**REMPLACEMENT 2026**

Métropole - Antilles - Guyane - Réunion - Mayotte

# BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR AGRICOLE

## E1 EPREUVE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET CULTURELLE

**Toutes options**

*Durée : 240 minutes*

---

Matériel(s) et document(s) autorisé(s) : **Aucun**

---

Le sujet comporte 10 pages

---

## SUJET

### THEME : Travail en mutation et conditions de travail

**Corpus documentaire :**

**Document 1 :** Eve CHARRIN, « Chauffeurs-livreurs, des vies au pas de course », revue Sciences humaines n°357, avril 2023 ;

**Document 2 :** Article de presse rédigé par l'Agence éditoriale hREF, « Quel est le principe du workation ? », publié sur le site www.challenges.fr, 13 juin 2022 ;

**Document 3 :** Claire BAGLIN, *En Salle* (extrait), Roman, 2022 ;

**Document 4 :** ANACT (Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail), Les 3 dimensions de la QVCT, publié sur le site www.anact.fr le 18 septembre 2024

## PREMIÈRE PARTIE (20 points)

### QUESTION 1

Relevez, dans le **document 1,** trois éléments qui témoignent de conditions de travail dégradées pour les chauffeurs-livreurs en raison de la sous-traitance.

### QUESTION 2

Comparez, entre les **documents 1 et 2**, les éléments de l'organisation du travail qui permettent d'obtenir une productivité des travailleurs élevée.

### QUESTION 3

À partir du **document 1** et de vos connaissances, en mobilisant les concepts et mécanismes socio-économiques pertinents, expliquez pourquoi l'auteur utilise l'expression de « nouvelle classe ouvrière ».

15 lignes ou 150 mots environ sont attendus.

## DEUXIÈME PARTIE (20 points)

Dans un texte rédigé et en vous appuyant sur l'analyse de l'ensemble du corpus documentaire :

- Identifiez le problème posé par ces documents, en relation avec le thème du sujet « Travail en mutation et conditions de travail ».

- Formulez une problématique, en la justifiant précisément.

30 lignes ou 300 mots environ sont attendus.

## TROISIÈME PARTIE (20 points)

Dans un essai de deux pages manuscrites environ, développez un point de vue personnel et argumenté pour répondre à la problématique que vous avez formulée dans la deuxième partie. Vous vous appuierez sur des arguments et des contre-arguments issus des documents et de vos connaissances personnelles.

## DOCUMENT 1

### Chauffeurs-livreurs, des vies au pas de course

Eve CHARRIN, revue Sciences humaines n°357, avril 2023.

Pendant les confinements, on les appelait « les indispensables de la deuxième ligne ». Au volant de leur fourgonnette, les chauffeurs-livreurs forment une nouvelle classe ouvrière sous pression, précarisée par la sous-traitance.

En ville, ils se repèrent facilement. À bord de leur véhicule utilitaire léger, souvent floqué aux couleurs d'une grande enseigne avec un logo bien visible, les chauffeurs-livreurs sillonnent les rues. Comme Sébastien, la cinquantaine, qui gare comme il peut son Sprinter[1] dans les artères huppées mais encombrées du 7e arrondissement parisien. Ou Tanjona, la trentaine, qui, coincé derrière un camion-benne dans le 14e, saisit un paquet à l'arrière de sa Fiat Ducato et file au pas de course sur le trottoir pour le remettre à son destinataire avant midi. Pour eux, la journée de travail ressemble à une course contre la montre. Entre les entrepôts situés en banlieue et le consommateur final des zones résidentielles urbaines, ces « ouvriers roulants » (le plus souvent des hommes) assurent la jonction. Ils couvrent « le dernier kilomètre », le plus dense et le plus difficile. Au domicile du client, Sébastien, Tanjona et leurs collègues apportent une paire de baskets, des vêtements, des livres… Marginales il y a vingt ans, les commandes en ligne se sont généralisées en France et amplifiées depuis les confinements. Fin 2022, l'Hexagone comptait 42,7 millions de cyberacheteurs, un million de plus en deux ans. Simplissime côté consommateur, le shopping virtuel exerce des effets sociaux durables. « *L'ouvrier de la logistique a remplacé l'ouvrier d'usine* », résument le politologue Jérôme Fourquet et le journaliste Jean-Vincent Cassely dans *La France sous nos yeux (Seuil, 2021)*. Tracer les contours de cette nouvelle classe ouvrière se révèle cependant peu évident. Ainsi, pour estimer les effectifs des chauffeurs chargés d'approvisionner les zones urbaines denses, « *il faut procéder par recoupements* », explique Pétronille Rème-Harnay, spécialiste de l'économie des transports à l'université Gustave-Eiffel (Seine-et-Marne). D'après « Données sociales du transport routier de marchandises »[2], les abonnés aux courtes distances sont au nombre de 277 000 – qu'ils travaillent pour un fleuriste, un traiteur, un grand magasin… ou pour une entreprise de transport. Au sein de cette dernière catégorie, 50 000 d'entre eux effectuent leur tournée urbaine pour le compte d'entreprises de messagerie comme UPS, Fedex, DHL, Chronopost. C'est le cas de Sébastien et de Tanjona.

[1] Sprinter : modèle de véhicule utilitaire de la marque Mercedes.
[2] Service des données et études statistiques, « Données sociales du transport routier de marchandises », étude pour le ministère de la Transition écologique, mai 2022.

## DOCUMENT 1 (suite)

### Sous-traitance massive

Par rapport aux postes industriels classiques, les nouveaux emplois apparaissent globalement dégradés. « *Le passage de l'ouvrier d'industrie au magasinier, et de l'usine à l'entrepôt* (...) *est un phénomène contemporain de la baisse en gamme du niveau des emplois populaires et du surgissement du phénomène des travailleurs pauvres* », constatent J. Fourquet et J.L. Cassely dans leur somme[3] sur la France. Parmi les premiers concernés figurent ceux qui, en bout de chaîne, assurent les livraisons en main propre au destinataire final ou en point relais. Bien sûr, il y a les travailleurs des plateformes (Uber Eats, Deliveroo...) qui, juchés sur leurs deux-roues, sont considérés jusqu'à nouvel ordre comme des autoentrepreneurs. Peu enviable, leur situation est bien documentée. Le cas de la sous-traitance est moins connu. Depuis une vingtaine d'années, les grandes firmes de messagerie et de fret urbain de marchandises recourent de plus en plus à cette pratique qui consiste, pour une grande entreprise, à déléguer une partie de ses tâches à des entreprises plus petites. En Île-de-France, la sous-traitance touche « *90 % des effectifs de chauffeurs-livreurs* », observe P. Rème-Harnay, autrice d'un mémoire d'habilitation à diriger des recherches sur la sous-traitance dans les transports routiers de marchandises. Dans certains cas, indique-t-elle, le taux de sous-traitance atteint 100 % : « *Une entreprise comme Amazon sous-traite intégralement ses livraisons.* »

Dans l'entreprise multinationale dont Sébastien et Tanjona arborent la tenue réglementaire, la proportion de salariés parmi les chauffeurs-livreurs est tombée en vingt ans de 80 % à quelque 15 %. Embauché au tournant du siècle, Sébastien fait partie de cette minorité. En contrat à durée indéterminée, son ancienneté est prise en compte dans sa rémunération. Pour « *mieux défendre* (s)*es droits* », il a adhéré à un syndicat. Couvert par la convention collective des transports, il bénéficie d'un treizième mois et travaille 35 heures par semaine. Lors de notre rencontre, avec ses 20 ans de maison, le quinqua athlétique gagnait 1 700 euros nets mensuels, « *parfois 1 800 en cas de prime qualité* », à raison de 7 heures par jour à parcourir les rues embouteillées de son secteur. Voilà qui ferait presque de lui, craint-il, un « *privilégié* » aux yeux de ses collègues qui, comme Tanjona, ne sont employés qu'indirectement par la grande entreprise de messagerie.

[3] Somme : désigne une œuvre qui fournit une synthèse des connaissances relatives à un domaine

## DOCUMENT 1 (suite)

En contrat à durée indéterminée depuis 2 ans, le chauffeur malgache est salarié par une PME de transport à laquelle la grande société de messagerie a sous-traité plusieurs tournées urbaines. De l'extérieur, la différence entre les deux emplois ne saute pas aux yeux. Même logo sur la fourgonnette. Même allure pressée sur les trottoirs parisiens, du véhicule à l'immeuble du client, et retour : « *Dans ce métier, on fait du sport,* souffle Sébastien. *Ma moyenne, c'est 8 kilomètres par jour* » ; « *j'ai perdu 15 kilos* », glisse Tanjona. Les deux hommes commencent leur journée de travail le matin dans le même entrepôt de banlieue, et voient leur journée rythmée par les livraisons et les « ramasses » (prises de colis en dépôt) prévues dans leur plan de tournée. L'un et l'autre restent rivés à leur scan, boîtier de plastique noir grand comme la main, sur lequel ils enregistrent chacune de leurs opérations. Leur hantise ? Les « *undel* », pour « *undelivered* » – oui, « *le scan parle anglais* », explique Tanjona. Il s'agit des colis qui n'ont pu être remis à leur destinataire pour cause d'absence de ce dernier, de retard du livreur, de digicode inexpugnable[4], ou toute autre raison qu'il faudra justifier, une fois de retour à l'entrepôt, auprès du superviseur. Tous deux banlieusards, Sébastien et Tanjona sont fiers de connaître comme leur poche leur « secteur » des beaux quartiers parisiens. Sous pression l'un et l'autre, ils s'hydratent peu pendant la tournée pour éviter d'aller aux toilettes, parce que « *ça casse le rythme* ». Leurs salaires mensuels semblent peu ou prou équivalents.

### Menaces de pénalités

Alors ? À y regarder de plus près, les situations diffèrent nettement. Les véhicules ne sont pas de même facture (Mercedes pour le salarié, Fiat pour le salarié sous-traité). Surtout, « *la sous-traitance se traduit pour les salariés sous-traités par un allongement des horaires de travail,* indique P. Rème-Harnay. *En général, ces sous-traitants travaillent 9 heures par jour, soit 45 heures par semaine* ». Analyse confirmée sur le terrain. À 14 h 30, Sébastien a fini sa tournée, qui comprend entre 40 et 60 arrêts. Il prend la pause réglementaire de 30 minutes, puis rentre au dépôt sans encombre. Mais Tanjona, lui, doit effectuer entre 60 et 80 arrêts. Il ne peut se permettre de s'arrêter 30 minutes, même si la pause est obligatoire. Alors il triche, « *on nous l'a appris* », lâche-t-il. À de multiples reprises, il indique « *break* » alors qu'au volant de la fourgonnette, il file vers sa prochaine destination. À la fin de la tournée, au total, « *ça fait 30 minutes* », dit-il. À ce moment, il est déjà 17 heures. Depuis Paris, pour rejoindre l'entrepôt en pleine heure de pointe, il faut compter une bonne heure.

---

[4] Inexpugnable : qui résiste à tout, qui ne peut être vaincu.

**DOCUMENT 1 (suite et fin)**

Étranger, non syndiqué, Tanjona ne se plaint pas. Pas même quand des contretemps irréductibles (retards, « *undel* ») viennent amputer directement son salaire par le biais des « pénalités », son obsession de chaque instant. Imposées par la grande entreprise à la PME sous-traitantes, ces sanctions pécuniaires (qui s'appliquent aussi, entre autres, en cas de fourgonnette non lavée ou d'entorse à la tenue réglementaire…) sont répercutées par la PME à ses salariés. Et ce, en toute illégalité. Et pour cause : aux termes du contrat signé avec leur prestigieux donneur d'ordre, nombre de ces PME ne peuvent se permettre un respect scrupuleux du droit du travail. Certaines ne paient que partiellement les cotisations dues à l'Urssaf. D'autres ne déclarent qu'à mi-temps leurs salariés, payant le reste en liquide. La notion d'« heure supplémentaire », telle que prévue par le Code du travail, n'a pas cours pour Tanjona ni pour ses collègues « sous-traités ». Mais les chauffeurs sont maintenus « *sous l'emprise du donneur d'ordre par les pénalités, par le suivi en temps réel de la tournée* via *le scan, et par un système de notation post-livraison* », explique P. Rème-Harnay. Aux marges du droit, ces salariés fragiles paient le prix de la fluidité logistique.

## DOCUMENT 2

### Quel est le principe du « workation » ?

Article de presse rédigé par l'Agence éditoriale hREF, publié sur le site www.challenges.fr, 13 juin 2022.

**Combinaison de « work » (travail) et « vacation » (vacances), le « workation » est un nouveau mode de travail qui allie loisirs et activité professionnelle à distance dans des lieux hybrides.**

Mener une réunion stratégique en visio le matin et aller visiter une ferme l'après-midi, c'est désormais possible avec le « workation ». Combinaison des mots anglais « work » (travail) et « vacation » (vacances), ce nouveau mode de travail allie loisirs et télétravail dans un même lieu et parfois une même journée. Ces chambres d'hôtes ou auberges de jeunesse et espaces de coworking fleurissent dans le monde entier. Découvrez ce nouveau mode de travail nomade.

**Qu'est-ce que le « workation » ?**

Le principe du workation est né en Californie il y a plus de dix ans. Mais c'est aujourd'hui, avec l'essor du télétravail et du travail indépendant, que ce mode de vie et de travail a véritablement décollé. Il permet de concilier activité professionnelle et vacances dans un même lieu. Le principe est donc de s'envoler, plus ou moins loin de chez soi, pour travailler dans un endroit où il fait bon se reposer. La seule contrainte est d'avoir une bonne connexion Internet, indispensable pour tous les échanges virtuels que nécessite ce mode de travail.

Le workation séduit aussi bien les digital nomads – ces travailleurs souvent indépendants qui n'ont pas de bureau fixe mais qui exercent leur métier tout en voyageant – que les indépendants qui ne peuvent pas prendre de vacances, ou encore les salariés qui ont négocié une possibilité de télétravailler ailleurs que chez eux. Ces professionnels peuvent s'installer dans des *workstations*, des espaces conçus comme un mix entre espace de coworking et chambre d'hôtes ou auberge de jeunesse. On trouve donc des bureaux souvent partagés et des propositions d'activités pour se détendre et se rencontrer. Mais rien ne vous empêche de pratiquer le workation dans un gîte, un Airbnb ou même une chambre d'hôtel.

## DOCUMENT 2 (suite et fin)

**Quels sont les avantages et inconvénients de ce mode de travail ?**

Adopter le workation offre une grande flexibilité puisque vous pouvez travailler d'où vous le souhaitez, ce qui vous permet de voyager. Ces environnements privilégiés vous apportent un certain bien-être qui contribue à diminuer le stress. Et contrairement aux idées reçues, ce cadre plus détendu vous permettrait de gagner en productivité et en créativité.

Bien qu'il paraisse idyllique, ce mode de travail ne correspond pas à tout le monde. Il faut d'abord être capable de travailler à distance et de se tenir à une certaine discipline pour conserver le bon équilibre entre le plaisir du voyage et les contraintes du travail. Vous devez également accepter une certaine solitude dans votre activité professionnelle. Car même si vous pouvez travailler aux côtés d'autres employés, chacun reste isolé dans ses propres missions. Enfin, vous avez un rythme de vie qui peut s'avérer très fatigant. Car travailler quand on le veut signifie aussi travailler à des horaires irréguliers.

## DOCUMENT 3

Claire BAGLIN, *En Salle*, Roman, 2022.

**Dans ce récit, l'autrice née en 1998 raconte son expérience en tant qu'employée d'une grande chaine de fast-food avec son lot de surprises.**

Après trois semaines au drive, je suis désormais en salle, le royaume dont personne ne veut, constitué du lobby intérieur où mangent les clients, de la terrasse, des toilettes et du local poubelle. Je suis en salle parce que je viens d'arriver et que les nouveaux servent à être là où personne ne veut travailler. Je comprends que je vais rester à ce poste. Lorsque je sers un des plateaux posés sur le comptoir, je sais que les équipières de l'autre côté se sont battues pour être derrière le rectangle en béton du comptoir, planquées. J'apprends que la formatrice s'appelle Chouchou et qu'elle est manageuse en salle. Chouchou précise qu'ici tout le monde l'adore, et quand elle nous laisse à midi et passe la porte automatique, elle se retourne et s'écrie salut les filles, trop heureuse de partir en pause.

[...]

Chouchou a peur que je m'ennuie, alors elle me propose des activités, faire un tour de balayette, changer les poubelles comptoir, elle veut savoir si ça ne me dérange pas de nettoyer les toilettes. Je n'ai pas le temps d'y aller qu'elle se tourne vers une autre équipière et lui dit mais c'est pas possible, tout le monde sait le faire pourquoi pas toi ? Si je t'évalue, je ne te mets même pas la moyenne, changer une poubelle en plein rush c'est n'importe quoi. Comme elle ne connait pas mon prénom, elle ne m'apostrophe pas et quand elle n'en peut plus, qu'un enfant a renversé une boisson, elle m'appelle la miss.

## DOCUMENT 4

### Les 3 dimensions de la QVCT (Qualité de vie et conditions de travail)

Destinée aux TPE-PME (très petites entreprises et petites et moyennes entreprises), cette infographie présente ce qu'est la QVCT et à quels objectifs elle répond.

Infographie publiée sur le site www.anact.fr le 18 septembre 2024

