	///
Entrepreneur individuel	1,0	40,0	52,4	///
Gérant	1,6	20,8	38,4	///
Activité				
Artisan	2,1	21,1	31,0	///
Profession libérale	1,2	39,1	25,5	///
Agriculteur	0,2	8,7	15,7	///
Commerçant	1,1	8,9	11,0	///
Inconnu	1,9	22,2	16,7	///

Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

Document 3 : Conditions de travail des indépendants en 2016

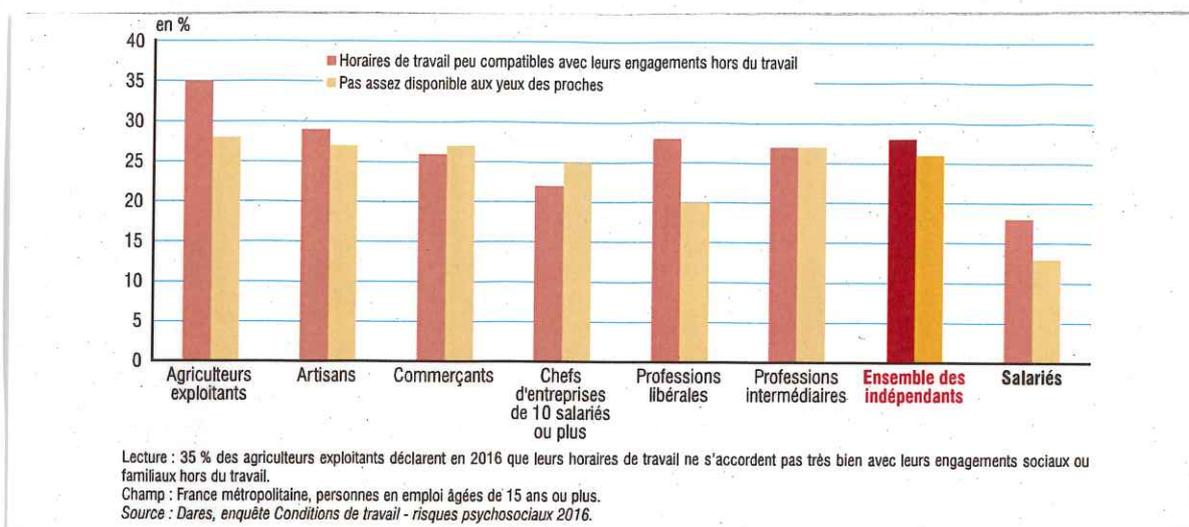
en %

	Indépendants						Ensemble	Salariés
	Agriculteurs exploitants	Artisans	Commerçants	Chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus	Professions libérales	Professions intermédiaires		
Pénibilité physique	60,2	44,2	14,9	12,9	1,7	21,5	27,9	22,3
Cumul de contraintes de rythme	31,9	29,6	13,1	19,8	20,3	26,9	23,4	41,5
Faire trop vite une opération qui demanderait davantage de soin	26,3	20,9	17,3	33,3	21,1	21,8	21,6	26,2
Fierté du travail bien fait	83,2	93,8	89,5	93,0	76,2	89,5	87,6	72,3
Manque d'autonomie	9,2	1,7	8,4	1,2	2,9	7,5	5,6	22,4
Travailler toujours ou souvent seul	74,5	79,6	71,1	46,6	73,9	81,7	74,3	55,2
Fortes emprise du travail	62,4	17,7	36,1	29,4	9,0	29,5	30,6	3,9

Lecture : 60,2 % des agriculteurs exploitants déclarent être concernés par des critères de pénibilité physique.
 Champ : France métropolitaine, personnes en emploi âgées de 15 ans ou plus.
 Source : Dares, enquête Conditions de travail - risques psychosociaux 2016.

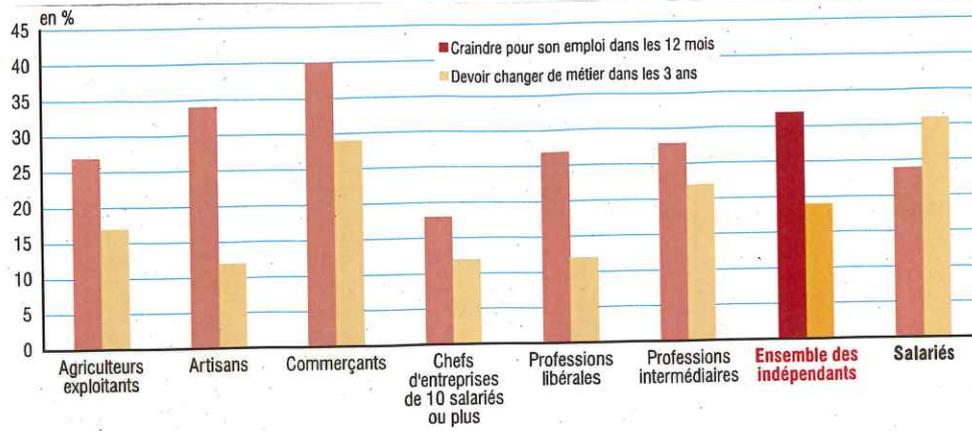
Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

Document 4 : Conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle
des indépendants en 2016



Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

Document 5 : Crainte des indépendants pour la pérennité de leur emploi en 2016



Lecture : 17 % des agriculteurs exploitants déclarent en 2016 devoir changer de métier ou de qualification dans les trois ans.
Champ : France métropolitaine, personnes en emploi âgées de 15 ans ou plus.
Source : Dares, enquête Conditions de travail - risques psychosociaux 2016.

Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

Document 6 : Effectifs et revenus d'activité mensuels selon le sexe en 2017

	Effectifs au 31/12 (en milliers)	Part des femmes (en %)	Revenu mensuel moyen		Écart (en %)
			Femmes	Hommes	
(en euros)					
Non-salariés classiques	1 867	35,2	3 030	3 880	- 21,9
Industrie (hors artisanat commercial)	72	18,3	1 700	3 110	- 45,3
Construction	245	4,1	1 970	2 610	- 24,5
Commerce et artisanat commercial	354	31,4	2 290	2 790	- 17,9
Transports et entreposage	59	11,2	1 870	1 990	- 6,0
Services aux entreprises et services mixtes	378	30,5	3 770	5 120	- 26,4
Services aux particuliers	320	45,1	1 380	1 880	- 26,6
Santé et action sociale	441	58,3	4 080	7 700	- 47,0
Micro-entrepreneurs	928	41,9	440	500	- 12,0
Ensemble	2 795	37,4	2 100	2 870	- 26,8

Note : les non-salariés taxés d'office sont pris en compte dans les effectifs, mais pas dans les revenus.

Champ : France hors Mayotte, personnes exerçant une activité non salariée au 31 décembre 2017, hors agriculture.

Source : Insee, base non-salariés 2017.

Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

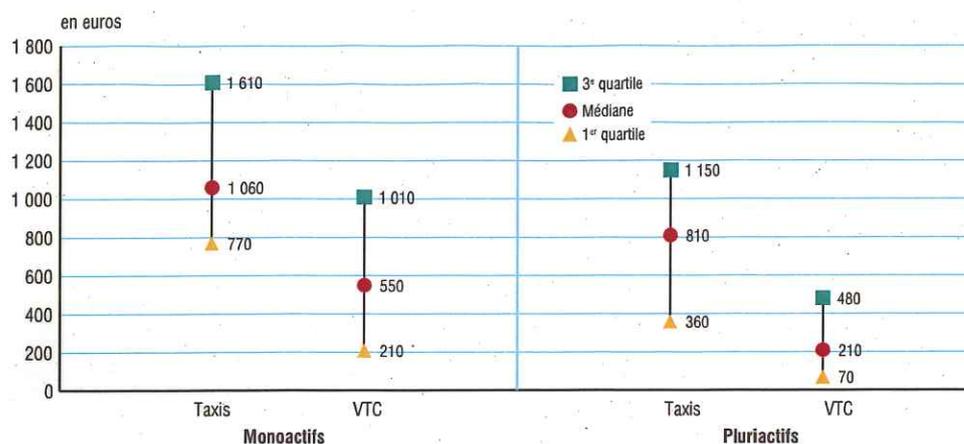
Document 7 : Structure des emplois de chauffeurs non salariés fin 2016

	en %				
	Part des femmes	Âge moyen (en années)	Part des moins de 30 ans	Part des 60 ans ou plus	Part d'entreprises de moins de 2 ans d'existence
Chauffeurs de taxi	7,9	49	2,4	12,8	5,4
Chauffeurs de VTC	5,9	40	17,5	4,0	53,3
Ensemble des chauffeurs	7,6	47	5,8	10,8	16,3

Champ : France hors Mayotte, personnes exerçant une activité non salariée de conducteur de taxi ou de VTC au 31 décembre 2016 et n'employant aucun salarié.
Sources : DGITM, registre des exploitants de VTC, registre LOTTI ; DSCR, préfecture de police de Paris, recensement des ADS ; Insee, base non-salariés 2016.

Emploi et revenus des indépendants, édition 2020, Insee Références.

Document 8 : Dispersion du revenu mensuel d'activité non salariée des chauffeurs
en 2016 (hors revenus nuls)



Lecture : hors revenus nuls, un quart des chauffeurs de VTC monoactifs perçoit moins de 210 euros mensuels (1^{er} quartile), la moitié moins de 550 euros (médiane) ; en haut de l'échelle, un quart gagne plus de 1 010 euros (3^e quartile).

Champ : France hors Mayotte, personnes exerçant une activité non salariée de conducteur de taxi ou de VTC au 31 décembre 2016 et n'employant aucun salarié, hors revenus nuls et hors taxés d'office.

Sources : DGITM, registre des exploitants de VTC, registre LOTT ; DSCR, préfecture de police de Paris, recensement des ADS ; Insee, base non-salariés 2016.

Document 9 : Les chauffeurs de taxi face à Uber

En dévoilant les trajectoires professionnelles des chauffeurs de taxi parisiens, on s'aperçoit qu'il s'agit principalement d'un métier de reconversion où est importé un ensemble d'expériences jouant sur l'horizon d'attente qu'ils entretiennent dès leur entrée dans le métier. L'analyse de l'ancien emploi occupé dégage plusieurs tendances : une majorité d'anciens employés (45 %), suivi par une part importante d'anciens ouvriers (17 %), de professions intermédiaires (14 %), d'artisans commerçants et chefs d'entreprise (9 %) et de cadres et professions intellectuelles supérieures (5 %) ²². Derrière les principales catégories de PCS se cache cependant une grande diversité de profils. Ainsi, les trajectoires professionnelles des chauffeurs laissent apparaître chez les employés des

reconvertis en provenance des secteurs du commerce comme de la fonction militaire (gendarmes, officiers), ou encore chez les ouvriers un ensemble d'anciens du secteur de l'industrie comme des services, ayant souvent dans ce dernier cas une expérience de chauffeur-livreur en région parisienne. Ce métier « refuge en temps de crise ²³ » offre une opportunité d'emploi pour des salariés qui proviennent de secteurs en déclin et une stabilisation après des parcours souvent caractérisés par les contrats précaires.

(...)

Les chauffeurs de taxi sont répartis par l'inscription entre quatre statuts. Il existe tout d'abord les artisans qui représentent neuf mille six cents chauffeurs sur les vingt mille en activité ²⁹. Souscrire à ce régime nécessite d'être titulaire de la licence professionnelle, donc de l'avoir acquise à un prix qui a

22. Source : exploitation secondaire de l'enquête du cabinet 6t sur les conditions de travail des taxis parisiens. 6t bureau de recherche, 2016, *Base de données de l'enquête auprès de 1 000 chauffeurs de taxi parisiens*, juin 2016.

23. Gerritsen (D.), *Crise professionnelle, crise économique. Le taxi parisien. 1965-1985*, Paris, CNRS-IRESO, 1987, p. 12.

29. Peu de statistiques sont disponibles sur les taxis parisiens. On trouve néanmoins quelques données dans les rapports parlementaires sur la profession. Source : *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France*, Rapport de la mission de concertation taxi-VTC conduite par Thomas Thévenoud, avril 2014, p. 17.

beaucoup fluctué ces dernières années (245 000 euros en 2014 et 135 000 euros en 2018)³⁰. Cette barrière économique les sépare ensuite d'un ensemble de chauffeurs non titulaires de la licence professionnelle qui se répartissent de la manière suivante : une majorité de « locataires » (environ sept mille) payent l'usage du taxi auprès d'une entreprise titulaire d'une flotte de véhicules ; des actionnaires-coopérateurs (environ mille deux cents) organisés en coopératives et qui détiennent une part de l'entreprise titulaire ; des salariés proches d'un « salariat libéral³¹ » (environ mille chauffeurs), payés de vingt-cinq à trente pour cent du chiffre d'affaires quotidien, qui sont souvent à l'essai dans une compagnie. Enfin, on peut ajouter à tous ces statuts la possibilité du « doublage » sur environ dix pour cent des véhicules en circulation, ce qui permet à deux chauffeurs de se relayer au volant (l'un de nuit et l'autre de jour).

S'engager dans un de ces statuts soumet à des contraintes économiques lourdes. Les chauffeurs locataires et les artisans sont particulièrement touchés par une situation où l'endettement est tel qu'il s'impose au quotidien dans les esprits. Ils rapportent en effet le paiement de leur crédit ou location à une redevance quotidienne : payer « tant » par jour ou par semaine revient à démarrer sa journée avec un montant minimum à atteindre pour se maintenir financièrement. Par exemple, pour une location comprise entre cent trente et cent cinquante euros par jour (incluant l'essence et les frais professionnels divers), ce n'est qu'après avoir dépassé un tel montant au compteur qu'ils considèrent toucher de l'argent « pour eux ». Il n'y a d'ailleurs pas de différence fondamentale avec le niveau que peut prendre cette contrainte économique chez les artisans taxis dans les premières années d'endettement lié à l'achat de la licence et de leur véhicule. Dans la conjoncture de mise en concurrence avec une autre catégorie de chauffeurs en dehors du métier, les VTC, il a été de plus en plus difficile pour les chauffeurs de remplir ces objectifs financiers quotidiens. Les artisans comme les locataires ont peiné à réunir la somme nécessaire aux « frais » tout en se dégageant un revenu. Pour les premiers, cela est lié à l'impossibilité de revendre leur licence durant les cinq premières années d'exercice³² tout en ayant souvent payé au prix fort leur titularisation³³. Les seconds, en location, ont souvent cherché à obtenir des délais auprès des loueurs. Précisons que beaucoup de chauffeurs en attente d'un véhicule en location auprès d'une compagnie ont trouvé du travail du côté des VTC³⁴. (. . .)

30. Source : Bureau d'études 6-t, « Le prix de la licence de taxi se stabilise à Paris : signe d'une maturité du marché ? », <https://6-t.co/prix-de-licence-de-taxi-se-stabilise-a-paris-sign-d-une-maturite-marche/> (consulté le 27 mai 2018).

31. Caveng (R.), *Un laboratoire du « salariat libéral »*. Les instituts de sondage, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, 2011.

32. Il s'agit d'une règle juridique à laquelle ils ne peuvent déroger.

33. En effet, la licence a atteint en 2014 son prix le plus élevé (240 000 euros) alors que le travail était à son niveau le plus bas.

34. Une part non négligeable de chauffeurs « Uber », impossible à déterminer précisément, a eu une expérience de taxi, le plus souvent en location.

À la volonté de surmonter l'endettement et les charges inhérentes aux différents statuts s'ajoute l'espérance d'une mobilité professionnelle tournée vers l'artisanat et composée d'une accumulation patrimoniale plutôt familiale aux milieux d'indépendants³⁶. Les statuts de non-titulaire (location, actionnaire-coopérateur et salariat du taxi) sont souvent envisagés comme un marchepied temporaire nécessaire à l'accession à la licence professionnelle, ce qui est loin d'être toujours le cas. Les artisans endettés souscrivent à une telle logique et attendent souvent impatientement de « lever le pied » de leur activité après avoir liquidé leurs dettes. Cette logique d'installation dans le métier revêt les contours d'un « petit déplacement social³⁷ » qui les situe à la lisière des classes populaires desquelles ils proviennent en majorité, en devenant des « petits-moyens³⁸ » dont l'accès à un petit patrimoine se traduit fréquemment par l'achat d'un bien immobilier tel que le pavillon. De tels objectifs constituent au quotidien un leitmotiv à leur présence étendue derrière le volant, en moyenne de onze heures par jour et

comprenant peu de périodes de repos hebdomadaires³⁹. (. . .)

Ces logiques économiques façonnées par les contraintes et les aspirations des chauffeurs ont un poids dans l'activation de schèmes d'interprétation du monde social. Les chauffeurs de taxi s'appuient sur différents types de catégorisations issues des comparaisons qu'ils opèrent avec leur propre situation afin de mesurer les aspects positifs et négatifs de leur travail. Cela concerne en premier lieu leurs conditions de travail, vecteur d'une opposition avec le salariat qu'ils ont quitté et le « travail de bureau » qu'ils ont parfois connu. Ces comparaisons leur sont à la fois favorables et défavorables. D'un côté, ils valorisent une idée de l'autonomie qu'ils ont au travail, « sans patron sur le dos », souvent associée à la liberté de s'organiser selon ses contraintes personnelles (sa vie de famille par exemple) et liée à une préférence pour un travail en extérieur, pas « enfermé », où leur mobilité peut s'apparenter à une exploration des territoires urbains⁴². D'un autre côté, leur manière de compter l'argent qu'ils gagnent, c'est-à-dire le revenu qui « reste » après versement des cotisations et des « charges » professionnelles, alimente un discours sur les désavantages qu'ils ont par rapport aux salarié-e-s. Certains chauffeurs comparent ainsi leur taux horaire, c'est-à-dire le bénéfice net divisé par le nombre d'heures de service, au SMIC⁴³. Lors des discussions avec les collègues pendant l'attente, il n'est pas rare qu'émerge ce thème, souvent révélateur de leur désenchantement vis-à-vis du « travailler plus pour gagner plus ». En effet, les chauffeurs visent avant tout un montant minimum à gagner avant l'arrêt du compteur (en moyenne autour de deux cents euros au moment de l'enquête). L'emploi du taux horaire souligne l'importance du volume

d'heures de présence au travail, nécessairement plus élevé que les référents salariaux afin de dégager un chiffre d'affaires avantageux. Ainsi, beaucoup d'entre eux conduisent entre soixante et soixante-dix heures par semaine. (. . .)

36. Bessière (C.), Gollac (S.), « Travailliers indépendants », in Chauvin (P.-M.), Grossetti (M.), Zalio (P.-P.), dir., *Dictionnaire sociologique de l'entrepreneuriat*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014.

37. Lahire (B.), *La culture des individus...*, op. cit.

38. Cartier (M.), Coutant (I.), Siblot (Y.), Masclat (O.), *La France des « petits-moyens » : enquête sur la banlieue pavillonnaire*, Paris, La Découverte, 2012.

39. Le nombre de jours travaillés est en moyenne de 6 jours sur 7 par semaine. Source : 6t--bureau de recherche, « Les conditions de travail des taxis parisiens », 2016, p. 34, <http://6t.fr/conditions--de--travail--taxis--parisiens/> (consulté le 5 juin 2017).

Lors de leur entrée en mobilisation face à l'expansion de la concurrence des VTC, les chauffeurs de taxi parisiens ont construit leur légitimité à lutter à partir des difficultés de leur quotidien et des représentations associées à leur travail. Une présence importante au travail, un endettement présent dans les esprits au quotidien et face à cela la baisse du travail à prendre et la perte de valeur d'un patrimoine économique investi dans la licence sont autant de facteurs communs qui fédèrent les chauffeurs et expliquent l'intensité des grèves entamées en 2014. Ce faisant, cette relative union s'appuie aussi sur une expérience commune de l'État, qui, du fait des versements qu'ils opèrent, constitue la base d'un sentiment d'injustice⁴⁸. Celui-ci est renforcé par la comparaison avec leurs concurrents directs, les chauffeurs VTC, qui, inscrits le plus souvent dans l'auto-entrepreneuriat, sont affranchis de ces niveaux de cotisations, base de la dénonciation d'un « dumping social » et des revendications de régulations professionnelles adressées aux autorités.

Extrait de : Guillaume Lejeune « Les chauffeurs de taxi face à Uber », *Politix*, vol.31, n°122, 2018