



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ARPE

Autorité des
Relations sociales des
Plateformes d'Emploi

Conseil des acteurs des plateformes

Rapport du Groupe de Travail n°1 : « Les sources de données concernant le travail des plateformes »

Odile Chagny, Laetitia Dabanc, Théo Laurenceau-Frugier

Le groupe de travail n° 1 (GT1) du conseil des acteurs de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE) a travaillé à la constitution d'un inventaire des sources de données sur le travail des plateformes. Ce recensement des différentes données à même d'informer le dialogue social entretenu par l'ARPE a fait apparaître certaines caractéristiques, spécificités et limites des données produites sur ce sujet.

La présente note explicite ces différents points et décrit au travers d'eux le paysage français des sources de données sur le travail des plateformes.

Sommaire

1. Délimitation du champ d'investigation	3
1.1 Le champ des sources investiguées est limité de la façon suivante :	3
1.2 Points saillants du « paysage » des données sur le travail des plateformes	4
2.Principaux constats	5
2.1 Les contextes de production variés donnent lieu à des sources de données disparates	5
2.2 La production de données est largement dépendante des plateformes	6
2.3 Les facteurs pouvant limiter la diffusion des données	6
2.4 Les représentants de travailleurs sont insuffisamment impliqués dans les processus de production des données.	7
2.5 L'utilisation multi-plateformes des travailleurs reste difficilement estimable par la plupart des sources de données	7
2.6 Une temporalité de l'activité partiellement saisie par les données existantes	8
2.7 Des niveaux de revenus mal définis	8
2.8 Une dissymétrie entre les deux secteurs	9
2.9 Un manque de mise en commun des données au sein des services de l'État	9
2.10 Des indicateurs moyens peu adaptés pour saisir la diversité de certaines réalités du travail des plateformes	10
2.10 Des secteurs en évolution qui échappent au champ d'exercice de l'ARPE	10
2.11 Une catégorie qui échappe à la statistique publique	12
3. Quelques données	12
4. Conclusion	12

Résumé des propositions du GT 1 :

Une meilleure coordination entre les administrations publiques par une mutualisation des données, permettrait de pallier certaines lacunes du dispositif actuel.

Le développement de mécanismes légaux plus contraignants pour la transmission de données et une implication accrue des représentants des travailleurs dans les processus décisionnels pourraient également rééquilibrer le rapport de force.

La création d'un observatoire dédié au secteur de la livraison ou l'extension du domaine d'expertise de l'ONT3P permettraient une production statistique de meilleure qualité dans le secteur de la livraison.

Les données respectivement détenues par l'ARPE et l'ONT3P gagneraient largement à être mises en commun. Il en est de même pour les collectes qui peuvent en effet faire doublons auprès des plateformes de VTC. Les deux administrations pourraient ainsi utiliser des données comparables, mais également **croiser certaines d'entre elles pour produire de nouvelles informations statistiques**

En ce qui concerne les sources de données comportant une importante proportion de données personnelles, il serait pertinent de déléguer la production de données à des services de l'État pouvant déjà traiter ces données : l'URSSAF directement en lui permettant d'utiliser certaines données de l'ONT3P ou de l'ARPE avec un cadre législatif adapté ou la Direction Générale des Entreprises (DGE) par exemple.

1. Délimitation du champ d'investigation

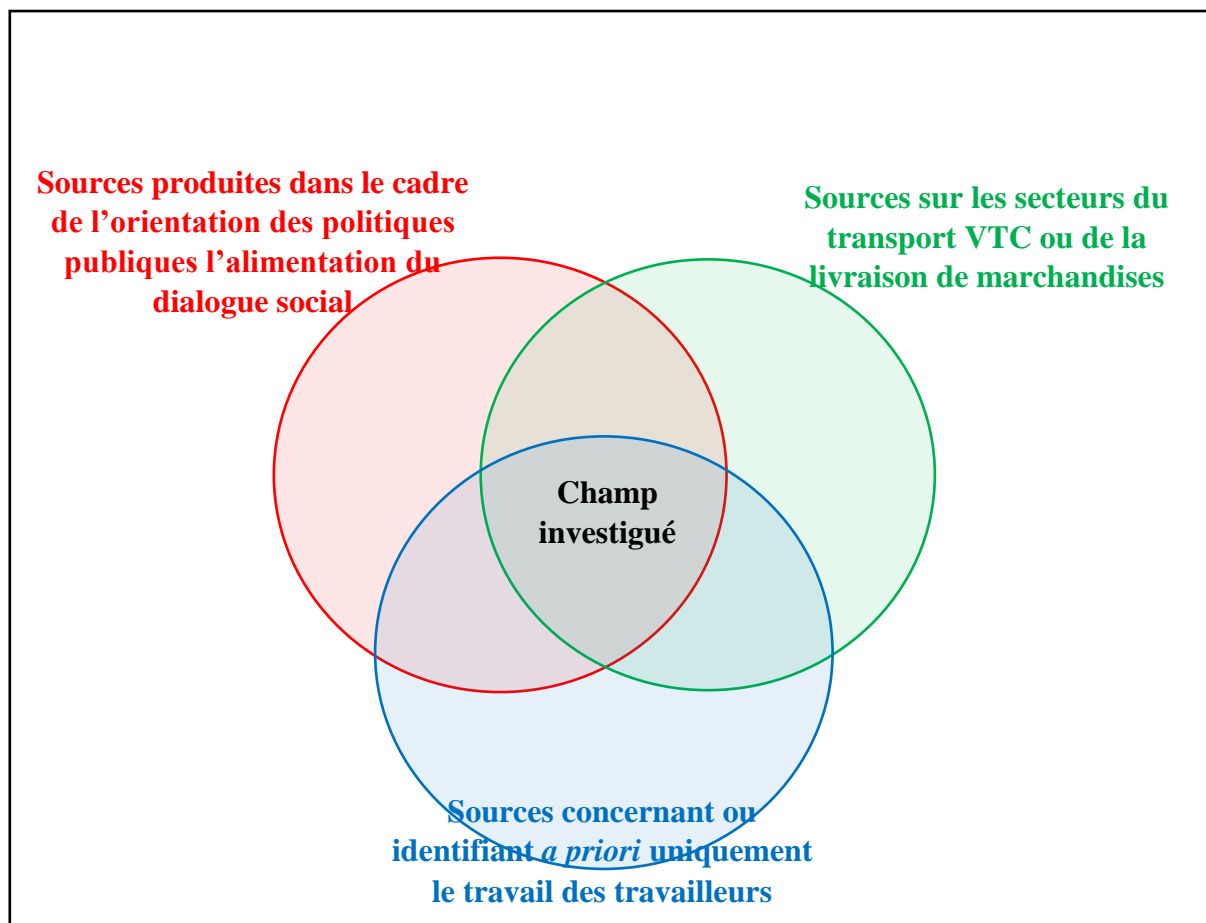
1.1 Le champ des sources investiguées est limité de la façon suivante :

- Au niveau du type de travail des plateformes : nous n'étudions ici que le travail des plateformes entrant dans les secteurs d'intérêt de l'ARPE à savoir les plateformes de mobilité mentionnées à l'[Article L7342-8](#) du code du travail : **le transport public de particuliers en VTC et la livraison de marchandises en véhicule à 2 ou 3 roues, motorisé ou non**. Nous excluons par exemple le travail des plateformes liées à la location d'un bien immobilier ou la dispense de cours particuliers.
- Au niveau du contexte et de l'objectif de production des données : il est possible de distinguer trois types de données en fonction de leur **contexte de production**. On retrouve ainsi les données permettant aux plateformes de **gérer leur activité**, les données produites afin d'**orienter les politiques publiques** et celles dont l'objectif de production est **l'alimentation du dialogue social** entre les organisations de plateformes et les organisations de travailleurs. Le premier type de sources ne pouvant être disponible à cause du secret des affaires, le GT1 a réalisé son travail de description critique des sources sur les deux derniers types de données. Il convient d'emblée de souligner que ces données se superposent pour une assez grande partie, et sont pour l'essentiel issues des plateformes, ou des travailleurs eux-mêmes.

Le GT1 s'est concentré sur la recherche des sources de données produites dans le cadre de l'orientation des politiques publiques et de l'alimentation du dialogue social concernant les chauffeurs VTC et les livreurs de marchandise en véhicule à 2 ou 3 roues.

Par ailleurs, le GT1 n'est censé aborder que les données produites sur le travail de travailleurs indépendants, puisque le travail de dialogue social encadré par l'ARPE ne concerne pas les travailleurs salariés. Toutefois, la frontière entre travail indépendant et salarié n'étant pas clairement dessinée dans le cadre du travail des plateformes, il n'est pas toujours aisé de saisir cette différence. Certaines plateformes salarient une partie de leurs chauffeurs/livreurs ou

ont recours à des intermédiaires qui salarient eux-mêmes leurs chauffeurs/livreurs¹. À défaut de pouvoir clairement identifier la frontière entre travail indépendant et travail salarié, la description des points saillants du paysage des données sur le travail des plateformes exploré ici reposera sur des sources liées a priori à un travail indépendant. Il est alors possible de présenter la restriction des données étudiées par le diagramme suivant :



La description des sources des données sur le travail de plateformes repose sur cette délimitation du champ d'investigation.

1.2 Points saillants du « paysage » des données sur le travail des plateformes

Pour décrire le paysage des données sur le travail des plateformes, nous procéderons par une série de focus sur des points que le travail du GT1 a distingués comme saillants. Ce choix de points abordés s'appuie sur plusieurs critères. D'abord, il s'agit de **répertorier les principaux invariants observés dans le travail des plateformes** afin de mettre en exergue les facteurs les plus structurants du paysage des données. Réciproquement, il apparaît également fondamental de pointer **les principales singularités** dans cette structuration des sources de données de même que ce qui les a fait exister et ce qu'elles permettent. Ces singularités

¹ Dans le cas du transport VTC, on pensera notamment aux gestionnaires de flotte qui servent d'intermédiaire aux plateformes et peuvent employer des chauffeurs VTC salariés en profitant d'un vide juridique concernant ce type d'activité.

peuvent en effet être de potentielles voies d'amélioration dans la production de données sur le travail des plateformes ou au contraire des impasses.

Dans une approche comparative, nous considérons aussi **la variabilité entre les sources**, que celle-ci concerne la définition des catégories, les modes de captation des données ou la diffusion des données produites à partir de ces sources. Nous aborderons en conséquence à la fois le contenu des sources mais aussi leur contexte de production et de diffusion. Par ailleurs, le GT1 faisant partie de l'ARPE, nous accordons ici une certaine importance à **l'interaction entre les acteurs impliqués dans le dialogue social** (représentants des plateformes et des travailleurs ainsi que membres de l'ARPE). Enfin, nous abordons autant des points généraux du paysage des données sur le travail des plateformes que des exemples très spécifiques permettant d'en éclairer la structure générale.

2. Principaux constats

2.1 Les contextes de production variés donnent lieu à des sources de données disparates

Le travail des plateformes est difficilement caractérisable à partir des catégories statistiques généralement utilisées par la statistique publique française. Les données produites sur ce champ ne bénéficient donc pas d'un cadre préexistant pouvant structurer leur production. Cette **absence de catégories statistiques déjà existantes** et d'un champ déjà institué conduit à ce que **les données produites restent très dépendantes de leur contexte de production**. Cette disparité des sources rend difficiles les comparaisons et le croisement des différentes sources de données. En revanche, cette diversité permet de saisir les différentes facettes de l'activité des travailleurs des plateformes exerçant dans les secteurs d'intérêt de l'ARPE.

Par exemple, il est difficile **de comparer les comptages de travailleurs des différentes sources**. Dans le cas des chauffeurs VTC exerçant par l'intermédiaire des plateformes, chaque source de donnée utilise ses propres critères de comptage :

- L'Observatoire National des Transports Publics Particuliers de Personnes ou ONT3P compte les chauffeurs ayant réalisé au moins 100 courses pendant 20 jours de l'année.
- Les élections professionnelles identifient les chauffeurs actifs sur 3 mois pendant les 6 mois précédant la date du recensement sachant que l'activité sur un mois se caractérise par la réalisation d'au moins 5 courses dans le mois.
- Le Registre des Exploitants VTC dénombre le nombre d'exploitants (entreprises) de VTC et non pas les chauffeurs VTC.
- Le répertoire SIRENE permet de compter les entreprises exerçant dans le secteur du transport public personnel de passagers, ce qui peut englober les taxis.
- La collecte de données de l'ARPE qui compte les chauffeurs ayant réalisé au moins une course sur les six mois précédant la date de comptage.

2.2 La production de données est largement dépendante des plateformes

La plupart des données produites sur le travail des plateformes le sont **à partir des données communiquées par ces dernières**. Ces données constituant l'un des enjeux économiques des plateformes, si ce n'est le principal², les plateformes ont chacune mis en place d'importants dispositifs de collecte de données. Ce n'est pas le cas de la statistique publique ou des instituts de recherche qui ne peuvent procéder que par échantillonnage en l'absence de connaissance préalable et exhaustive de la population d'étude, ou à partir de données plus larges dans lesquelles cette population est difficilement identifiable (Enquête Emploi en Continu ou répertoire SIRENE par exemple). En conséquence **la production statistique sur le sujet est fortement dépendante des données des plateformes** et de leur communication.

Cette communication se fait uniquement auprès d'administration et des services de l'État (ARPE, ONT3P, INPI, URSSAF, etc.) et est encadrée par la loi. Cependant, mis à part les données financières nécessaires à la collecte des impôts ou des taxes auprès des plateformes ou de leurs travailleurs, les différents textes de loi encadrant la collecte de données des plateformes par les services de l'État (principalement l'ARPE et l'ONT3P) **ne prévoient pas de sanctions en cas de refus de transmission de données**. Cette absence de contrôle des données communiquées crée **une asymétrie dans le rapport aux données** entre les administrations devant traiter les données et les plateformes. Combinée au secret statistique, au secret des affaires et à la situation d'oligopole des deux secteurs, **cette situation asymétrique confère aux plateformes un certain pouvoir sur la production de données**.

Par exemple, dans le cadre de la collecte de l'ARPE, certaines des plateformes les plus importantes n'ont pas transmis de données ou ont transmis des données partielles sur la localisation de leurs travailleurs au niveau départemental. Dans certains cas, cette absence de transmission peut être justifiée par l'absence de collecte par la plateforme elle-même. Mais ces données sont aussi très sensibles dans une situation d'oligopole puisque par simple soustraction de ses propres effectifs, une plateforme pourrait déterminer l'implantation locale de ses principaux concurrents. En l'absence de sanctions légalement prévues, **il est difficile pour l'ARPE de requérir ces données pour produire des informations respectant le secret statistique et des affaires**. On peut observer des comportements similaires au niveau des données pouvant également permettre la requalification de la relation commerciale avec leurs travailleurs en relation salariale (se référer au point suivant).

Remarquons enfin que les données des plateformes sont sur certains points incomplètes : les chauffeurs VTC et surtout les livreurs des plateformes sont pour une part mal connue d'entre eux mais non négligeable les sous-traitants – parfois illégaux – des détenteurs officiels des comptes. Ce taux n'est connu ni des plateformes ni des administrations. Il est estimé par certaines enquêtes³.

2.3 Les facteurs pouvant limiter la diffusion des données

Certaines données demandées par les administrations de l'État ne sont pas dénuées d'enjeux. Le nombre ainsi que la nature des potentielles pénalités dans la réalisation de la prestation de

² Srnicek, N., & Blouin, P. (2018). Capitalisme de plateforme : L'hégémonie de l'économie numérique. Lux éditeur.

³ Enquêtes sur les livreurs des plateformes à Paris faites par l'Université Gustave Eiffel, par exemple, qui estimait le taux de location de comptes à 30-40% à Paris en 2022.

même que la comptabilisation des accidents sont en effet potentiellement susceptibles de **requalifier la relation entre plateformes et travailleurs en relation commerciale**. Il n'est donc pas étonnant que les données des plateformes concernant ces sujets ne soient pas transmises ou transmises de manière suffisamment trouble pour ne pas être utilisables (par exemple une plateforme a comptabilisé dans les accidents les crevaisons). Sans mécanismes de sanction, il est fort probable qu'il sera impossible d'accéder à ce type de données.

Il existe également un enjeu commercial des données. Celles-ci peuvent en effet être mobilisées pour connaître la position des concurrents des différents secteurs en situation d'oligopole (voire point précédent), mais également avoir un impact (positif ou négatif) sur certaines plateformes cotées en bourse. Il reste difficile d'estimer le degré de véracité de ce motif souvent mobilisé par les plateformes pour ne pas transmettre de données ou limiter la production de certains indicateurs statistiques (nombre total de courses d'un secteur, nombre total de travailleurs...).

2.4 Les représentants de travailleurs sont insuffisamment impliqués dans les processus de production des données

Les plateformes étant en grande partie à l'origine des données disponibles sur le travail des plateformes (voir point précédent), celles-ci sont nettement plus impliquées que les représentants des travailleurs dans les processus de production statistique à destination de l'orientation des politiques publiques ou de l'alimentation informationnelle du dialogue social. Il en découle un manque de connaissance des données disponibles des organisations de travailleurs qui pourrait être comblé par une politique de communication de l'ARPE par échanges bilatéraux sur ce sujet avec les organisations de travailleurs. C'est notamment l'objet de la collecte, par l'ARPE, de données qui ont vocation à être versées aux représentants dans le cadre du dialogue social.

2.5 L'utilisation multi-plateformes des travailleurs reste difficilement estimable par la plupart des sources de données

La plupart des sources de données utilisent un mode de collecte passant par les plateformes puisque celles-ci sont les seules à disposer des informations demandées (voir point 2). Les informations étant plus souvent transmises à un niveau agrégé, il n'est dès lors plus possible de saisir l'activité d'un même chauffeur sur différentes plateformes. En conséquence, **la multi-utilisation des plateformes est difficilement estimable par ces modes de collectes**, ce qui limite notamment la comptabilisation des temps de prestation et d'attente des travailleurs (se référer au point 6).

Les rapports de l'ONT3P constituent toutefois une exception notable. Le mode de collecte de l'observatoire se structure par plateforme, mais dispose également **d'un identifiant unique par chauffeurs** — le numéro de carte professionnelle — permettant de quantifier la multi-utilisation des plateformes. Chaque année l'ONT3P diffuse ainsi la répartition du nombre de plateformes utilisées par les chauffeurs VTC. En revanche, il n'est produit aucun indicateur sur l'organisation temporelle qu'implique cet usage (voir ci-dessous point 2.6) quand bien même l'observatoire dispose de données exhaustives des courses sur les mois de septembre et d'octobre de chaque année (voir point suivant). On peut également évoquer les volets

thématiques de l'enquête emploi qui permettraient également d'avoir une approche de la multi-utilisation des plateformes voire de leur caractère multisectoriel.

2.6 Une temporalité de l'activité partiellement saisie par les données existantes

Les données disponibles offrent une description partielle de l'organisation temporelle de l'activité des travailleurs des plateformes. Les modes de collecte par plateforme ne permettent en effet pas de saisir la répartition temporelle de l'activité sur plusieurs plateformes, notamment sur deux points :

- Le temps séparant deux prestations ou temps d'attente peut ainsi être surestimé.
- Le temps de prestation qui peut être au contraire sous-estimé.

Il faut ajouter à cela des définitions peu claires ou très restreintes des temps du travail. Le temps de prestation peut ainsi compter le temps d'approche si celui-ci est rémunéré. Cette rémunération étant inexistante sur la grande majorité des plateformes, ce temps n'est presque jamais comptabilisé. **Le temps d'attente qui correspond au temps séparant deux propositions de prestations est en outre bien inférieur au temps séparant deux prestations.** Ces définitions sont utilisées par l'ensemble des indicateurs statistiques produits à partir des données des plateformes (indicateurs d'activités, données ONT3P, collecte ARPE...). Les données issues des volets thématiques de l'Enquête Emploi en Continu permettraient de passer outre le cadrage de ces définitions en demandant le temps d'activité perçu par les travailleurs eux-mêmes.

Il existe néanmoins deux moyens de dépasser ces limites à partir des données transmises par les plateformes. **Les indicateurs d'activités communiqués par les plateformes peuvent présenter un taux d'acceptation des propositions qui permet de redresser les moyennes de temps d'attente présenté.** Les données de l'ONT3P concernant l'intégralité des courses de chauffeurs VTC des mois de septembre et d'octobre peuvent aussi être utilisées pour présenter **une étude des « séquences » des différents temps d'activité** (temps en prestation, temps entre prestations, déplacement vers une autre zone d'activité...).

2.7 Des niveaux de revenus mal définis

De même que pour les catégories des temporalités de l'activité, les revenus des travailleurs des plateformes sont mal définis. Les définitions données par les textes législatifs encadrant les productions statistiques de l'ONT3P, de l'ARPE et les indicateurs d'activités ne caractérisent pas clairement comment ce revenu doit être calculé. **Ce sont donc les administrations chargées de la collecte des données auprès des plateformes qui définissent elles-mêmes les modes de calcul de la rémunération des travailleurs.** Ceux-ci excluent généralement les taxes payées par les plateformes avant le versement aux travailleurs et le revenu considéré se limite ainsi au revenu versé par la plateforme au travailleur avant cotisation, taxation et imposition de ce dernier.

Ces données étant transmises le plus souvent à un niveau agrégé (moyenne par tranche horaire d'activité, somme globale pour un chauffeur sur une journée...) par les plateformes, **il est difficile d'être certain que les chiffres communiqués correspondent bien à ce qui est demandé par les administrations de l'État**, à savoir la définition de l'article R 1326-4 2° du code des transports, qui définit le revenu d'activité comme le « *prix effectivement versé par la*

plateforme au travailleur en contrepartie de sa prestation, déduction faite des frais de commission lorsque la plateforme en prélève. Les primes le cas échéant versées par la plateforme au travailleur sont également intégrées dans le revenu d'activité. Les pourboires versés au travailleur n'y sont pas intégrés ».

Un seul mécanisme de contrôle existe. Il s'agit de la vérification effectuée par l'ARPE lors du calcul de la représentativité des organisations de plateformes réalisées dans le même temps que les élections professionnelles. En plus d'avoir accès à la rémunération déclarée de chaque travailleur des plateformes, l'ARPE a accès aux factures d'un échantillon de chauffeurs permettant de contrôler ce qui est déclaré et corriger ainsi le niveau de représentativité des organisations de plateformes. **Ces données ne peuvent toutefois pas être utilisées à des fins de production statistiques de manière directe ou indirecte** (par exemple pour redresser des données déclarées provenant d'autres sources).

Le recours aux données de la base non salariée (BNS) de l'URSSAF Caisse Nationale pourrait aussi opportunément constituer un moyen de croiser les informations communiquées par les plateformes notamment avec la réforme prévoyant en 2027 le prélèvement à la source des entreprises individuelles. Cependant, le croisement des fichiers étant fortement encadré (voire point 9) il est fortement probable que de tels mécanismes de vérification des revenus déclarés par les plateformes ne soient pas permis légalement.

2.8 Une dissymétrie entre les deux secteurs

L'encadrement historique du transport public personnel de passager induit une production statistique plus importante et plus encadrée que dans le secteur de la livraison. En ajoutant à cela la nécessité d'encadrer la propriété et l'utilisation d'un véhicule, **le secteur des VTC bénéficie ainsi d'une production statistique plus importante** et de meilleure qualité que le secteur de la livraison. L'existence de l'ONT3P contribue fortement à cette production statistique supplémentaire et permet de surcroît une structuration dans la communication des données de la part des plateformes, ce qui améliore grandement la qualité des indicateurs statistiques produits.

La création d'un observatoire dédié au secteur de la livraison ou l'extension du domaine d'expertise de l'ONT3P permettraient une production statistique de meilleure qualité dans le secteur de la livraison. **Toutefois, le secteur de la livraison ne nécessitant pas systématiquement des inscriptions sur les registres administratifs**, en particulier pour les livreurs à vélo qui ne sont pas soumis à un enregistrement sur le registre des transports, cette extension ou création d'un observatoire dédié **ne permettra pas d'obtenir le même niveau de production statistique que le secteur VTC**. Ce manque d'enregistrement limite en effet grandement la possibilité d'identification d'un livreur au contraire de ce que permet l'existence de la carte professionnelle VTC dans le cadre actuel de l'ONT3P.

2.9 Un manque de mise en commun des données au sein des services de l'État

La production statistique d'indicateurs sur le travail des plateformes reste fortement **cloisonnée**. Si ce cloisonnement découle logiquement de la loi de 1951 sur le secret statistique, la loi informatique et liberté de 1978 et depuis 2018, le règlement général de protection des données (RGPD), **il limite également les possibilités de production statistique**. Dans le cas de fichiers particulièrement sensibles tels que les BNS ou le REVTC qui regroupent

une large proportion de données personnelles, **un tel cloisonnement est indispensable**. En revanche, les données respectivement détenues par l'ARPE et l'ONT3P gagneraient largement à être mises en commun. Il en est de même pour les collectes qui peuvent en effet faire doublons auprès des plateformes de VTC. Les deux administrations pourraient ainsi utiliser des données comparables, mais également **croiser certaines d'entre elles pour produire de nouvelles informations statistiques**.

En ce qui concerne les sources de données comportant une importante proportion de données personnelles (notamment données URSSAF), il pourrait être pertinent de déléguer la production de données à des services de l'État pouvant déjà traiter ces données : l'URSSAF directement en lui permettant d'utiliser certaines données de l'ONT3P ou de l'ARPE avec un cadre législatif adapté ou la Direction Générale des Entreprises (DGE) par exemple.

2.10 Des indicateurs moyens peu adaptés pour saisir la diversité de certaines réalités du travail des plateformes

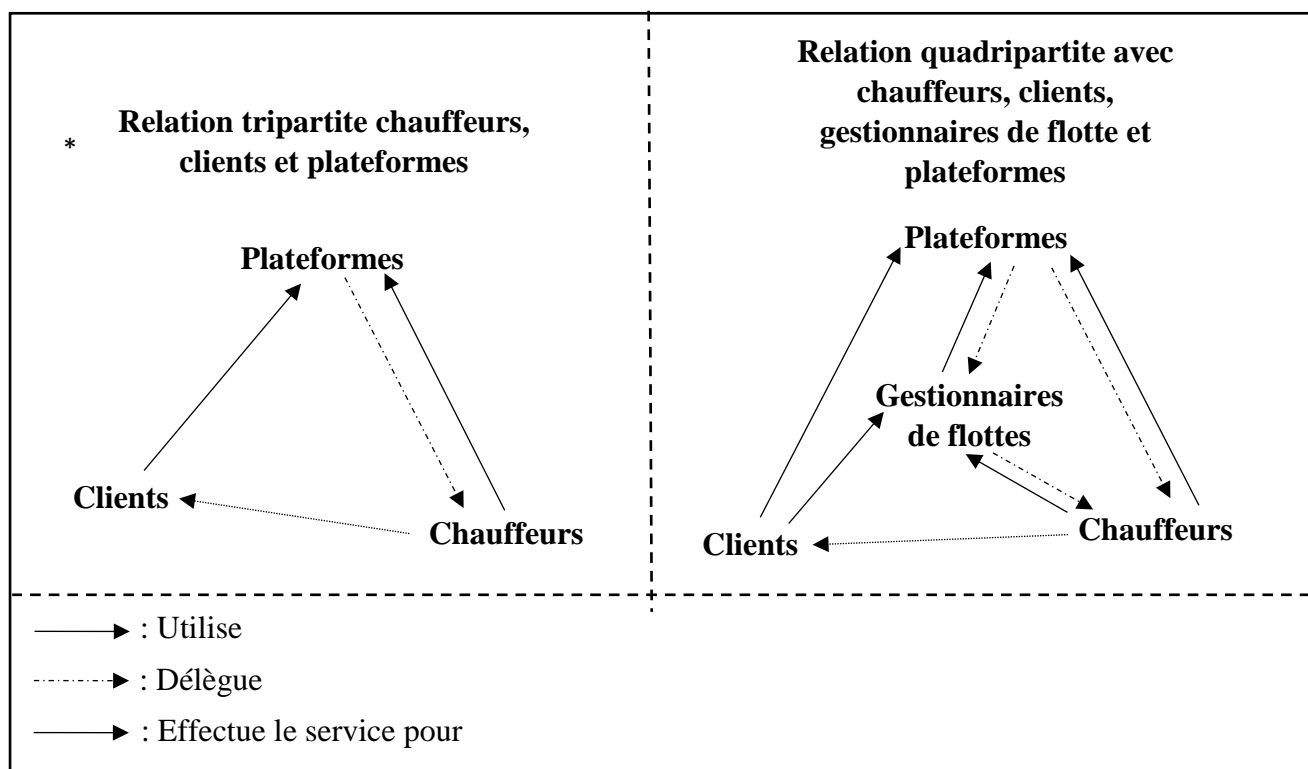
Devant le secret statistique, des affaires et la réticence des plateformes à communiquer et à voir se diffuser leurs données, **l'utilisation d'indicateurs moyens est largement privilégiée** par les organismes producteurs d'informations statistiques spécifiquement sur ce sujet (ONT3P et ARPE). Cependant, les deux secteurs peuvent présenter une très forte diversité sur certains indicateurs, notamment sur la durée de travail/d'attente et les niveaux de revenu. **Pour refléter cette diversité, il pourrait être intéressant de produire et/ou communiquer des indicateurs de dispersion (écart-type, écart/rapport interquartile ou interdécile...) ou de répartition (médiane, quartiles, déciles...) en complément des indicateurs moyens produits.**

2.10 Des secteurs en évolution qui échappent au champ d'exercice de l'ARPE

Le travail des plateformes occupe une place intermédiaire entre le travail indépendant et le travail salarié, mais se rapproche dans le contexte français plus du travail indépendant d'un point de vue purement juridique. **Le travail salarié intermédié par les plateformes échappe ainsi à la production statistique de l'ARPE, mais aussi de l'ONT3P**. Or, le travail salarié semble occuper une place de plus en plus importante au sein du secteur VTC, avec la mise en place (encore négligeable) du salariat par les plateformes elles-mêmes pour certains de leurs chauffeurs et surtout l'existence des gestionnaires de flottes.

Ces intermédiaires ont recours à la fois à des salariés et à des travailleurs indépendants que les plateformes peinent à distinguer et restent encore mal cernés⁴.

⁴ Une collecte réalisée en novembre 2024 a toutefois permis de comptabiliser le nombre de chauffeurs travaillant par l'intermédiaire des gestionnaires de flottes et a constaté la croissance de ceux-ci entre 2023 et 2024.



Or, cette nouvelle situation d'intermédiation peut conduire à **la sortie d'une part non négligeable de chauffeurs du champ d'action des administrations chargées de produire des statistiques** sur cette population, la relation pouvant ne plus être commerciale ou salariale. Le phénomène reste encore mal cerné, mais témoigne de l'évolution des catégories dans une activité encore peu structurée/instituée et en évolution qu'il est donc difficile à saisir statistiquement.

Dans le secteur de la livraison, comme il a été observé plus haut, il est possible d'observer un phénomène similaire structurellement dans la sous-location illégale de comptes. De manière analogue à la gestion de flotte dans le secteur VTC, cette nouvelle intermédiation dans l'activité crée de nouveau un **brouillage statistique rendant difficile la délimitation de la population d'études** par les administrations chargées de produire des indicateurs statistiques sur le travail des plateformes (notamment ARPE et ONT3P).

2.11 Une catégorie qui échappe à la statistique publique

Au-delà des administrations impliquées spécifiquement dans la production statistique sur le travail des plateformes, **les outils de la statistique publique ne sont également pas calibrés pour délimiter cette population de travailleurs**. Ainsi, le répertoire SIRENE ne permet pas une identification par l'activité déclarée puisque les catégories déclarées ne sont pas suffisamment précises pour identifier les chauffeurs VTC et les livreurs de marchandises à 2 ou 3 roues. Dans ses volets principaux, l'enquête emploi en continu ne permet également pas d'identifier cette population malgré l'introduction de la classe emploi lors de la réforme de la PCS de 2020, et ce d'autant plus que le niveau le plus fin de catégorisation de l'emploi n'est conservé que pour le premier emploi. Les volets thématiques de l'enquête de 2022 et 2026 devraient permettre cependant une meilleure identification de travailleurs des plateformes des deux secteurs et de mieux saisir leur rapport à l'emploi.

3. Quelques données

(A finaliser)

4. Conclusion

Le travail des plateformes soulève des enjeux complexes en matière de production des données. L'analyse menée par le GT1 du conseil des acteurs de l'ARPE a permis de mettre en lumière plusieurs défis majeurs et points saillants qui méritent une attention particulière.

Tout d'abord, la disparité des contextes de production des données rend difficile toute harmonisation des indicateurs et comparaisons entre sources. Les critères de comptage et les méthodes de collecte varient d'une institution à l'autre, limitant ainsi la cohérence des analyses et des politiques publiques qui en découlent. En outre, la dépendance significative des données aux plateformes elles-mêmes constitue un obstacle majeur. Ces dernières, en contrôlant l'accès à leurs données, exercent un pouvoir considérable sur la production statistique, notamment en raison de la faiblesse des mécanismes légaux de sanction en cas de refus de transmission. Cela est exacerbé par des enjeux commerciaux et juridiques, qui freinent la communication de certaines données sensibles, notamment celles liées aux revenus ou à l'organisation temporelle des activités. Par ailleurs, l'implication insuffisante des représentants des travailleurs dans les processus de production des données a pour conséquence une méconnaissance des ressources disponibles et un déséquilibre dans le

dialogue social. Cette lacune limite la portée des négociations entre plateformes et travailleurs, tout en freinant l'élaboration de politiques équitables.

Un autre point crucial concerne la difficulté à capturer la réalité du travail des plateformes en termes de temporalité, de multi-usage des plateformes et de diversité des revenus. Les définitions actuelles des indicateurs, souvent axées sur des moyennes, masquent la grande variabilité des situations individuelles, ce qui peut conduire à des conclusions incomplètes, voire biaisées.

Enfin, la dynamique évolutive du secteur, notamment avec l'émergence de nouveaux intermédiaires comme les gestionnaires de flottes ou la sous-location illégale de comptes, accentue les difficultés de suivi statistique. Ces transformations brouillent encore davantage les frontières, rendant la tâche des institutions publiques plus complexe.

Face à ces constats, plusieurs pistes d'amélioration peuvent être envisagées. Une meilleure coordination entre les administrations publiques par une mutualisation des données, permettrait de pallier certaines lacunes actuelles. Le développement de mécanismes légaux plus contraignants pour la transmission de données et une implication accrue des représentants des travailleurs dans les processus décisionnels pourraient également rééquilibrer le rapport de force. Enfin, l'élargissement des dispositifs de collecte, comme la création d'un observatoire dédié au secteur de la livraison, offrirait une vision plus complète et adaptée des réalités du travail des plateformes.