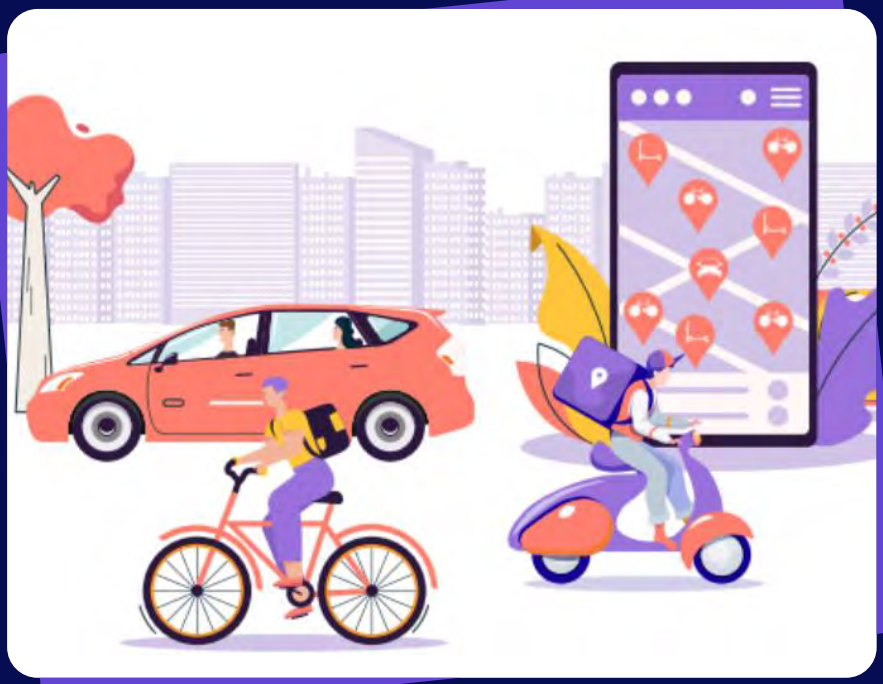
6t bureau de recherche



ENQUÊTE AUPRÈS DES TRAVAILLEURS DES PLATEFORMES D'EMPLOI

RÉSULTATS DE LA DOUBLE ENQUÊTE QUANTITATIVE RÉALISÉE AUPRÈS DE LIVREURS ET DE CHAUFFEURS VTC

Étude réalisée par
6t-bureau de recherche
pour le compte de l'ARPE

ARPE
Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi

6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart| 75 013 Paris
info@6-t.co | www.6-t.co
+33 1 53 09 26 36

Rapport final
21/09/2026

IMPRESSUM

Commanditaire

ARPE
Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi

Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi
38 rue Eugène Oudiné
75013 Paris

Mandataire

6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart
75 013 Paris

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche, (2026), Enquête auprès des travailleurs des plateformes d'emploi, Rapport final

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.
Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.
Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE 4

1. INTRODUCTION 5

1.1. CONTEXTE DE L'ENQUÊTE 5

1.2. ÉCLAIRER LE DIALOGUE SOCIAL SUR LE TRAVAIL POUR LES PLATEFORMES D'EMPLOI 7

2. MÉTHODOLOGIE 8

2.1. PROTOCOLE D'ENQUÊTE 8

2.2. ANALYSE ET TRAITEMENT DES DONNÉES 11

2 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES LIVREURS 14

1. PROFIL DES LIVREURS 15

1.1. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES LIVREURS 15

1.2. CARACTÉRISTIQUES PROFESSIONNELLES DES LIVREURS 18

2. DÉPLACEMENTS ET DIMENSION SPATIALE DE L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 27

2.1. VÉHICULES UTILISÉS PAR LES LIVREURS 28

2.2. ZONE DE CHARGEMENT ET SECTEUR DE LIVRAISON 34

3. TEMPORALITÉ ET ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 36

3.1. TEMPS D'ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 37

3.2. LIVRAISON DES COMMANDES 43

3.3. PLAGES HORAIRES ET JOURS DE LIVRAISON 46

4. INDICATEURS QUANTITATIFS SUR L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 47

4.1. VOLUME D'ACTIVITÉ DES LIVREURS 47

4.2. REVENUS ET CHARGES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 55

5. AUTRES ASPECTS DE L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 65

5.1. PRÊT ET EMPRUNT DE COMPTE SUR DES PLATEFORMES DE LIVRAISON 66

5.2. UTILISATION DES APPLICATIONS DE LIVRAISON 69

5.3. ORGANISATION DES TRAVAILLEURS DES PLATEFORMES DE LIVRAISON 72

5.4. RISQUES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 76

5.5. PROJECTIONS DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 79

CHIFFRES CLEFS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES LIVREURS 83

3 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CHAUFFEURS VTC 84

1. PROFIL DES CHAUFFEURS VTC 85

1.1. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES CHAUFFEURS VTC 85

1.2. CARACTÉRISTIQUES PROFESSIONNELLES DES CHAUFFEURS VTC 88

2. DÉPLACEMENTS ET DIMENSION SPATIALE DE L'ACTIVITÉ DE VTC 99

2.1. VÉHICULES UTILISÉS PAR LES CHAUFFEURS VTC 99

2.2. SECTEUR DE RÉALISATION DE COURSES VTC 106

3. TEMPORALITÉ ET ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE VTC 108
3.1. TEMPS D'ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE VTC 109
3.2. REFUS DE COURSES VTC 112
3.3. PLAGES HORAIRES ET JOURS DE RÉALISATION DE COURSES 113
4. INDICATEURS QUANTITATIFS SUR L'ACTIVITÉ DE VTC 118
4.1. VOLUME D'ACTIVITÉ DES CHAUFFEURS VTC 118
4.2. REVENUS ET CHARGES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE VTC 124
5. AUTRES ASPECTS DE L'ACTIVITÉ DE CHAUFFEUR VTC 128
5.1. PRÊT ET EMPRUNT DE COMPTE SUR DES PLATEFORMES DE VTC 128
5.2. UTILISATION DES APPLICATIONS DE VTC 130
5.3. ORGANISATION DES TRAVAILLEURS DES PLATEFORMES DE VTC 133
5.4. RISQUES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE CHAUFFEUR VTC 136
5.5. PROJECTIONS DANS L'ACTIVITÉ DE VTC 137
CHIFFRES CLEFS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CHAUFFEURS VTC 142

4 CONCLUSION 143

1 INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE DE L'ENQUÊTE

Ce rapport présente le résultat d'une double enquête menée auprès de **livreurs**, d'une part, et de **chauffeurs VTC** d'autre part, travaillant pour des **plateformes d'emploi**.

Depuis les années 2010, le développement des technologies de l'information et de la communication a en effet permis l'émergence de **nouvelles offres de services** via la **mise en relation directe entre offre et demande**. Cela vient rebattre les cartes des structures économiques traditionnelles et des formes d'emploi existantes. Par le biais de **plateformes numériques**, ces nouvelles formes d'activité introduisent davantage de souplesse dans la rencontre entre offre et demande, tout en rendant accessible une offre toujours plus diversifiée aux consommateurs et en s'affranchissant de certaines contraintes et charges inhérentes à l'offre traditionnelle de services.

Permise par la loi de « développement et de modernisation des services touristiques » (Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009, dite « loi Novelli »), l'**arrivée du service de Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) Uber en France fin 2011** vient bouleverser l'écosystème de mobilité du Transport Public Particulier de Personnes (T3P), jusqu'alors dominé par les taxis, et marque le début du développement de l'économie des plateformes (on parle alors parfois d' « ubérisation » pour caractériser ce phénomène). Mentionnons également en 2008 la loi de Modernisation de l'Économie dite LME (Loi n° 2008-776 du 4 août 2008) qui introduit le statut d'auto-entrepreneur. Cette nouvelle offre de mobilité propose un service de transport public particulier de personnes effectué par des indépendants travaillant pour une plateforme en ligne. Elle s'étoffe au cours des années suivantes, avec l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché et la diffusion dans de nombreuses villes françaises et européennes.

À partir du **milieu des années 2010**[1], c'est au tour de la **« livraison instantanée »** (en moins de 2h) de faire son apparition dans le quotidien de nombreux citadins français, avec notamment de la livraison de repas mais aussi, dans un second temps, de courses alimentaires. Là encore, des plateformes en ligne mettent en relation restaurateurs et

[1] Voir par exemple : Pétronille Reme-Harnay. Des groupes de transport classiques aux plateformes numériques : une révolution de la gestion des livreurs ?. Journée d'Etude Le capitalisme de plateforme à l'heure de la crise sanitaire, Jan 2022, Strasbourg, France. 14p

clients finaux, par l'intermédiaire de livreurs indépendants, souvent à deux-roues (motorisé ou non).

Ces deux activités en lien avec la mobilité des personnes et des biens constituent de **nouvelles formes d'activité professionnelle**, qui se démarquent des modèles économiques et des modèles d'emploi existant jusqu'alors. Les plateformes numériques sur lesquelles elles reposent **mettent en relation des travailleurs indépendants avec les clients finaux** : celles-ci fixent des principes de fonctionnement pour l'exercice de l'activité et cherchent à l'optimiser par un **fonctionnement algorithmique** qui attribue les courses et détermine les tarifs de **rémunération (à la course)** des travailleurs indépendants.

Ces nouveaux modèles économiques soulèvent des **enjeux inédits en matière d'organisation et de conditions de travail** de ces indépendants reliés aux plateformes : comment le management algorithmique vient-il bouleverser le quotidien des travailleurs et transformer la relation d'emploi ? dans quelle mesure peut-on parler de lien de subordination aux plateformes numériques ? quelle place pour ces travailleurs indépendants dans des collectifs ? comment cette activité se matérialise-t-elle sur le territoire et peut-elle être prise en compte par les différents échelons territoriaux ? Cela appelle ainsi la mise en place de cadres d'action et de systèmes de régulation différents de ceux existants, et adaptés aux innovations introduites.

ARPE
Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi

L'**Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi (ARPE)** est un établissement public administratif de l'État chargé de **mettre en place, réguler et animer le dialogue social** entre les plateformes et les travailleurs indépendants. L'ARPE a été créée dans le cadre de l'ordonnance du 21 avril 2021 relative aux modalités de représentation des travailleurs indépendants recourant pour leur activité aux plateformes et aux conditions d'exercice de cette représentation.

Via son **Conseil des acteurs**, elle a ainsi approuvé la constitution d'un **groupe de travail dédié aux conditions d'exercice de l'activité des travailleurs indépendants des plateformes**. En s'attachant à connaître et comprendre ces nouvelles formes d'activité, dans le secteur du transport de personnes (VTC) et de marchandises (livraison), le groupe de travail doit produire des analyses approfondies, afin d'éclairer le dialogue social et la négociation des politiques publiques à mettre en place. Le groupe de travail rassemble à la fois des représentants des travailleurs et des représentants des plateformes, côté VTC comme côté livraison.

Ce groupe de travail est **animé par deux co-pilotes, chercheuses indépendantes** :

- **Pauline de Becdelièvre**, Professeure des universités à l'Université Paris-Saclay, docteure en Sciences de gestion,

- **Odile Chagny**, économiste à l'IRES (Institut de recherches économiques et sociales).

Bureau d'études indépendant spécialistes des enjeux de mobilité, **6t-bureau de recherche** accompagne le groupe de travail dans ses travaux (réalisation d'une revue de littérature, réalisation d'une enquête, participation et secrétariat lors des échanges).

1.2. ÉCLAIRER LE DIALOGUE SOCIAL SUR LE TRAVAIL POUR LES PLATEFORMES D'EMPLOI

Après la réalisation d'une **revue de littérature** axée sur l'enjeu du temps de travail des livreurs et des chauffeurs VTC travaillant pour des plateformes d'emploi, une **enquête quantitative** auprès de ces travailleurs a visé à produire des **données nouvelles** permettant d'éclairer la réflexion et le **dialogue social** en matière de travail pour des plateformes d'emploi. Des **auditions avec des acteurs extérieurs** venant apporter leur expertise sur certains points de discussion, ainsi que des réunions avec les membres du groupe de travail sont venues compléter cette approche.

Les travaux portent sur les **conditions d'exercice de l'activité** des travailleurs des plateformes, tirant de nombreux fils d'analyse, notamment :

- Équipement ;

- Spatialisation de l'activité ;

- Temporalité de l'activité (temps d'attente, temps de travail, vitesse de réalisation des course, plages horaires de travail, etc.) ;

- Volume d'activité, revenus et charges.

2. MÉTHODOLOGIE

2.1. PROTOCOLE D'ENQUÊTE

Une **double enquête par questionnaire en ligne auto-administré** a été menée, auprès de **livreurs** d'une part, et auprès de **chauffeurs VTC**, d'autres part, intermédiés par des plateformes d'emploi.

a) Questionnaires d'enquête

Les questionnaires d'enquête sont composés d'une **majorité de questions fermées à choix multiples**, ainsi que de **questions numériques** et de **questions à réponse libre**. Les deux questionnaires intégrent un **tronc commun**, relatif au profil des travailleurs, suivi de questions spécifiques à l'activité des livreurs et des chauffeurs VTC. Les questionnaires ont été conçus pour une durée de réponse d'environ **5 minutes** chacun, afin de faciliter la participation des travailleurs des plateformes.

La réalisation du questionnaire a été opérée de façon **collaborative**. Les objectifs visés ont été discutés au sein du groupe de travail, une première formulation a été réalisée conjointement par le cabinet 6t, les copilotes et les représentants de l'ARPE, puis a été amendée pour tenir compte des remarques tant des représentants des travailleurs que des représentants des plateformes participant au groupe de travail.

Au-delà de ce travail associant les différentes parties prenantes, précisons qu'une attention toute particulière a été portée à la **formulation des questions et des modalités de réponse** proposées, afin d'en faciliter la bonne et rapide compréhension, sans ambiguité, par les enquêtés. Les deux questionnaires étaient également disponibles **en français et en anglais**, afin de toucher un public plus large.

Les scripts des questionnaires sont disponibles en annexe.

Les questionnaires ont été codés sur le **logiciel d'enquête Sphinx iQ3**, pour diffusion en ligne, sur ordinateur, smartphone ou tablette.



Figure 1 : Interface web de réponse aux questionnaires à destination des livreurs et des chauffeurs VTC

b) Diffusion

L'enquête a été **diffusée en ligne du 25 février au 18 mars 2026**. La diffusion et la publicité autour de l'enquête ont été assurés via une **variété de canaux**, afin de maximiser le taux de réponse et de diversifier des profils de répondants :

- **ARPE** :
  - Mise en ligne sur le site internet ;
  - Diffusion dans la newsletter ;
  - Partage sur les réseaux sociaux (LinkedIn) ;
- **Syndicats et collectifs** de travailleurs :
  - Diffusion en ligne via de groupes ou communautés ;
  - Publicité in situ dans des lieux dédiés aux travailleurs des plateformes d'emploi via des affiches et flyers ;
- **Plateformes d'emploi** :
  - Diffusion en ligne aux travailleurs disposant de compte sur la plateforme.

Des **flyers / affiches** ont été conçus, en français et en anglais, intégrant un **QR Code** renvoyant vers chacun des questionnaires. Ils sont disponibles en annexe.



Figure 2 : Publicité pour le questionnaire sur le site internet de l'ARPE

c) Protection des données personnelles

L'enquête a été menée de manière **anonyme et confidentielle** : à partir des réponses collectées, il n'est pas possible d'identifier personnellement un travailleur ayant répondu. Les questionnaires ne collectent ni noms, ni coordonnées, et sont paramétrés pour ne pas collecter l'adresse IP des répondants ni déposer de traceurs. Les données recueillies (données sociodémographiques telles que l'âge, le genre, la ville, ainsi que les données déclaratives sur l'activité exercée) sont traitées à des fins purement statistiques et conformément à la réglementation sur la protection des données.

La **participation** à l'enquête était **libre** et s'effectuait sur la base du **volontariat**. Aucune contrepartie n'a été transmise aux répondants. Les données ont été collectées et conservées sur un serveur sécurisé le temps nécessaire à leur analyse. La base de données brute a uniquement été accessible par l'équipe de 6t-bureau de recherche, certifié en conformité RGPD par le DPO Dipeeo. Ces données sont conservées pour une durée maximale de 3 ans, puis intégralement détruites. Seules des **données agrégées** sont présentées dans ce rapport.

Les informations sur la confidentialité des données sont présentées sur la première page de chacun des questionnaires.

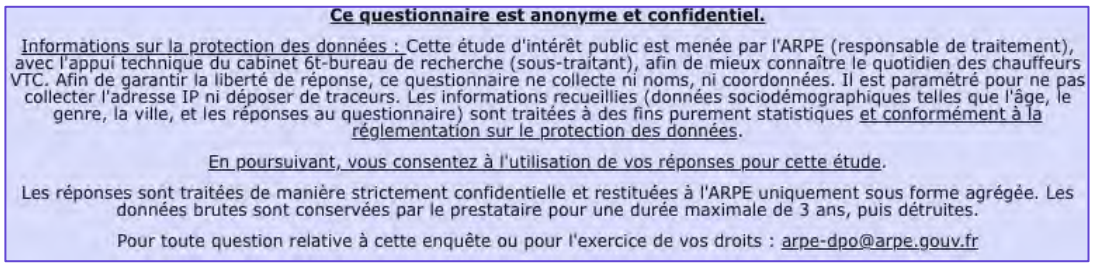


Figure 3 : Bloc d'informations sur l'anonymat et la confidentialité du questionnaire

2.2. ANALYSE ET TRAITEMENT DES DONNÉES

a) Échantillons bruts et taux d'abandon

Après clôture de l'enquête, les échantillons bruts suivants ont été comptabilisés, avec un taux d'abandon en cours de questionnaire variable selon le public-cible : le **taux d'abandon** est ainsi bien **plus élevé parmi les livreurs** que parmi les chauffeurs VTC.

	Nombre d'observations à clôture de l'enquête	Nombre d'observations complètes	Taux d'abandon en cours de questionnaire
Livreurs	3 688	1 319	64%
Chauffeurs VTC	942	593	37%

Tableau 1 : Échantillons bruts et taux d'abandon

b) Nettoyage des bases de données

Les bases de données brutes ont été **nettoyées**, selon un protocole identique pour chacun des deux échantillons :

- Suppression des observations **incohérentes** (par exemple, âge = 99 ans ; réponses incompatibles, sélection de la plage horaire de travail « La nuit » et indication d'une fréquence de travail de nuit, réponses extrêmes et incohérentes aux questions numériques) ;

- Suppression des observations **incomplètes**, de très nombreux répondants ayant tout juste ouvert le questionnaire, voire répondu à quelques questions seulement avant d'abandonner, ne rendant pas exploitables ces observations.

Le choix a ainsi été fait de ne **mener l'analyse que sur les observations complètes**, afin de pouvoir effectuer des croisements à partir des variables renseignées sur le profil des travailleurs.

La comparaison entre l'échantillon des observations complètes et l'échantillon des observations pour lesquelles l'ensemble des questions de tronc commun sur le profil des répondants ont été complétées ne fait pas apparaître de différences fortes, consolidant ce choix méthodologique. Pour les livreurs, on observe que les répondants ayant répondu à l'ensemble des questions de tronc commun puis ayant abandonné en cours de questionnaire ont tendance à être plus fréquemment auto-entrepreneurs, à avoir moins d'ancienneté dans l'activité, à consacrer davantage d'heures par jour à la livraison, et à être davantage concernés par le prêt ou la location de compte. Pour les chauffeurs VTC, il n'y a pas de différence significative entre l'échantillon des observations complètes et l'échantillon des observations pour lesquelles seules les questions de tronc commun sont complètes.

c) Biais possibles dans les réponses

Il convient ici de mentionner l'existence d'un **biais d'autosélection** dans notre enquête, la participation à cette dernière s'effectuant sur la base du volontariat, sans contrepartie. Ainsi, seuls les travailleurs le souhaitant, disposant du temps et des compétences nécessaires pour le faire, ont pu répondre à l'enquête. Rappelons également que le mode de passation retenu – questionnaire en ligne auto-adminsitré – suppose, de la part des répondants, une aisance suffisante à l'écrit, constituant un biais. L'attention portée à la clarté des formulations employées et la diffusion bilingue en français et en anglais visent à limiter ce biais. Précisons que seul un **nombre marginal** d'observations ont été collectées en **anglais** : 6 observations pour les livreurs et 2 observations pour les chauffeurs VTC.

Les **canaux de diffusion** sollicités peuvent également être porteurs de biais, cependant nuancés par le nombre conséquent de réponses et la diffusion large par les plateformes.

En l'absence d'informations précises sur les populations-mères (ensemble des livreurs et ensembles des chauffeurs VTC en France), il est difficile d'estimer la représentativité des données. Le grand nombre d'observations consolide là-encore les résultats obtenus.

d) Analyse des données

Les bases de données finales nettoyées analysées ici sont les suivantes :

- Échantillon total des **livreurs** : **1 319** observations ;

- Échantillon total des **chauffeurs VTC** : **593** observations.

Le rapport présente les résultats sous forme de « **tris à plat** » pour l'ensemble des variables (soit pourcentage correspondant à chaque modalité de réponse) ainsi que, lorsque cela s'avérait pertinent, des tris croisés. Les légendes des graphiques précisent les variables pour lesquelles **plusieurs réponses étaient possibles**.

Pour les **questions numériques**, concernant notamment des indicateurs relatifs au volume d'activité des livreurs et des chauffeurs VTC, les réponses n'étaient **pas obligatoires** et les répondants ne sachant pas répondre invités à laisser les cases vides. Les variables numériques ainsi collectées portent donc chacune sur des échantillons différents, sous-échantillons de l'ensemble des observations. Cela est précisé en légende des graphiques.

De même, certaines questions faisaient l'objet de **filtres** et n'ont été posées qu'à certains répondants, en fonction des réponses données aux questions précédentes : les **sous-échantillons** concernés sont précisés en légende.

Pour ce qui est des **croisements** entre variables, seuls les croisements pertinents et **statistiquement significatifs** sont présentés dans ce rapport. Le test statistique utilisé est celui du Khi-2 de Pearson.

2 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES LIVREURS

1. PROFIL DES LIVREURS

L'enquête permet tout d'abord de connaître le **profil** des livreurs enquêtés, qu'il s'agisse de leur profil sociodémographique ou de leurs caractéristiques en tant que travailleurs pour des plateformes de livraison.

1.1. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES LIVREURS

a) Genre des livreurs

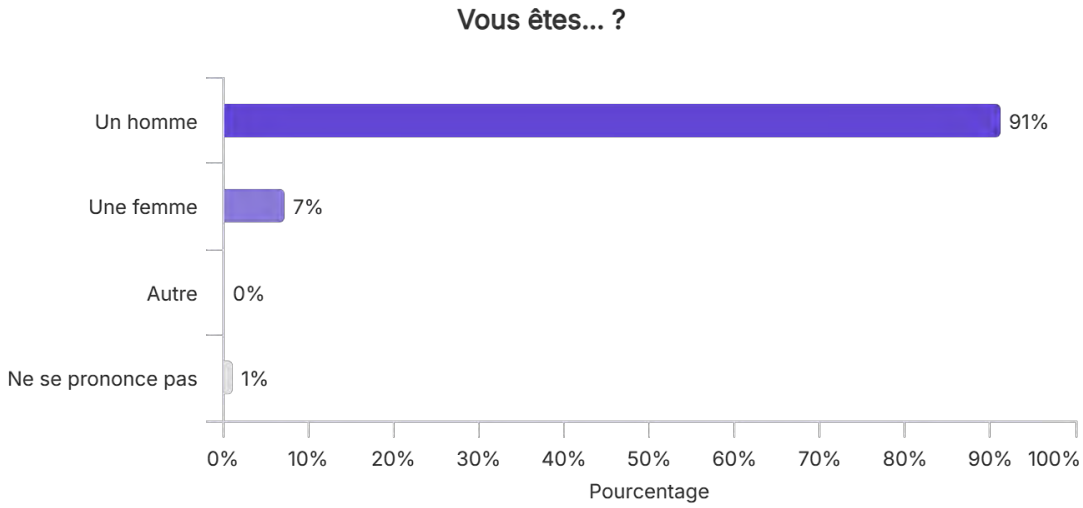


Figure 4 : Genre des livreurs (échantillon total – n = 1 319)

La **très grande majorité** des livreurs sont des **hommes** (91%). Seuls **7%** des personnes ayant répondu à l'enquête sont des **femmes**.

b) Âge des livreurs

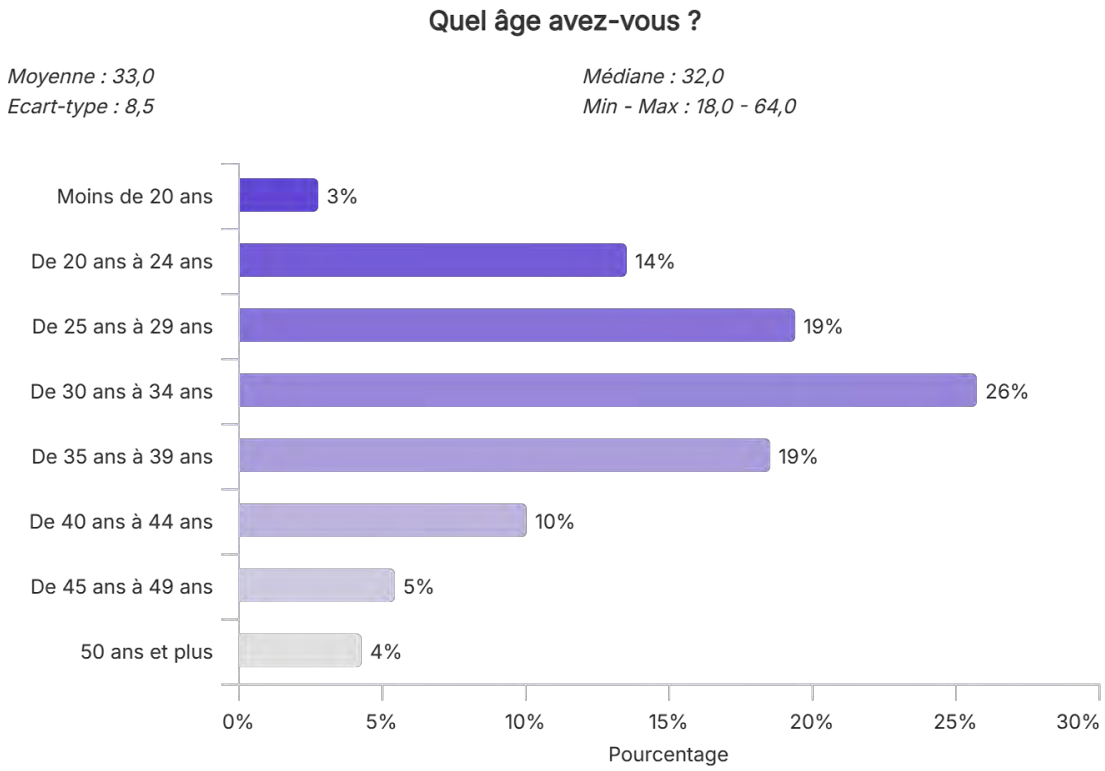


Figure 5: Âge des livreurs (échantillon total – n = 1 319)

L'**âge moyen** des livreurs interrogés est de **33 ans**, très proche de la médiane de 32 ans. Le premier quartile est de 27 ans et de quatrième quartile est de 38 ans. L'écart-type est de 8,5. La répartition des âges au sein de cette population est proche de la symétrie.

Les « très jeunes » livreurs (moins de 25 ans), ne représentent que 17% de notre échantillon. Seuls 4% des répondants sont âgés de 50 ou plus.

Les livreurs se démarquent ainsi de la population active française dans son ensemble, étant **plus jeune** en comparaison : en 2024[2], les moins de 25 ans représentent 10,8% des actifs contre 17% des livreurs, les 25-29 ans représentent 10,3% des actifs tandis qu'ils représentent 19% de l'échantillon, les 30-34 ans 11,1% des actifs contre 26% des livreurs, les 35-39 ans 11,9% des actifs contre 19% des livreurs et les 40 ans et plus 55,9%, contre seulement 19% des livreurs.

[2] INSEE, 2024, Enquête emploi en continu. Séries longues sur le marché du travail

c) Nationalité des livreurs

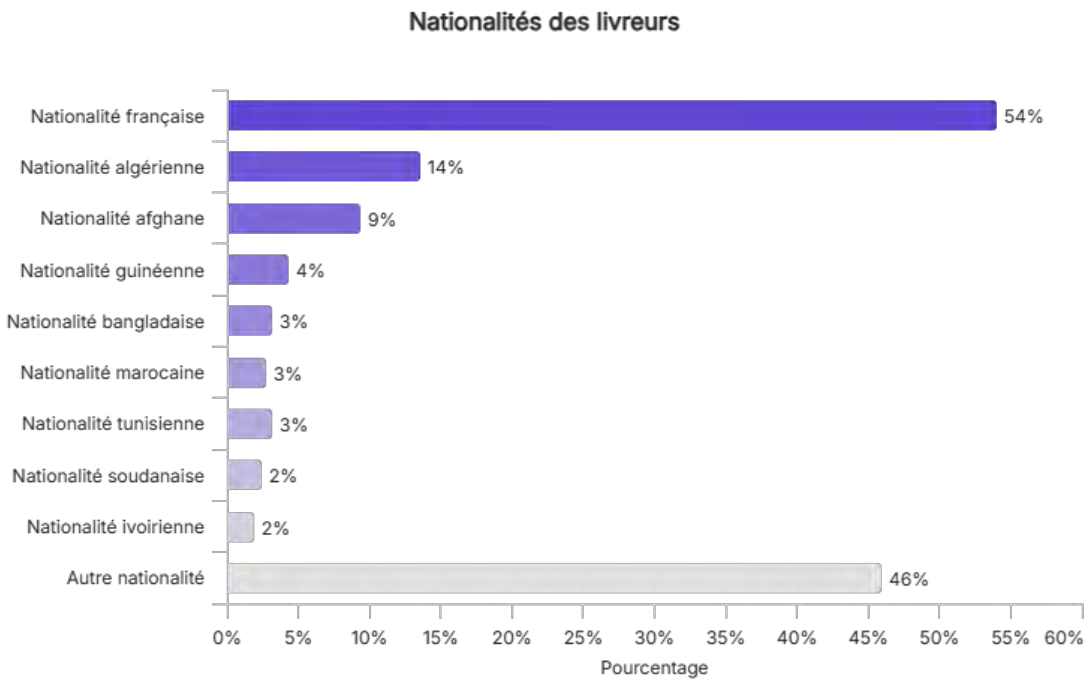


Figure 6 : Nationalités des livreurs – jusqu'à 2 réponses possibles (échantillon total – n = 1 319)

Les livreurs interrogés avaient la possibilité d'indiquer deux nationalités : 15% des répondants ont indiqué une seconde nationalité. Au total, qu'elle ait été indiquée en premier ou en second, **54%** des livreurs ayant répondu à l'enquête ont la **nationalité française**, ce qui en fait la nationalité majoritaire au sein de l'échantillon.

Les autres nationalités ne sont représentées qu'en de bien plus faibles proportions, avec **14%** de livreurs **algériens** et **9%** de livreurs **afghans**, suivies d'autres nationalités représentées de manière marginale (<5%) : nationalités guinéenne, bangladaise, tunisienne, marocaine, soudanaise, ivoirienne.

1.2. CARACTÉRISTIQUES PROFESSIONNELLES DES LIVREURS

a) Lieu d'activité des livreurs

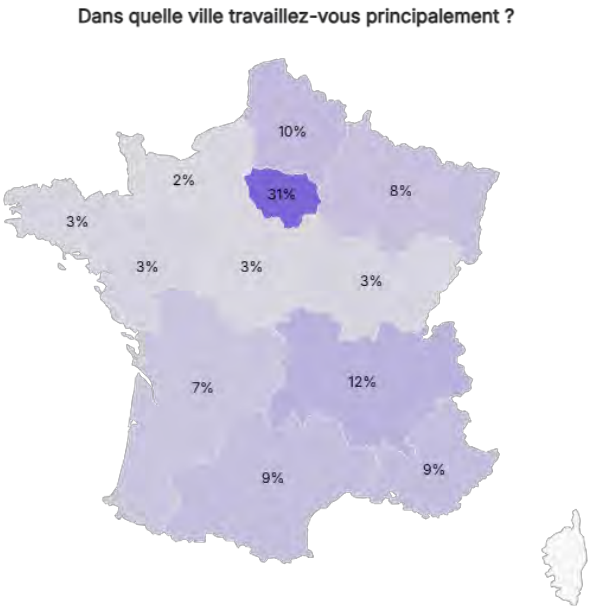


Figure 7 : Répartition des livreurs selon leur secteur de travail (échantillon des livreurs ayant répondu à la question sur leur principale commune de travail – n = 1 156)

Pour ce qui est leur secteur géographique de travail, les livreurs interrogés se concentrent dans les **grandes métropoles et leurs alentours** : région parisienne en premier lieu, puis région lyonnaise.

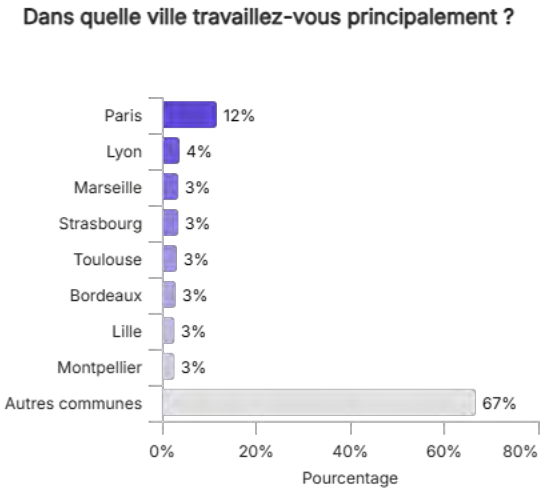


Figure 8 : Répartition des livreurs par villes (échantillon des livreurs ayant répondu à la question, n=1 156)

12% des livreurs enquêtés travaillent à **Paris** intra-muros et **31%** en **Île-de-France**, 4% à Lyon, 3% à Marseille, 3% à Strasbourg, 3% à Toulouse, 3% à Bordeaux, 3% à Lille et 3% à Montpellier.

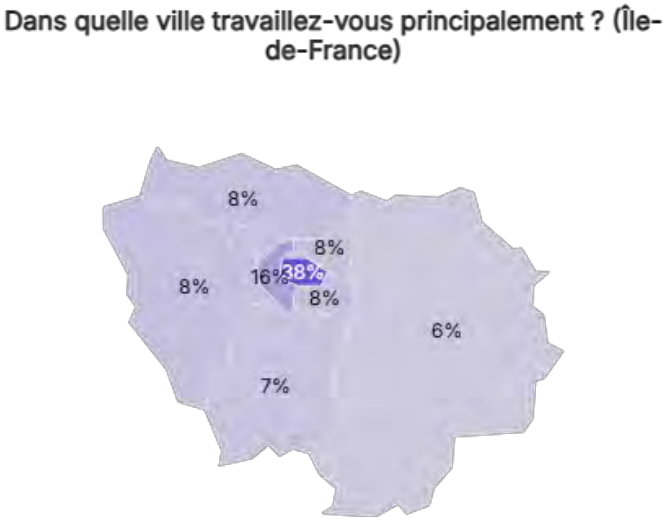


Figure 9 : Répartition des livreurs en Île-de-France (échantillon de livreurs ayant répondu à la question et travaillant en Île-de-France, n=359)

b) Plateformes utilisées par les livreurs

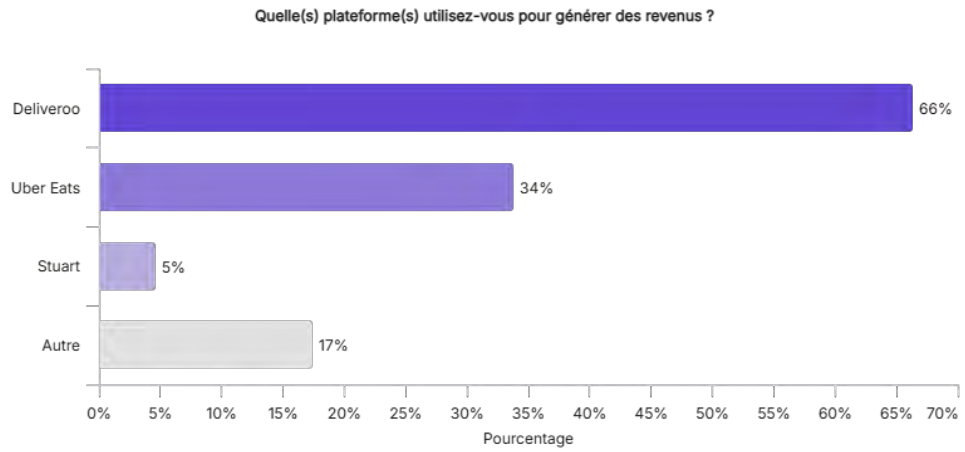


Figure 10 : Plateforme(s) utilisée(s) par les livreurs pour générer des revenus – plusieurs réponses possibles (échantillon total - n = 1 319)

Les livreurs ont été invités à indiquer pour quelle(s) plateforme(s) ils livraient, sous forme de réponse libre (texte à écrire dans une case). Ils pouvaient ainsi indiquer plusieurs plateformes.

La plateforme la plus représentée au sein de l'échantillon est **Deliveroo**, avec les **deux tiers** des livreurs ayant répondu à l'enquête qui indiquent travailler pour cette plateforme. **Uber Eats** est ensuite utilisée par **un tiers** des répondants. La plateforme **Stuart** n'est utilisée que par une proportion marginale des répondants (**5%**).

25% de l'ensemble des répondants livrent **aussi bien pour Deliveroo que pour Uber Eats**.

Pour **17%** des répondants, aucune plateforme de livraison n'a pu être identifiée, la réponse libre indiquée n'étant **pas exploitable** (texte incohérent, sans rapport avec une plateforme existante). À noter que plusieurs de ces réponses se rapportent à des solutions de gestion ou de transfert d'argent, comme Wise ou Revolut, ce qui pourrait suggérer une situation de location de compte.

c) Statut des livreurs



Figure 11 : Statut des livreurs (échantillon total – n = 1 319)

La **très grande majorité** des livreurs ayant répondu à l'enquête déclare être **auto-entrepreneur** : c'est le cas de **87%** d'entre eux.

Les autres statuts ne sont représentés qu'à la marge : **4%** sont **salariés**, **2%** travaillent en **personne morale** (SASU, SARL, etc.), **1%** en **portage salarial**, **1%** en **coopérative**. À noter que 6% des répondants ont sélectionné la modalité « Ne sait pas / ne se prononce pas ».

d) Ancienneté dans l'activité de livraison

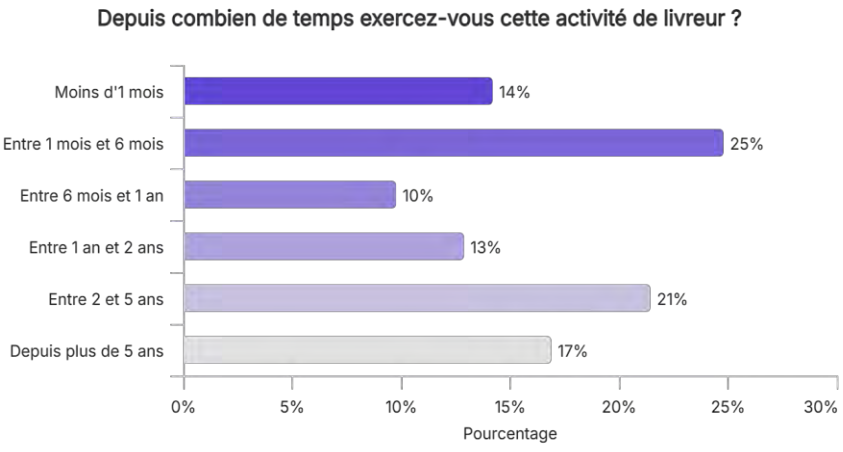


Figure 12 : Ancienneté des livreurs dans l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 319)

Près de la moitié (49%) des livreurs ayant répondu à l'enquête exercent l'activité de livraison pour des plateformes **depuis moins d'un an**. **14%** exercent même cette activité **depuis moins d'un mois**.

Une part non négligeable des répondants témoignent en parallèle d'une certaine ancienneté : **38%** exercent cette activité depuis **plus de 2 ans** et **17%** depuis **plus de 5 ans**.

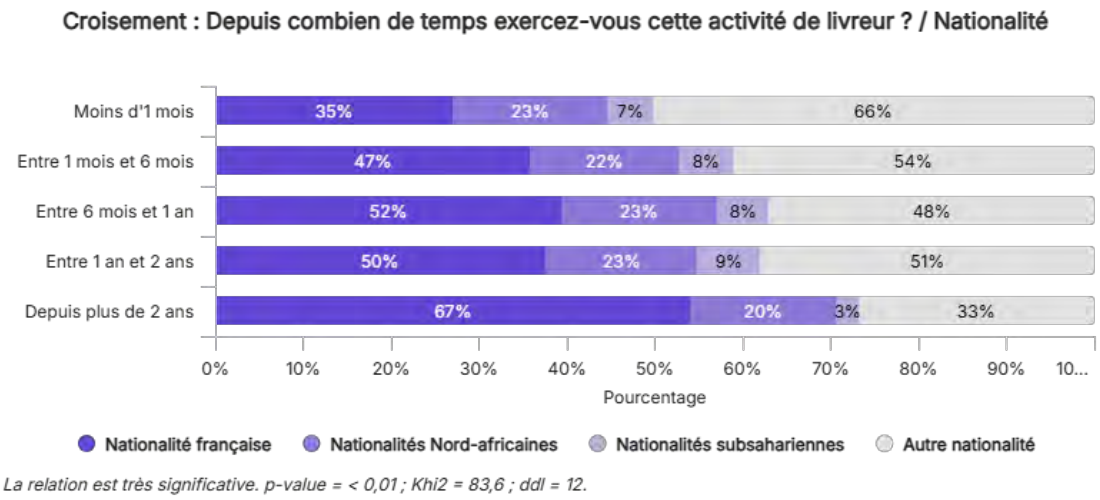


Figure 13 : Ancienneté des livreurs selon leur nationalité (échantillon total : n=1 319)

Il semble que la nationalité des livreurs varie selon leur ancienneté : **la proportion de livreurs enquêtés ayant la nationalité française semble décroître avec leur ancienneté**. Ainsi 67% des livreurs exerçant cette activité depuis plus de deux ans ont la nationalité française, contre 35% de ceux exerçant depuis moins d'un mois. Cette part s'amenuise **au profit de nationalités étrangères autres que celles d'Afrique du Nord**, dont la part ne varie que très peu (entre 20 et 23%) selon l'ancienneté. On constate donc un **renouvellement du profil** des livreurs, qui sont **de moins en moins de nationalité française, et dont les nationalités sont de plus en plus variées**.

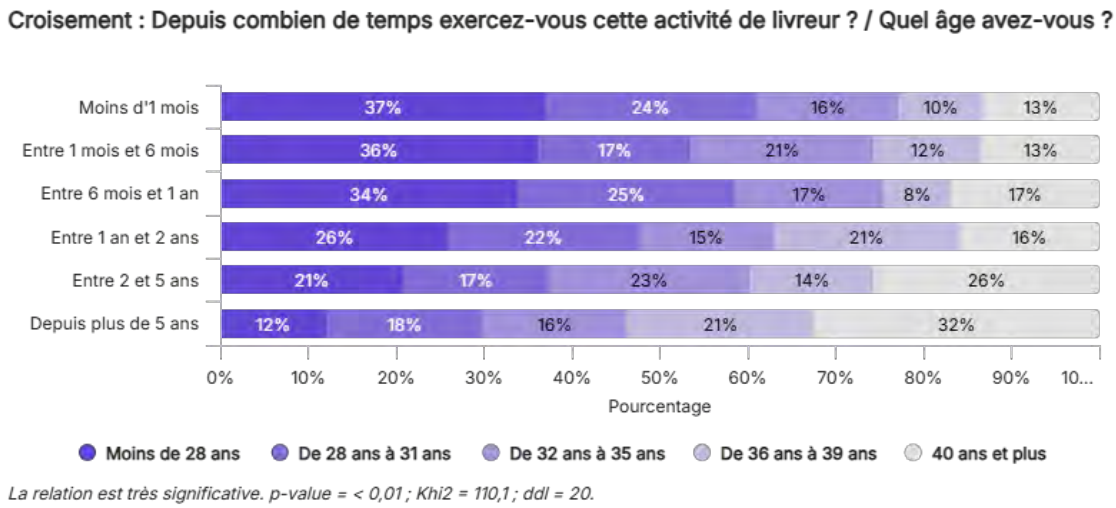


Figure 14 : Ancienneté des livreurs selon leur âge (échantillon total : n=1 319)

L'âge des livreurs varie également selon leur ancienneté. **Les livreurs exerçant depuis plus longtemps sont plus âgés que ceux entrés très récemment dans le métier** : 32% des livreurs exerçant depuis plus de 5 ans sont âgés de plus de 40 ans contre 13% pour les livreurs exerçant depuis moins d'un mois, et les livreurs de moins de 28 ans représentant seulement 12% de ceux qui travaillent depuis plus de 5 ans, contre 37% de ceux qui travaillent depuis moins d'un mois. On peut donc constater donc **un rajeunissement progressif de la profession.**

L'analyse de l'ancienneté des livreurs permet donc ainsi de faire émerger **plusieurs dynamiques.** On compte en effet **de plus en plus de personnes de nationalités étrangères**, **dont l'origine est de plus en plus variée**. Les livreurs sont également **de plus en plus jeunes**.

e) Choix de l'activité de livraison

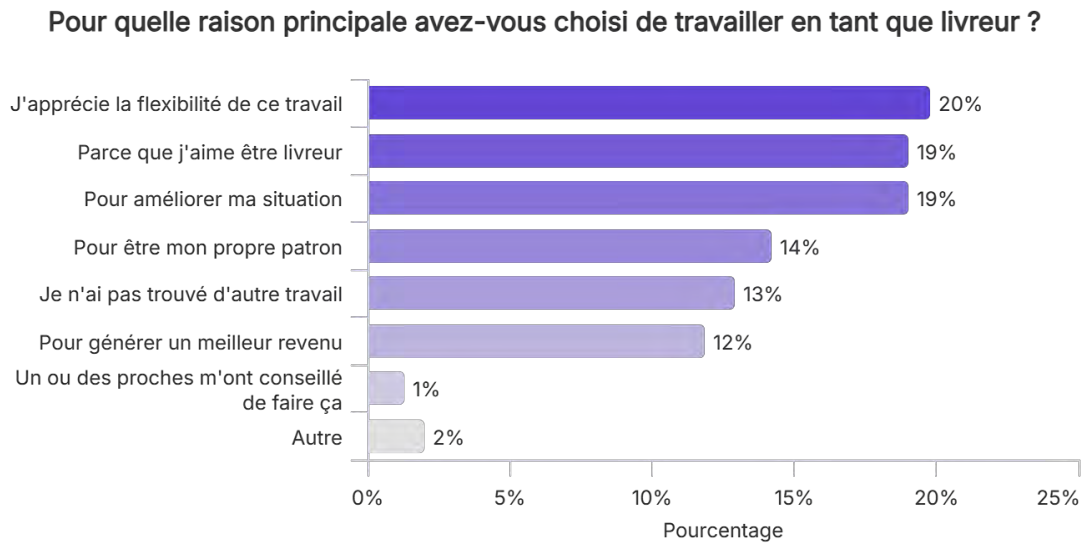


Figure 15 : Raison principale du choix de l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 319)

Les motifs présidant au choix de l'activité de livraison apparaissent assez variés. **Trois raisons** principales sont citées par les répondants, choisie chacune par environ **un cinquième** des livreurs interrogés. Il s'agit de la **flexibilité** – appréciée – de ce travail (20%), puis du fait d' « **aime[r] être livreur** » (19%) et de la volonté d' « **améliorer [sa] situation** » (19%). Notons le fait que ces deux dernières motivations, l'une relevant plutôt du choix, l'autre de la contrainte, arrivent à égalité dans le trio de tête.

Arrivent ensuite le fait « **d"être son propre patron** » (**14%**), de « **ne pas trouver d'autre travail** » (**13%**) et de « **générer un meilleur revenu** » (**12%**).

Plus de la moitié des personnes interrogées (53%) indiquent ainsi **un choix d'activité qui semble davantage choisi que subi** (flexibilité, métier apprécié, être son propre patron), tandis que **44%** indiquent qu'il s'agit davantage d'un choix **contraint** (améliorer sa situation, ne pas trouver d'autre travail, générer un meilleur revenu).

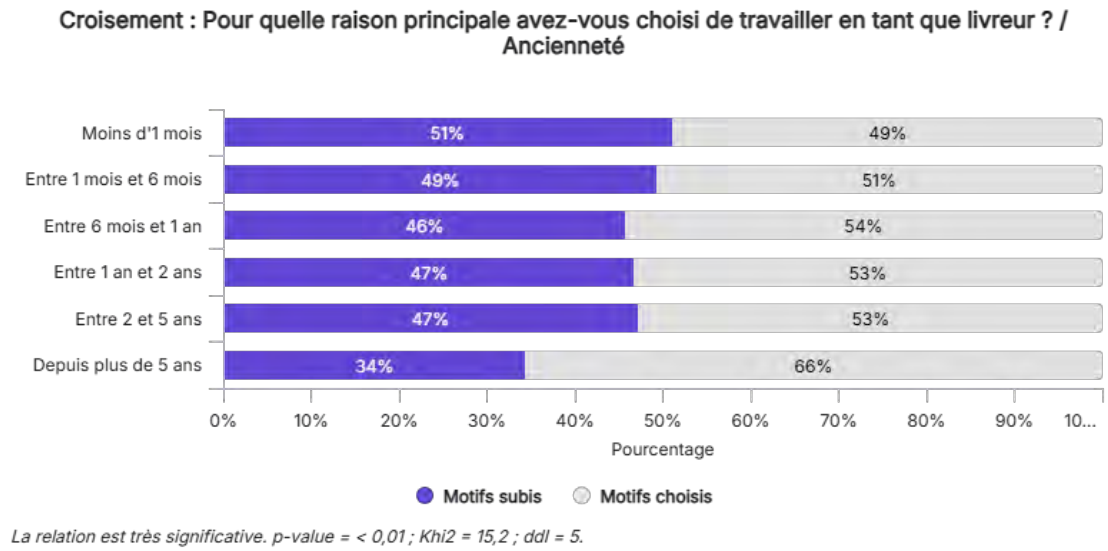


Figure 16 : Motif de choix d'activité des livreurs selon leur ancienneté (échantillon de livreurs n'ayant pas répondu « Autre » comme motif de choix d'activité, n=1 296)

On remarque que le nombre de livreurs déclarant avoir choisi cette activité par contrainte tend à diminuer avec leur ancienneté : **34% des livreurs exerçant depuis plus de 5 ans indiquent avoir choisi cette activité par nécessité, contre 51% de ceux exerçant depuis moins d'un mois.** Ce choix d'activité se fait donc de moins en moins car elle semble attractive, mais **davantage par nécessité et l'absence d'autre possibilité**.

f) Cumul d'activités professionnelles

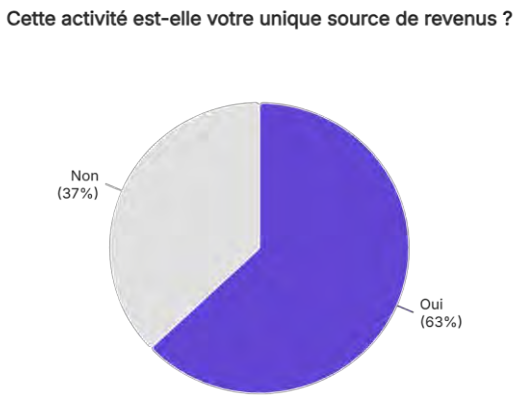


Figure 17 : Exercice d'une activité complémentaire par les livreurs (échantillon total – n = 1 319)

Pour la **majorité** des répondants (**63%**), la livraison pour des plateformes est l'**unique source de revenus**. **37%** ont une **activité complémentaire**.

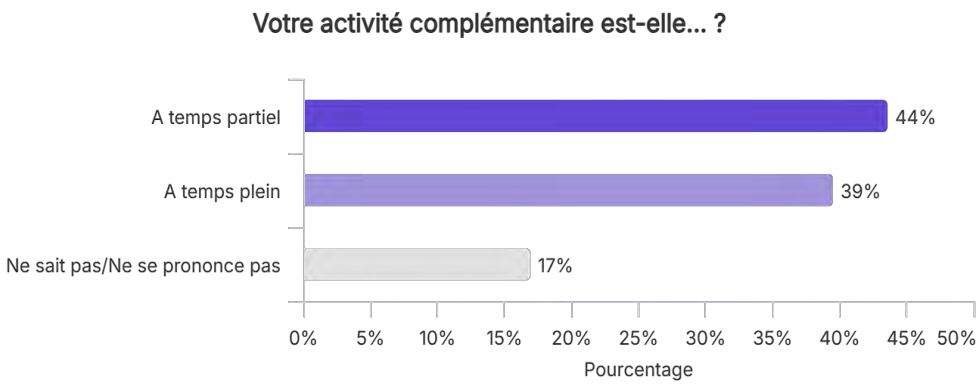


Figure 18 : Temps de travail pour l'activité complémentaire à la livraison pour des plateformes (échantillon des livreurs exerçant une activité complémentaire – n = 489)

Parmi les 37% de répondants qui exercent une autre activité génératrice de revenus, **44%** l'exercent **à temps partiel** et **39% à temps plein**. Une part non-négligeable des répondants (17%) indiquent ne pas savoir ou ne se prononcent pas.

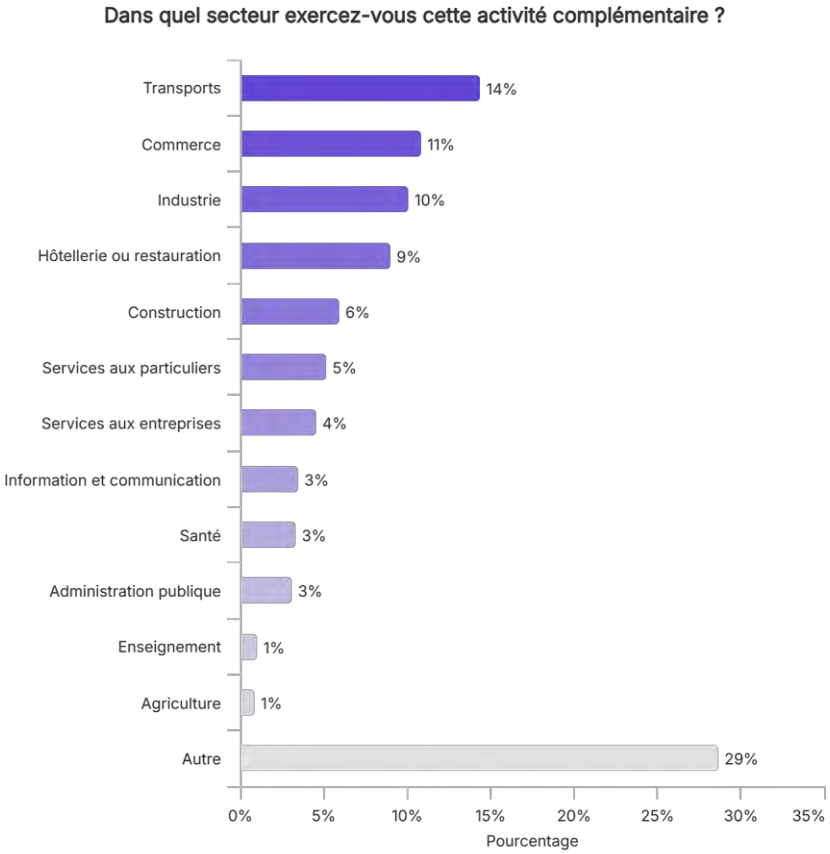


Figure 19 : Secteur de l'activité complémentaire à la livraison pour des plateformes (échantillon des livreurs exerçant une activité complémentaire – n = 489)

14% de ces activités complémentaires sont exercées dans le **secteur des transports**, 11% du commerce, 10% de l'industrie, 9% de l'hôtellerie-restauration.

g) Cumul avec des études ou de la formation

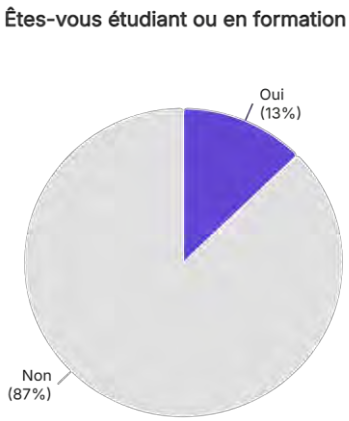


Figure 10 : Poursuites d'études ou formation en parallèle de l'activité de livraison pour des plateformes (échantillon total – n = 1 319)

13% des livreurs ayant répondu à l'enquête sont par ailleurs **étudiants ou en formation** en parallèle de leur activité de livraison pour des plateformes.

2. DÉPLACEMENTS ET DIMENSION SPATIALE DE L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

L'enquête produit ensuite des données sur le **déploiement de l'activité de livraison dans l'espace**, au travers d'informations sur les véhicules utilisés et sur les secteurs de livraison.

2.1. VÉHICULES UTILISÉS PAR LES LIVREURS

a) Type de véhicule utilisé

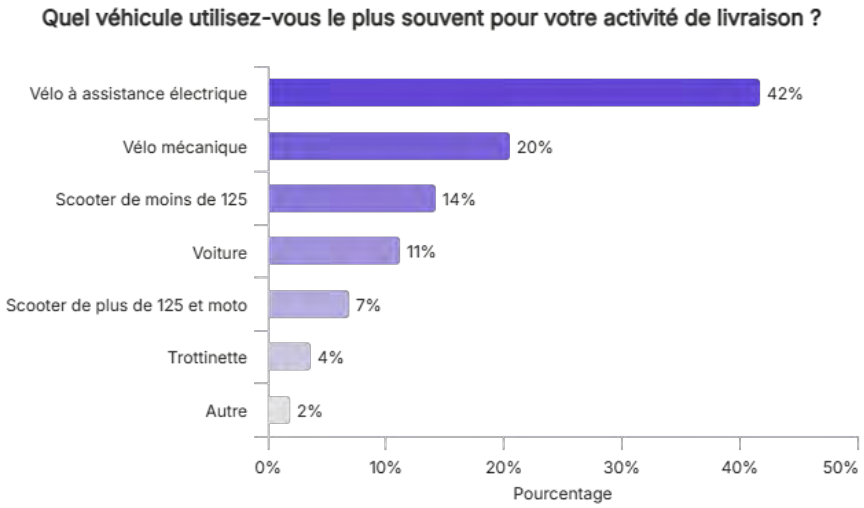


Figure 20 : Type de véhicule utilisé (échantillon total – n = 1 319)

La **très grande majorité** des livreurs sont des livreurs à **deux-roues** (motorisés ou non), seuls **11%** des livreurs interrogés utilisent une **voiture** pour leur activité et **4%** une **trottinette**.

Parmi ces deux-roues, les **vélos** sont **davantage représentés** que les deux-roues motorisés : **62%** des livreurs ayant répondu à l'enquête livrent à **vélo**, notamment à **vélo à assistance électrique**. **42%** du total des répondants utilisent un **VAE**, ce qui en fait le type de véhicule le plus utilisé, devant le **vélo mécanique**, utilisé par **20%** des livreurs.

21% des livreurs utilisent un **deux-roues motorisé**, en majorité **scooter** de moins de 125cc (14% du total des véhicule, là où les scooters de plus de 125cc et les motos ne représentent que 7%).

b) Obtention du véhicule utilisé pour la livraison

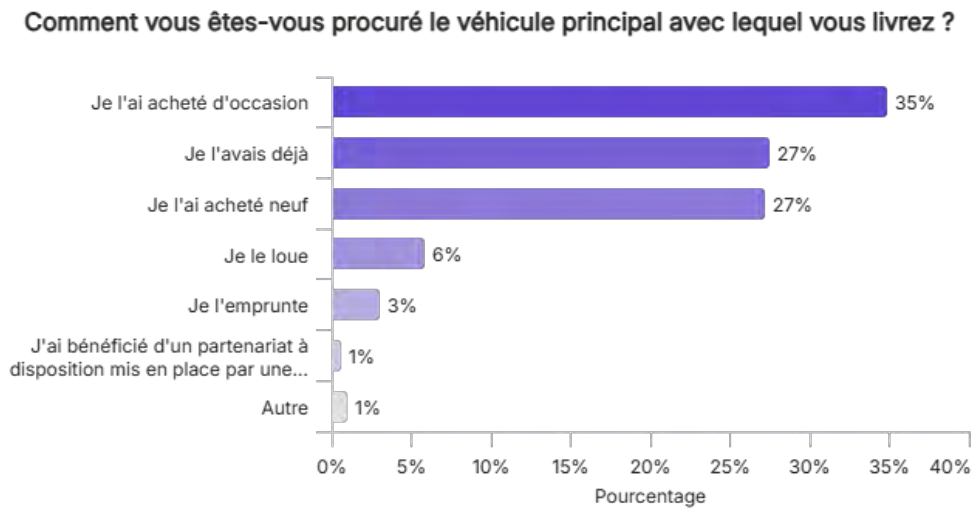


Figure 21 : Mode d'obtention du véhicule utilisé pour la livraison (échantillon total – n = 1 319)

Plus d'un tiers des livreurs ayant répondu à l'enquête indique avoir **acheté son véhicule d'occasion** (35%), pour **un peu plus d'un quart** l'ayant **acheté neuf** (27%). Seule une minorité **le loue** (**6%**) ou **l'emprunte** (**3%**).

27% indiquent qu'ils **possédaient déjà le véhicule** avant de commencer l'activité de livraison.

Enfin, la part de livreurs indiquant avoir bénéficié **d'un partenariat mis en place par une plateforme** pour l'obtention de son véhicule est marginale, d'**1%** seulement.

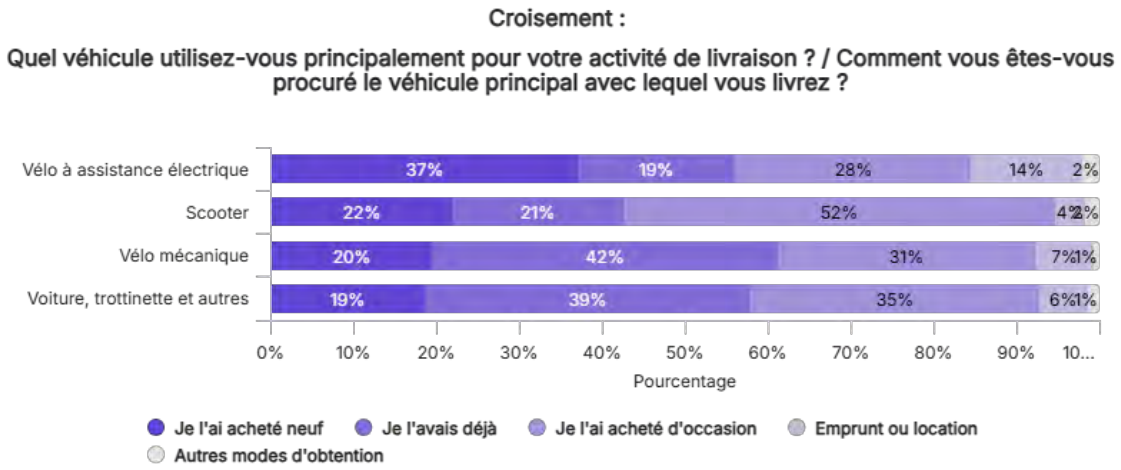


Figure 22 : Véhicule utilisé pour la livraison selon le mode d'obtention de ce véhicule (échantillon total, n=1 319)

On remarque des différences importantes dans le mode d'obtention de chaque type de véhicule. D'une part, **l'emprunt et la location** par les livreurs restent marginaux pour tous les types de véhicules (entre 4 et 7%), sauf pour les **vélos à assistance électrique** (VAE), dont 14% sont loués ou empruntés.

c) Motifs de choix du véhicule utilisé pour la livraison

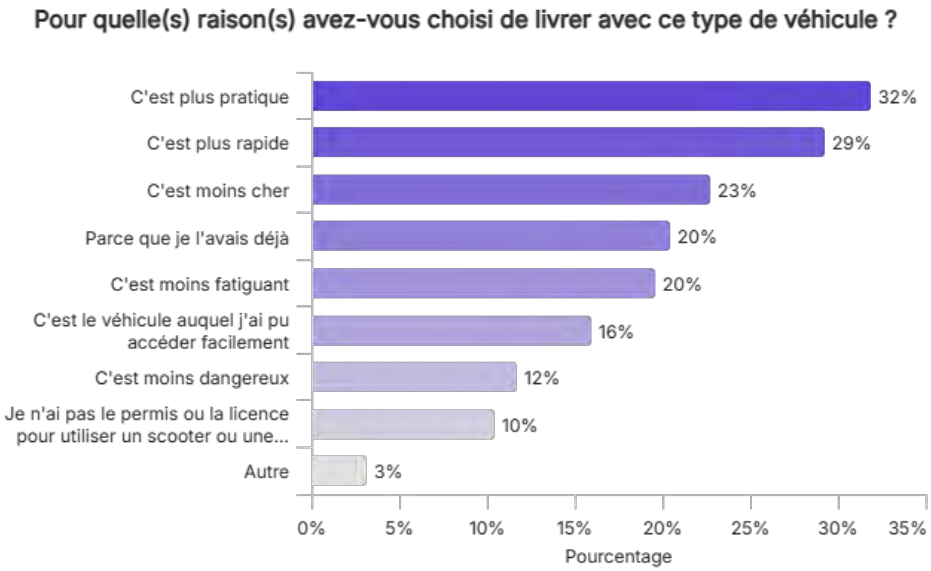


Figure 23 : Motifs de choix du véhicule utilisé pour la livraison – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 319)

Près d'un tiers (33%) des répondants mentionne la **praticité** parmi les raisons du choix de son véhicule. La **rapidité** arrive en deuxième position (29%), suivi du **prix avantageux**

(23%). 20% des livreurs déclarent avoir choisi leur véhicule pour éviter la fatigue et 12% car ils le considèrent comme moins dangereux.

10% des répondants ont choisi leur véhicule par défaut, car ils **n'avaient pas le permis ou la licence** pour utiliser un scooter ou une moto.

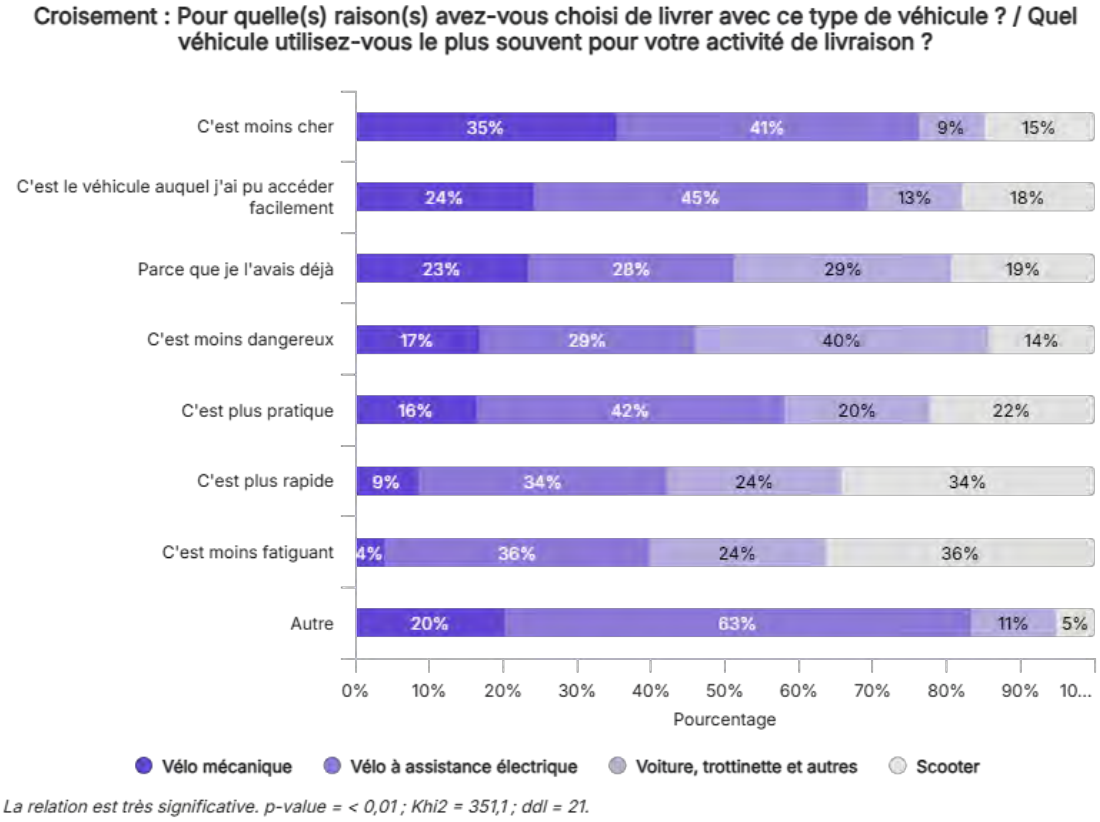


Figure 24 : Motifs de choix de véhicule de livraison selon le type de véhicule (échantillon total : n=1 319)

Le motif de choix du **moindre coût** concerne davantage les **vélos** (mécaniques et assistance électrique). Les motifs de la **plus grande rapidité** et de la **moindre fatigue** concernent davantage les **deux-roues motorisés**.

d) Détention d'une capacité de transport pour l'activité de livraison



Figure 25 : Détention d'une capacité de transport pour l'activité de livraison (échantillon des livreurs à véhicule motorisé – n = 501)

Un peu plus d'un quart (27%) des livreurs concernés au sein de l'échantillon déclare disposer d'une **capacité de transport** pour l'activité de livraison, soit une inscription au registre des transporteurs légers (moins de 3,5 tonnes) de marchandises. Cette démarche est pourtant obligatoire pour livrer avec des véhicules motorisés[3].

À noter qu'un quart des répondants concernés indique ne pas savoir ou ne se prononce pas sur la détention d'une capacité de transport.

[3] Voir à ce sujet : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000033449939/

e) Véhicules secondaires utilisés pour l'activité de livraison



Figure 26 : Utilisation régulière d'autres véhicules pour l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 319)

Un cinquième des livreurs interrogés **utilise de manière régulière un autre véhicule** que son véhicule principal pour l'activité de livraison. Il s'agit **plus fréquemment des livreurs à trottinette** (34% d'entre eux utilisent un véhicule secondaire), en **voiture** (30%) et à **scooter de moins de 125cc** (28%). Les livreurs à vélo mécanique sont moins nombreux à utiliser de manière régulière un autre véhicule (11% d'entre eux).

Parmi les véhicules secondaires utilisés pour la livraison, **un quart** sont des **voitures** (25%), un **autre quart** des **vélos mécaniques** (24%), un cinquième des **vélos à assistance électrique** (21%).

Les combinaisons les plus fréquentes sont l'usage principal de scooters de plus de 125cc et moto avec voiture en véhicule secondaire, l'usage principal de vélos mécanique complété d'un usage secondaire de VAE, ou à l'inverse l'usage principal de VAE complété de vélos mécaniques.

2.2. ZONE DE CHARGEMENT ET SECTEUR DE LIVRAISON

a) Zone de chargement

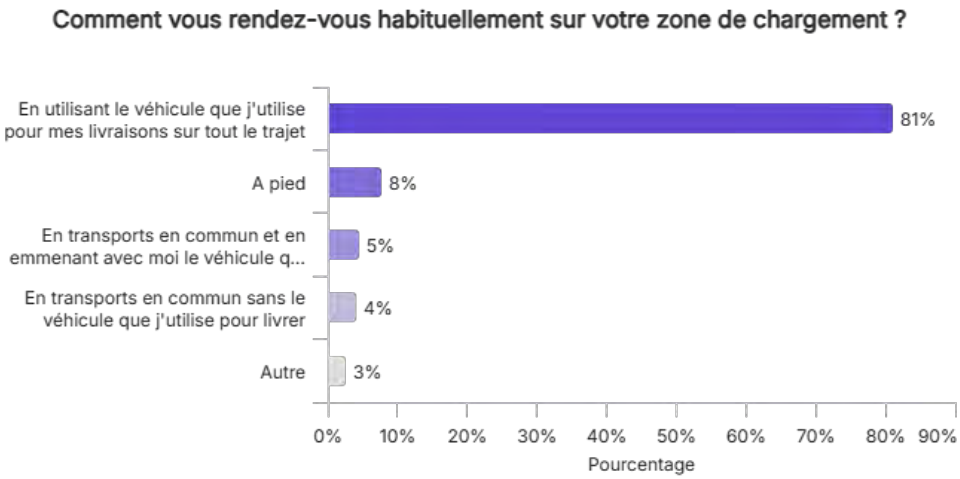


Figure 27 : Mode d'accès à la zone de chargement (échantillon total – n = 1 319)

8 livreurs sur 10 indiquent se rendre sur leur zone de chargement (endroit où les livreurs se rendent généralement pour démarrer leur journée de travail) **en utilisant leur véhicule de livraison**. Seuls **8%** s'y rendent **à pied**, 5% en transports en commun en emmenant leur véhicule, 4% sans l'emmener avec eux et 3% d'une autre manière.

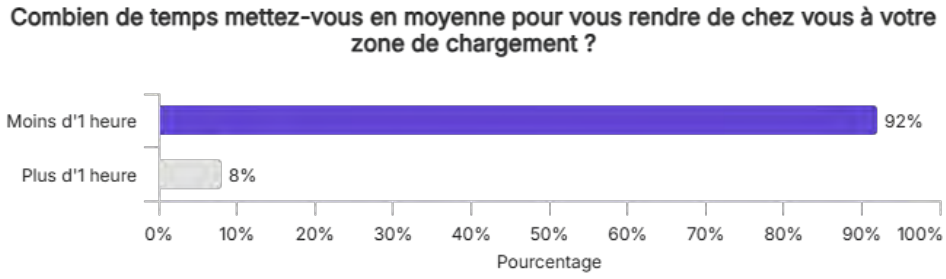


Figure 28 : Temps de déplacement jusqu'à la zone de chargement (échantillon total – n = 1 319)

La **très grande majorité** des répondants (**92%**) se rend sur sa zone de chargement en **moins d'une heure**.

b) Secteur de livraison

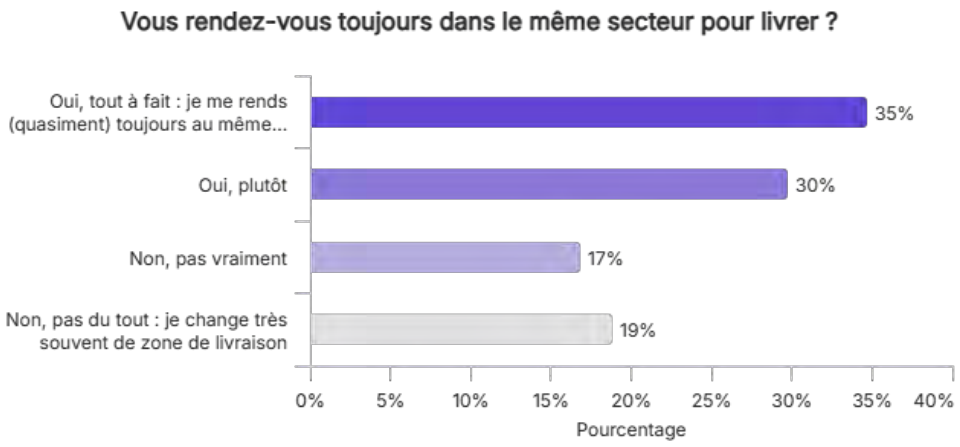
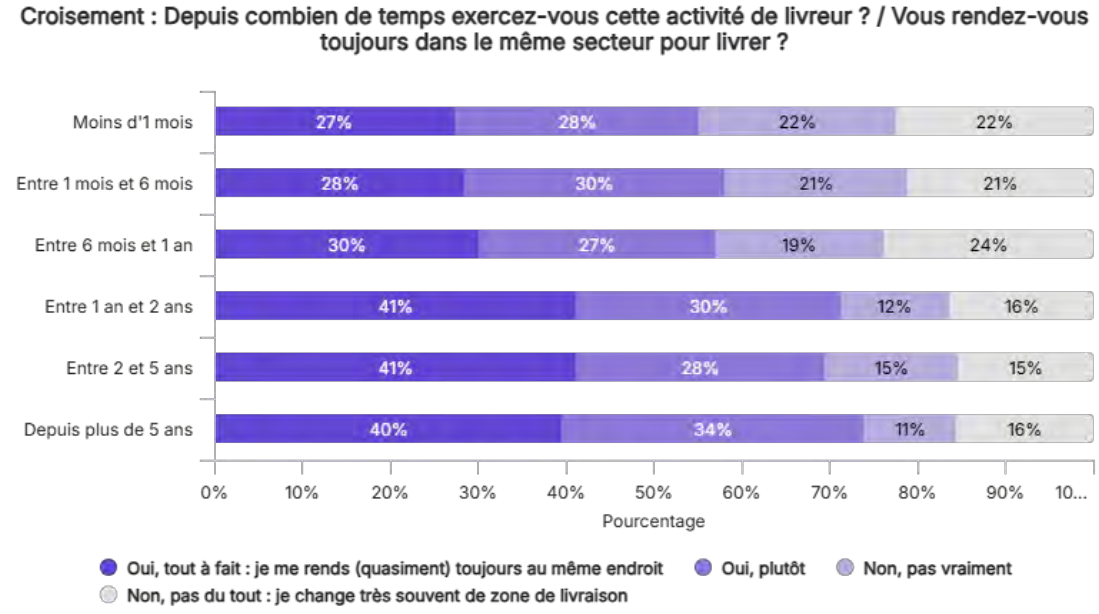


Figure 29 : Récurrence de fréquentation du lieu de chargement (échantillon total – n = 1 319)

Près des deux tiers des livreurs interrogés se concentrent sur des **secteurs de travail récurrents** : 35% se rendent quasiment toujours au même endroit pour livrer, 30% assez souvent. **19%** des livreurs indiquent **changer très souvent** de zone de livraison.



La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 38,9 ; ddl = 15.

Figure 30 : Récurrence de la fréquentation du secteur de livraison selon l'ancienneté (échantillon total : n=1 319)

La fréquentation récurrente de certaines zones de livraison semble dépendre de l'ancienneté des livreurs : **plus ils exercent depuis longtemps, plus ils tendent à fréquenter les mêmes zones.** Les livreurs travaillant depuis moins d'un an semblent moins stables dans le choix de leur secteur de livraison, avec 27% fréquentant toujours le même

lieu et 22% changent très souvent de secteur. Il semble, comme le montre le graphique ci-dessus, que les habitudes de fréquentation d'un même secteur de livraison **se stabilisent après une année d'expérience** en livraison : la part de livreurs se rendant toujours dans le même secteur oscille alors entre 40 et 41%, et la part de ceux changeant très régulièrement reste entre 15 et 16%.

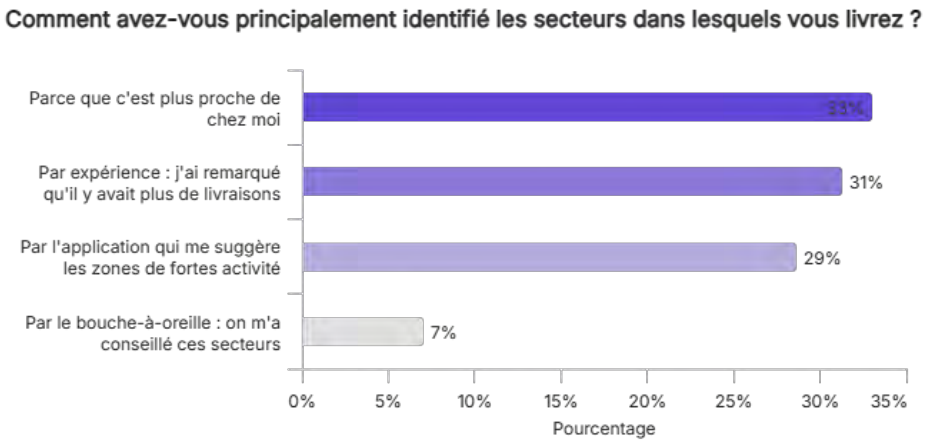


Figure 31 : Mode d'identification des secteurs de livraison (échantillon total – n = 1 319)

Un tiers des livreurs enquêtés a identifié son secteur de livraison en fonction de la **proximité à son domicile**. **31%** l'ont identifié au fur et à mesure de leur expérience de livraison en **remarquant les secteurs avec une forte activité**. **29%** se sont appuyés sur les **suggestions des applications** utilisées. Seuls 7% ont identifié leurs secteurs de livraison par le bouche-à-oreille.

3. TEMPORALITÉ ET ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

L'enquête permet également de connaître les temporalités et temps d'attente associés à l'activité de livraison.

3.1. TEMPS D'ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

a) Temps d'attente avant proposition d'une commande

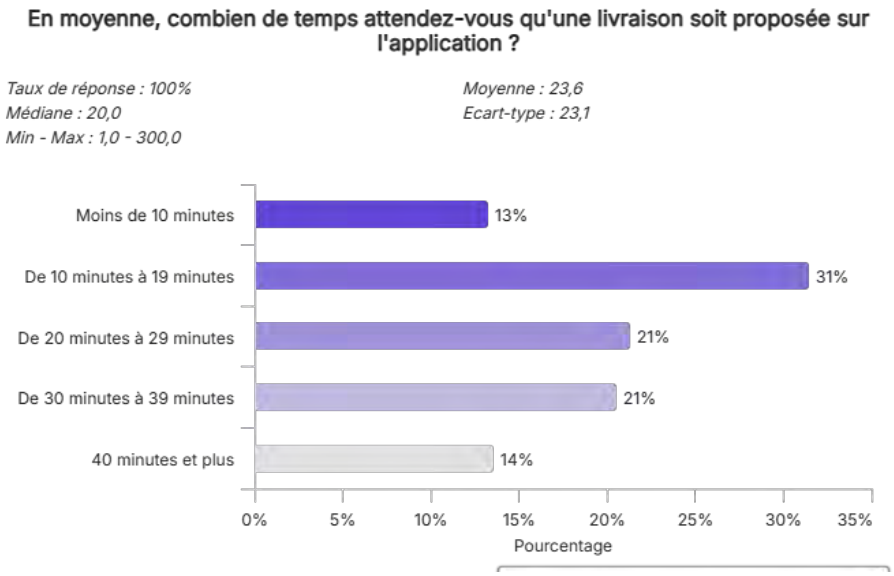


Figure 32 : Temps d'attente d'une livraison (échantillon des répondants ayant indiqué un temps d'attente – n = 795)

Les livreurs ayant répondu à cette question (réponse non obligatoire) **attendent en moyenne 23,6 minutes qu'une livraison soit proposée sur l'application**, pour une médiane de 20 minutes.

Seuls **13%** des livreurs interrogés indiquent attendre en moyenne **moins de 10 minutes** qu'une course leur soit proposée. **Près d'un tiers** (31%) déclare attendre **entre 10 et 20 minutes**, 21% entre 20 et 30 minutes, 21% entre 30 et 40 minutes, et 14% indiquent attendre en moyenne plus de 40 minutes.

b) Ressenti du temps d'attente avant proposition d'une commande

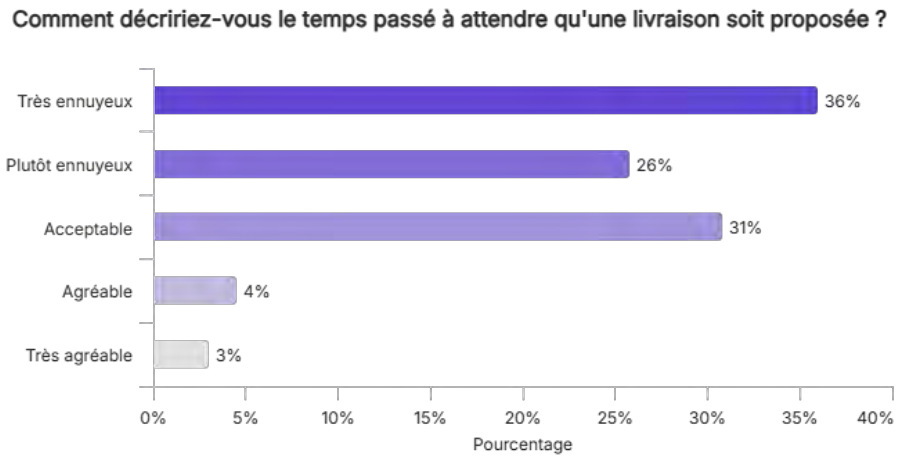


Figure 33 : Ressenti du temps d'attente avant qu'une livraison soit proposée sur l'application (échantillon total – n = 1 319)

Le ressenti du temps passé à attendre une proposition de livraison est **en majorité négatif**. **62%** des répondants jugent ce temps « **ennuyeux** » : **36%** « **très ennuyeux** » et 26% « plutôt ennuyeux.

31% des livreurs jugent ce temps « acceptable » et seuls **7%** le jugent « **agréable** » (4% « agréable » et 3% « très agréable »).

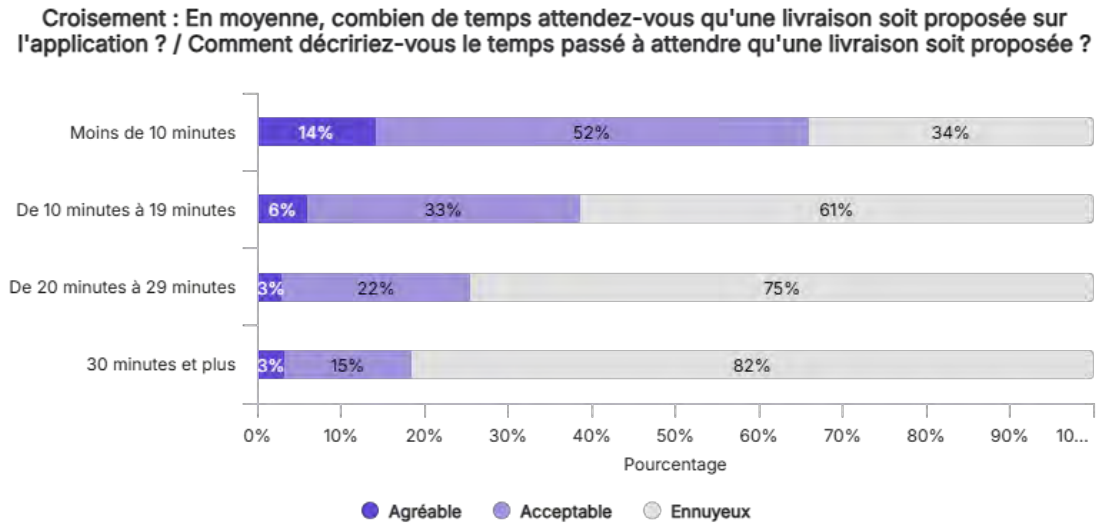


Figure 34 : Ressenti du temps d'attente avant qu'une livraison soit proposée selon la durée du temps d'attente (échantillon des personnes ayant indiqué un temps d'attente : n= 798)

Le ressenti associé au temps d'attente dépend très largement de la durée de celui-ci. Pour **un temps inférieur à 10 minutes, 14% des livreurs trouvent cette attente agréable, et 52% la trouvent acceptable**, mais cette appréciation se péjore fortement à mesure que le temps d'attente s'allonge. Ainsi, **pour un temps d'attente de plus de 20 minutes, seuls 3% des livreurs jugent ce temps agréable**. Lorsqu'il dure plus de 30 minutes, il est jugé ennuyeux par 82% des individus interrogés.

c) Occupation du temps d'attente avant proposition d'une commande

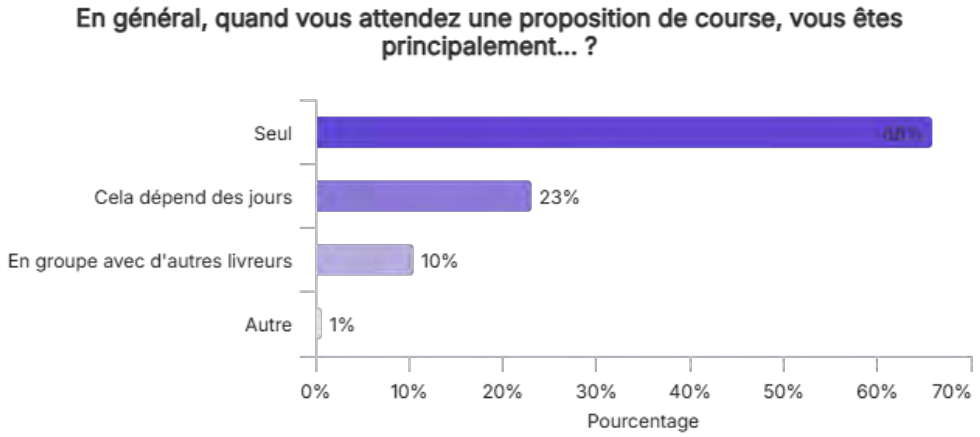


Figure 35 : Situation en attente de course (échantillon total – n = 1 319)

Les **deux tiers** des livreurs ayant répondu à l'enquête **attendent généralement seuls** les propositions de courses, pour **10%** attendant généralement **en groupe avec d'autres livreurs**. Près d'un quart attend seul ou en groupe selon les jours.



Figure 36 : Situation en attente de course selon le type de véhicule (échantillon des livreurs n'ayant pas répondu « Autres » à la question sur leur situation pendant le temps d'attente : n=1 315)

Le type de véhicule utilisé par les livreurs semble influencer leur comportement pendant leur temps d'attente. Si la proportion de livreurs passant ce temps avec d'autres livreurs semble relativement stable (entre 8 et 13%), la part de livreurs passant ce temps seul varie selon le type de véhicule utilisé : 72% des livreurs se déplaçant avec un vélo mécanique attendent seuls, contre 61% de ceux utilisant un vélo à assistance électrique.

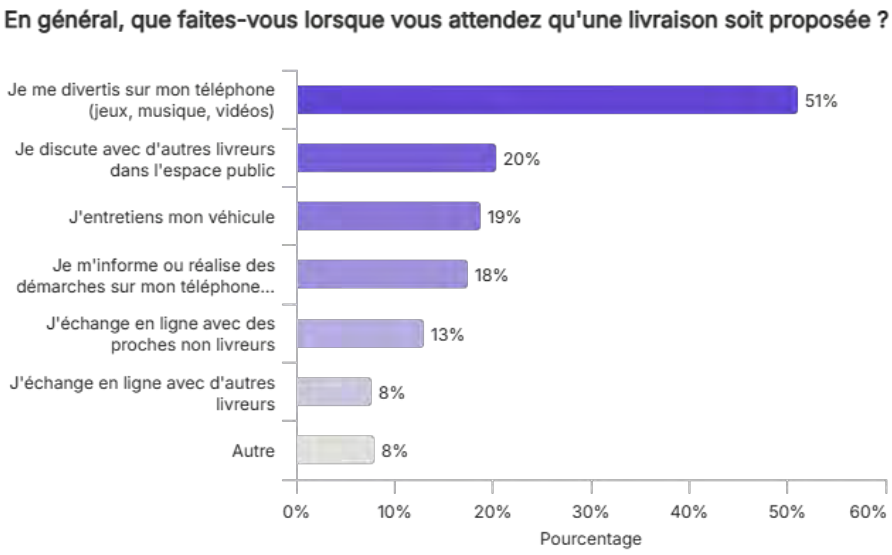


Figure 37 : Activité en attendant qu'une livraison soit proposée – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 319)

En attendant qu'une livraison leur soit proposé sur la ou les applications utilisées, **plus de la moitié** des livreurs ayant répondu à l'enquête (51%) déclare « **se divertir sur son téléphone** »[4]. Les **discussions avec les autres livreurs**, **l'entretien du véhicule** de livraison et la **recherche d'informations ou la réalisation de démarches en ligne** occupent aussi une place importante dans ce temps d'attente : chacune de ces réponses a été sélectionnée par **près d'un cinquième** des répondants.

À noter qu'environ un tiers des livreurs ayant indiqué se divertir sur leur téléphone en attendant qu'une livraison soit proposée indiquent également réaliser au moins une autre activité, notamment discuter avec d'autres livreurs dans l'espace public (44% d'entre eux) et échanger en ligne avec des proches non livreurs (43%).

[4] Précisons ici que la formulation « se divertir sur son téléphone » a été définie avec le groupe de travail et ne visait en aucun cas à considérer que ce temps d'attente ne constitue pas en soi un temps d'activité. Il s'agissait avant tout à comprendre comment les livreurs occupaient ces temps d'attente.

d) Temps d'attente avant remise d'une commande par le restaurateur

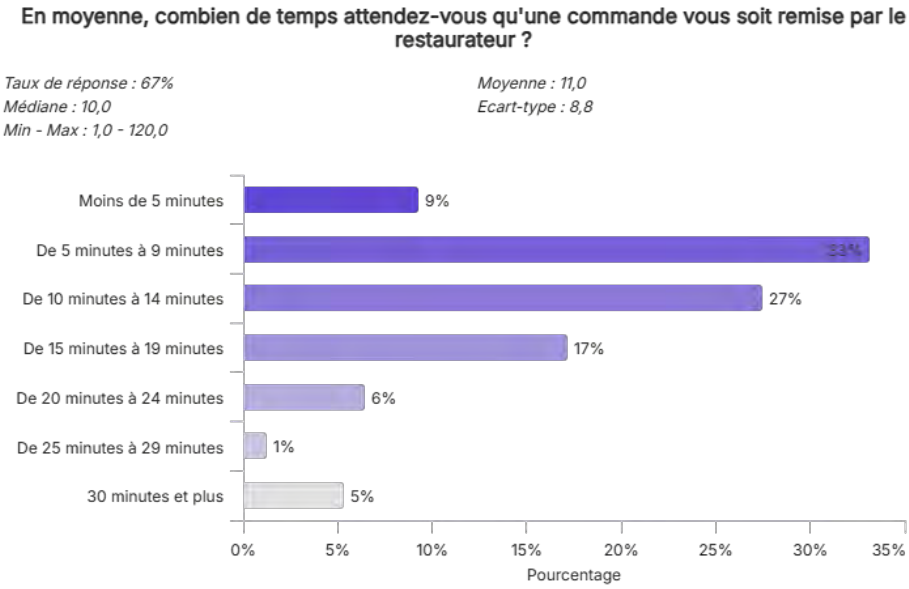


Figure 38 : Temps d'attente au restaurant (échantillon des répondants ayant indiqué un temps d'attente au restaurant – n = 882)

En moyenne, les livreurs enquêtés indiquent **attendre 11 minutes** auprès d'un restaurant que la commande leur soit remise, avec une médiane de 10 minutes et un écart-type de 8,8. Un tiers des répondants indique attendre entre 5 et 10 minutes que le restaurateur leur remette la commande. 27% déclarent patienter 10 à 15 minutes.

29% des enquêtés déclarent attendre **plus de 15 minutes** : 17% attendent entre 15 et 20 minutes, 6% entre 20 et 25 minutes, 1% entre 25 et 30 minutes et **5%** indiquent attendre **plus de 30 minutes**.

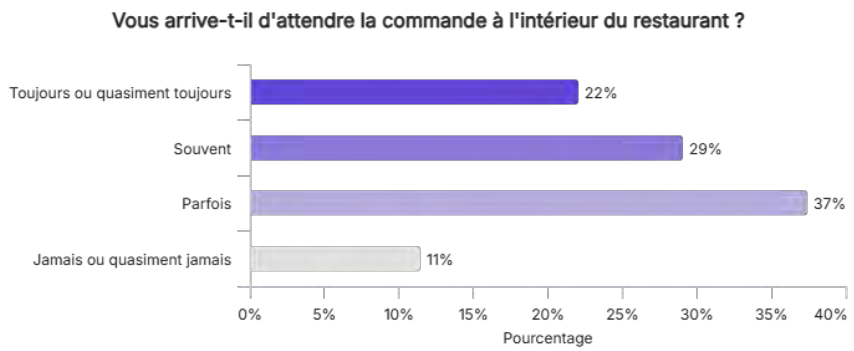


Figure 39 : Attente de commandes à l'intérieur du restaurant (échantillon total – n = 1 319)

Le fait de pouvoir **attendre la remise de la commande à l'intérieur du restaurant** n'est pas systématique. **22%** des répondants indiquent que cela est **toujours** (ou presque) le cas, **29%** que cela leur arrive **souvent**, **37% parfois**.

Seuls **11%** des livreurs n'attendent **jamais** (ou quasiment jamais) à l'intérieur du restaurant.

3.2. LIVRAISON DES COMMANDES

a) Temps de livraison chez le client

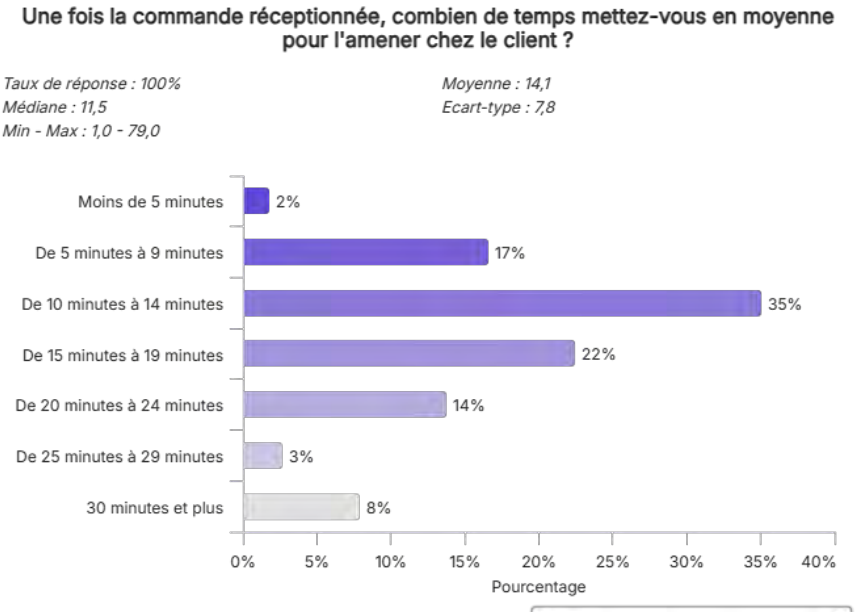


Figure 40 : Temps de livraison (échantillon des répondants ayant indiqué une durée de livraison – n = 1 026)

En moyenne, une fois la commande récupérée auprès du restaurateur, les livreurs ayant répondu à l'enquête déclarent mettre **14 minutes à l'acheminer jusque chez le client** (médiane de 11,5 minutes). **64%** mettent **moins de 15 minutes** en moyenne pour livrer la

commande, **39% entre 15 et 30 minutes**. Seuls 8% des livreurs déclarent mettre 30 minutes ou plus pour livrer.

b) Stratégie spatiale après la livraison

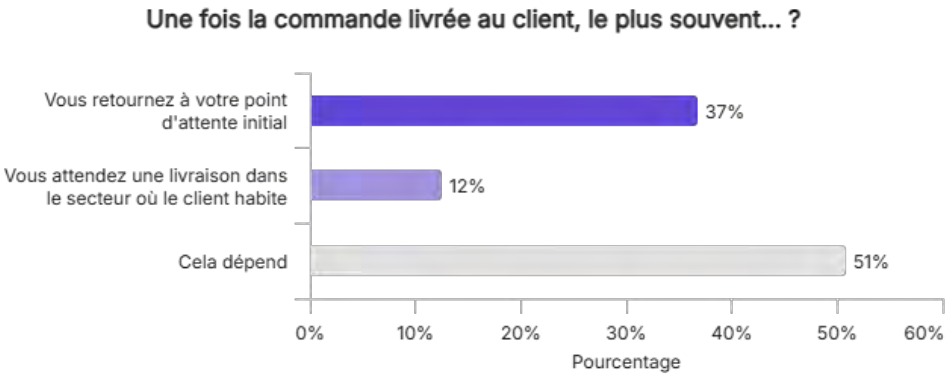


Figure 41 : Comportement suite à la remise de la commande chez le client (échantillon total – n = 1 319)

Après avoir remis une commande chez le client, **37%** des livreurs déclarent le plus souvent **retourner à leur point d'attente initial** et **12% rester dans le secteur** où le client habite. Plus de la moitié (51%) de répondants n'ont pas de pratique privilégiée. Il est à supposer que cela dépende notamment du secteur de livraison, depuis lequel le livreur est susceptible ou non de pouvoir recevoir rapidement une nouvelle proposition de course.

c) Refus de livraison

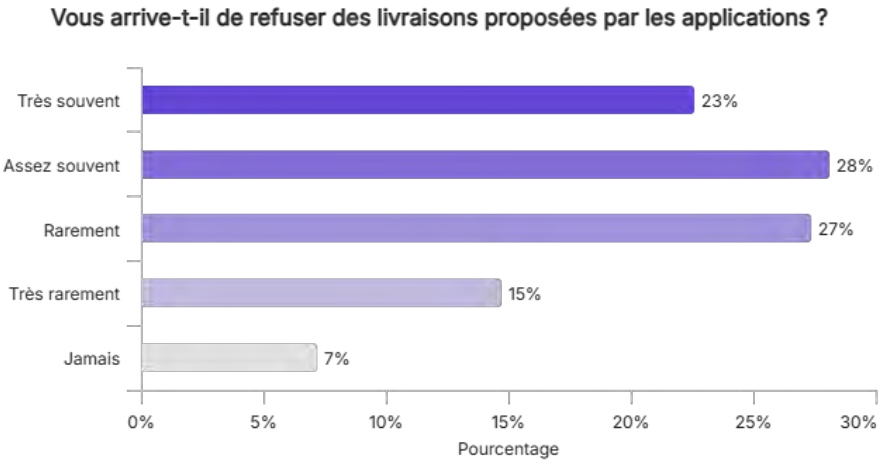


Figure 42 : Fréquence du refus de livraison (échantillon total – n = 1 319)

Le refus de livraison apparaît comme une **pratique courante**. **Plus de la moitié** des livreurs ayant répondu à l'enquête déclare qu'il leur arrive souvent de refuser une livraison proposée par une application : 23% « très souvent » et 28% « assez souvent ».

Cela demeure **rare** pour **42%** des répondants : 27% déclarent que cela leur arrive rarement et 15% très rarement. Seuls **7%** indiquent ne **jamais refuser** de course.

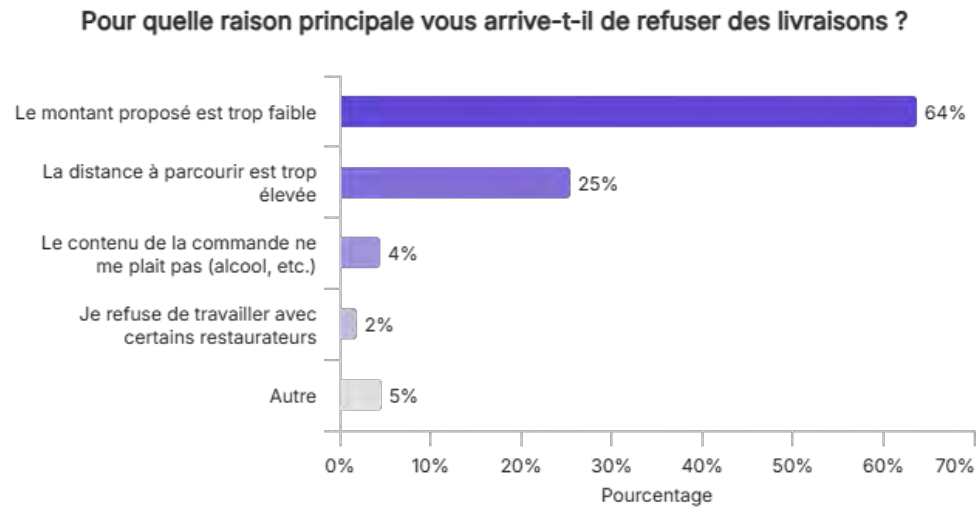


Figure 43 : Raison principale du refus de livraison (échantillon des répondants n'ayant pas indiqué « jamais » à la question du refus de livraisons – n = 1 224)

La **principale raison du refus** de course est, de loin, le montant trop faible proposé, cité par **64%** des livreurs concernés. De manière secondaire, la **distance trop longue** à parcourir est citée par **25%** des livreurs concernés.

Les raisons liées au contenu de la commande (refus de livrer de l'alcool par exemple) ou aux restaurateurs ne sont citées que de manière très marginale (4% et 2%).

3.3. PLAGES HORAIRES ET JOURS DE LIVRAISON

a) Jours de livraison au cours de la semaine

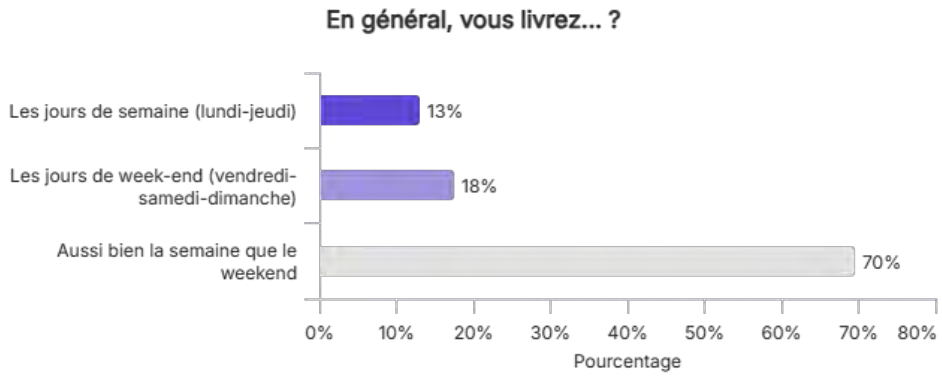


Figure 44 : Jours de livraison (échantillon total – n = 1 319)

70% des livreurs ayant répondu à l'enquête indiquent travailler indistinctement en semaine et pendant le weekend. **18%** indiquent travailler les jours de **week-end** (vendredi inclus) et 13% en semaine.

b) Horaires de livraison au cours d'une journée

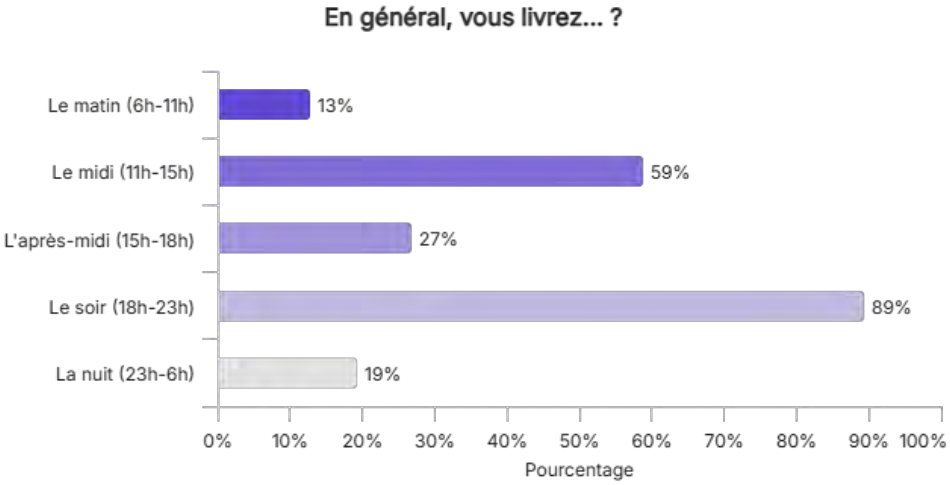


Figure 45 : Plages horaires de livraison – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 319)

Les horaires de livraison reflètent assez logiquement la demande aux heures de repas, avec un pic plus important observable le soir. Ainsi, près de **9 livreurs sur 10** réalisent des livraisons le soir, **entre 18h et 23h**, et **6 sur 10** le midi, **entre 11h et 15h**.

Près d'**un livreur sur cinq** indique travailler **la nuit, entre 23h et 6h du matin**.

4. INDICATEURS QUANTITATIFS SUR L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

À travers des questions au format numérique, l'enquête produit des indicateurs quantitatifs sur le **volume d'activité** des livreurs ainsi que les **revenus** associés.

4.1. VOLUME D'ACTIVITÉ DES LIVREURS

a) Nombre de jours de livraison par semaine

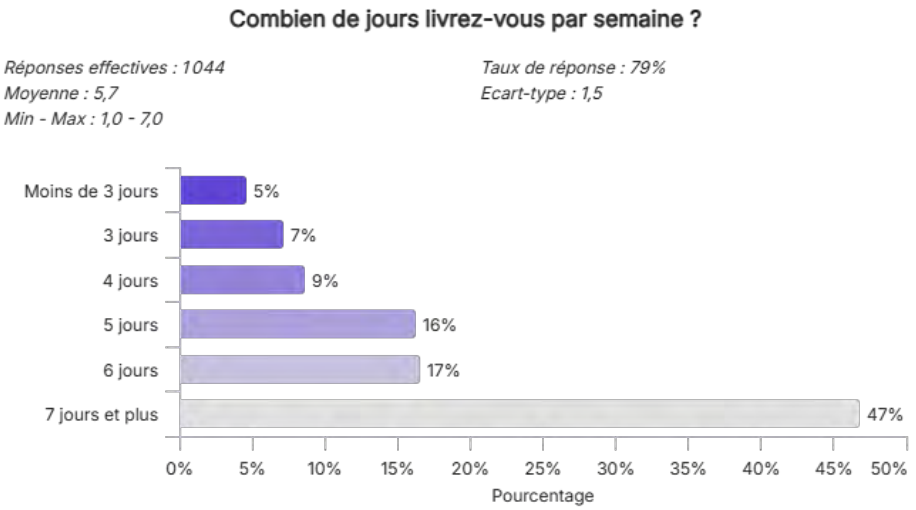


Figure 46 : Jours de livraison – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 319)

En moyenne, les livreurs ayant répondu à l'enquête indiquent travailler **5,7 jours par semaine**, avec une médiane à 6 et un écart-type de 1,5. Le premier quartile des répondants est à 5 et le troisième quartile est à 7.

47% des livreurs enquêtés ayant répondu à cette question indiquent travailler **7 jours par semaine** et 17% déclarent travailler 6 jours par semaine. Ainsi, près des deux tiers des livreurs travaillent davantage que les 5 jours par semaine travaillés par la majorité des actifs. Le fait que les travailleurs concernés sont indépendants a pour conséquence qu'ils ne bénéficient d'aucune protection en matière de durée du travail ou de droit au repos, à la différence majeure des salariés. Le statut d'auto-entrepreneur de la très grande majorité des livreurs ne les place pas sous cette règlementation.

Seul un livreur sur cinq travaille moins de 5 jours par semaine.

b) Nombre d'heures par jour passées en course

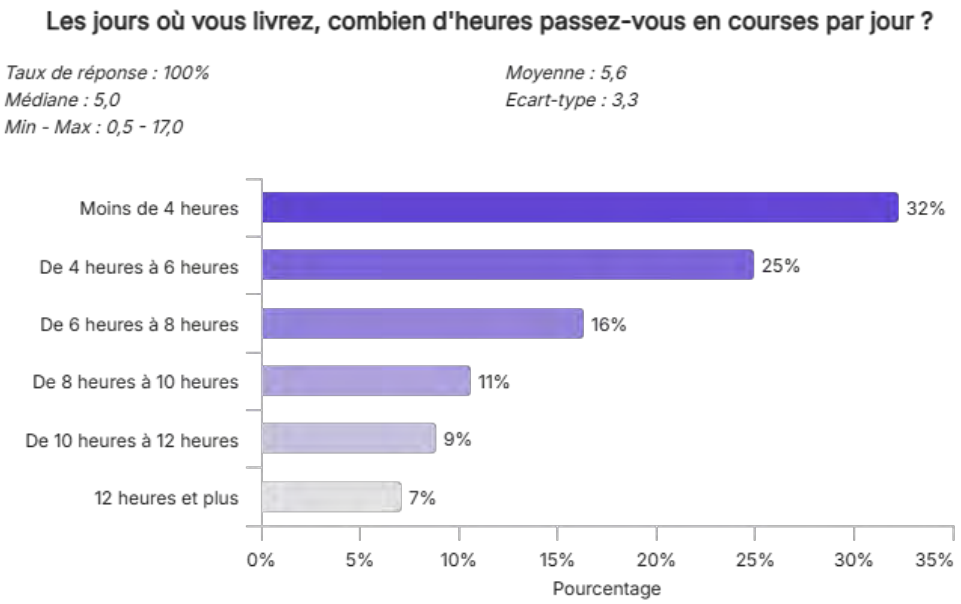


Figure 47 : Nombre d'heures passées en course les jours de livraison (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre d'heures passées en course – n = 803)

En moyenne, les livreurs ayant répondu à cette question indiquent passer **5,6 heures en course les jours travaillés**, avec une médiane de 5 et un écart-type de 3,3.

32% des répondants indiquent passer **moins de 4 heures** en course par jour. **25%** déclarent livrer **entre 4 et 6 heures** et **27% plus de 8 heures** par jour (11% entre 8 et 10h, 9% entre 10 et 12h, 7% 12h et plus).

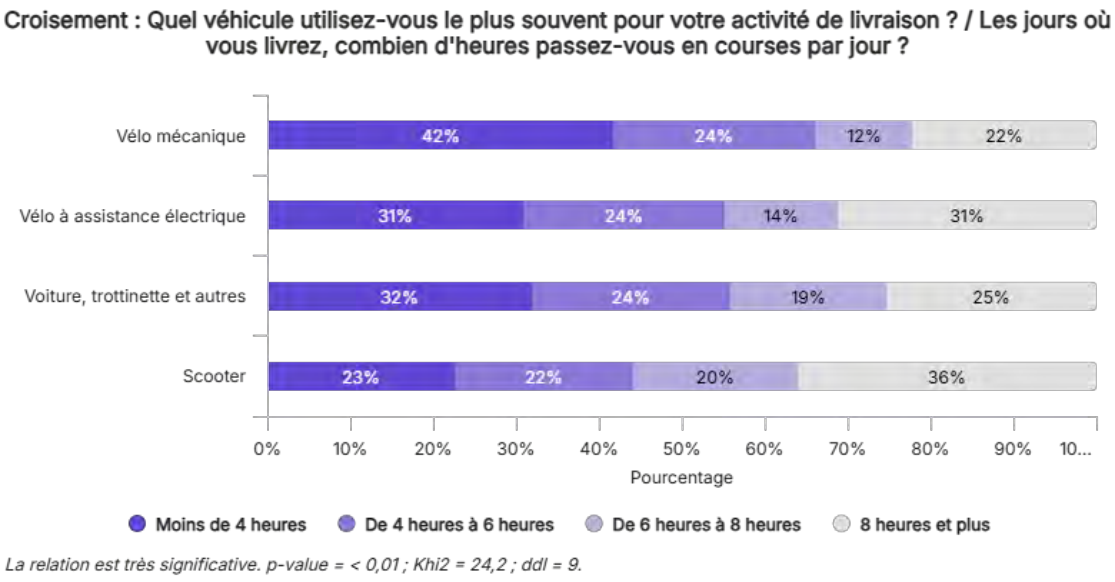


Figure 48 : Nombre d'heures passées en course selon le type de véhicule utilisé (échantillon des livreurs ayant indiqué un nombre d'heure passées en course : n=844)

Le temps passé en course semble varier en fonction du véhicule utilisé. Ainsi 42% des livreurs utilisant des vélos mécaniques passent moins de 4h en course, contre 23% de ceux qui livrent en scooter. A l'inverse les livreurs à scooter passent pour 36% d'entre eux plus de 8 heures en course, contre 22% pour les livreurs à vélo mécanique. Ces différences peuvent s'expliquer par **le niveau confort** offert par chaque type de véhicule, et le niveau de **fatigue** qui en découle pour chaque type de véhicule, ou, à l'inverse, par un choix de véhicule dont le confort est adapté au temps en course.

c) Nombre d'heures travaillées par jour

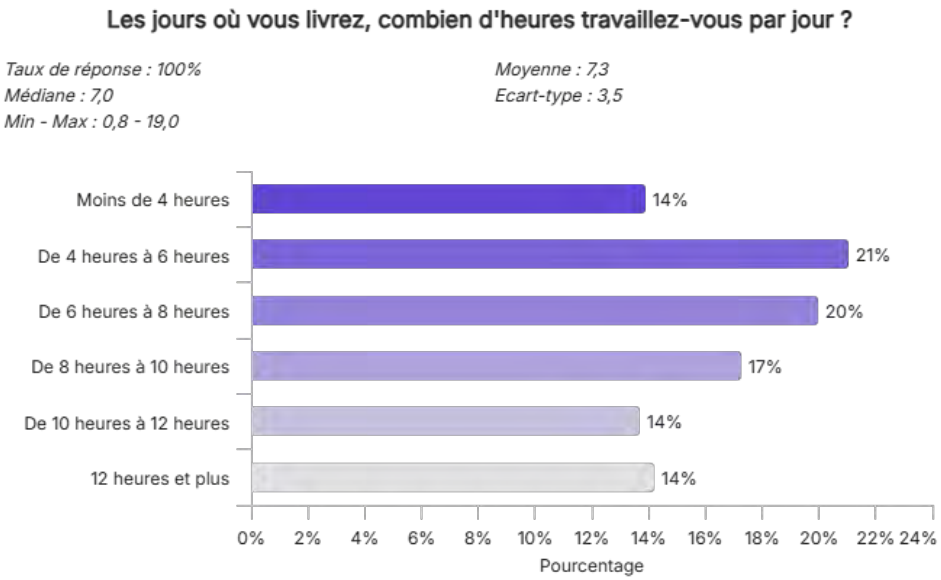


Figure 49 : Nombre d'heures travaillées pendant les jours de livraison (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre d'heures travaillées – n = 922)

Parmi les livreurs ayant indiqué leur temps de travail quotidien, la moyenne est de **7,3 heures travaillées par jour**, pour une médiane de 7 heures.

14% des répondants indiquent travailler **moins de 4 heures** par jour. **21%** déclarent livrer **entre 4 et 6 heures**, **20% entre 6 et 8 heures** et **45% plus de 8 heures** par jour (17% entre 8 et 10 heures, 14% entre 10 et 12h et 14% 12h et plus).

Notons la distinction entre les « heures passées en course » d'une part, et les « heures travaillées » d'autre part : les deux questions ont volontairement été posées successivement aux répondants en employant ces termes. Il s'agissait en effet de percevoir le temps de travail global tel que perçu par les travailleurs eux-mêmes, ainsi que la distinction entre temps en course et temps d'attente.

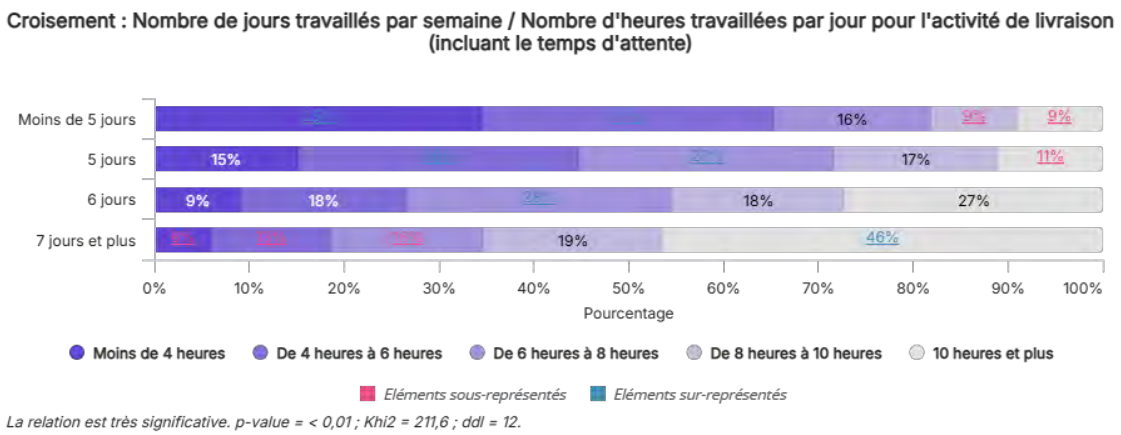


Figure 50 : Nombre d'heures travaillées par jour comme livreur (incluant le temps d'attente) selon le nombre de jours travaillés par semaine (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre d'heures et un nombre de jours – n = 899)

Les livreurs travaillant **moins de jours par semaine** pour cette activité sont aussi **plus fréquemment ceux qui y consacrent en moyenne moins d'heures par jour** : ainsi, 35% des livreurs qui consacrent moins de 5 jours par semaine à cette activité y consacrent également moins de 4h les jours où ils réalisent des livraison (soit une sur-représentation statistique), alors que ce n'est le cas que de 6% des livreurs travaillant tous les jours de la semaine pour cette activité (soit une sous-représentation).

d) Nombre de livraisons effectuées par jour

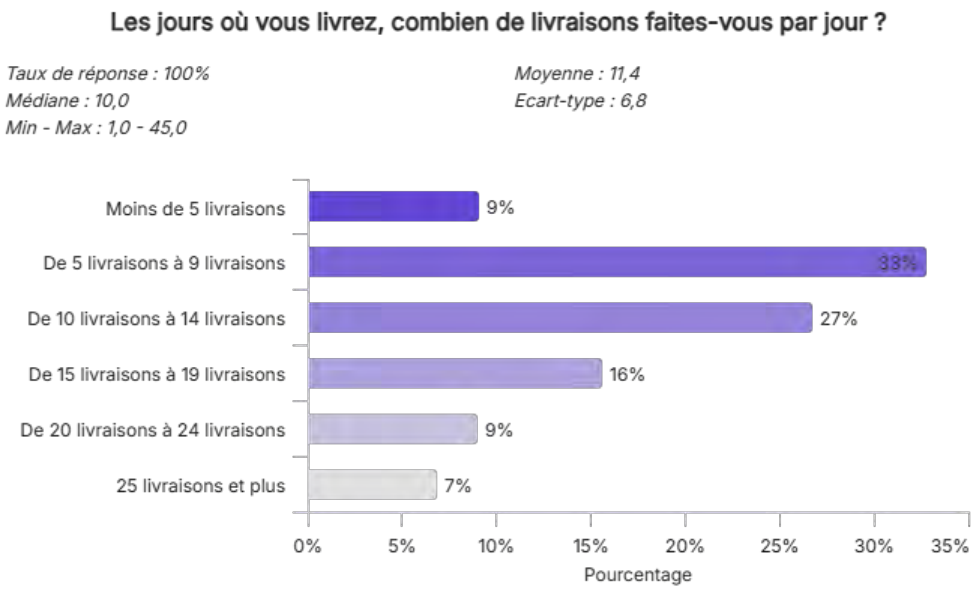


Figure 51 : Nombre de livraisons effectuées par jour (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre de livraisons par jour – n = 924)

Les livreurs interrogés effectuent en moyenne **11,4 livraisons par jour**, avec une médiane de 10. **60%** des livreurs réalisent ainsi **entre 5 et 15 livraisons** par jour (33% entre 5 et 9 et 27% entre 10 et 14 livraisons).

Seuls 9% déclarent réaliser moins de 5 livraisons quotidiennes, 16% entre 15 et 19 livraisons, 9% entre 20 et 24 livraisons et 7% 25 livraisons et plus.

e) Distances parcourues par jour

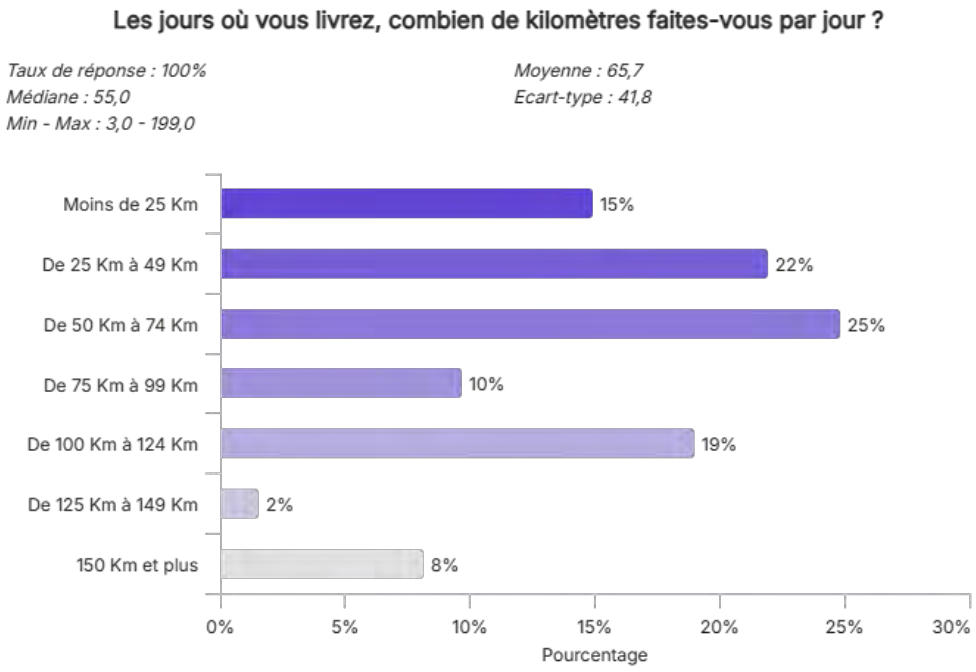


Figure 52 : Nombre de kilomètres effectués par jour (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre de kilomètres entre 0 et 200 – n =785)

En moyenne, les livreurs ayant répondu à cette question effectuent **65,7 km au cours d'une journée de livraison**, avec une médiane à 55 et un écart-type de 41,8. Les résultats font ainsi apparaître des disparités importantes au sein de l'échantillon. Le premier quartile des répondants effectue moins de 30km, et le dernier quartile effectue plus de 100km.

15% des livreurs indiquent effectuer **moins de 25 km** par jour, **22% entre 25 et 49 km**, **25% entre 50 et 74 km**, 10% entre 75 et 99 km.

29% réalisent 100 km et plus par jour, mais une minorité dépasse les 125 km quotidiens (10%).

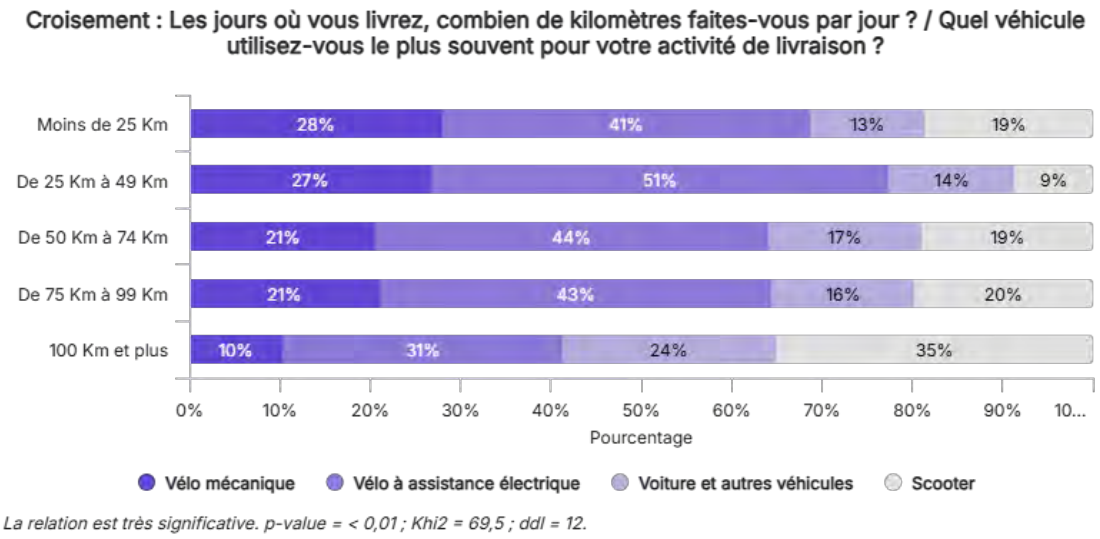


Figure 53 : Nombre de kilomètres effectués par jour selon le type de véhicule (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre de kilomètres entre 0 et 200 – n =786)

La distance parcourue chaque par les livreurs semble varier en fonction du type de véhicule utilisé. On remarque assez logiquement grâce au graphique ci-dessus que **plus la distance s'allonge, moins les vélos mécaniques sont représentés**. À l'inverse, **les véhicules motorisés (voiture et scooter) sont davantage représentés lorsqu'il s'agit de réaliser des distances supérieures à 100 km**.

4.2. REVENUS ET CHARGES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

a) Revenus associés à l'activité de livraison

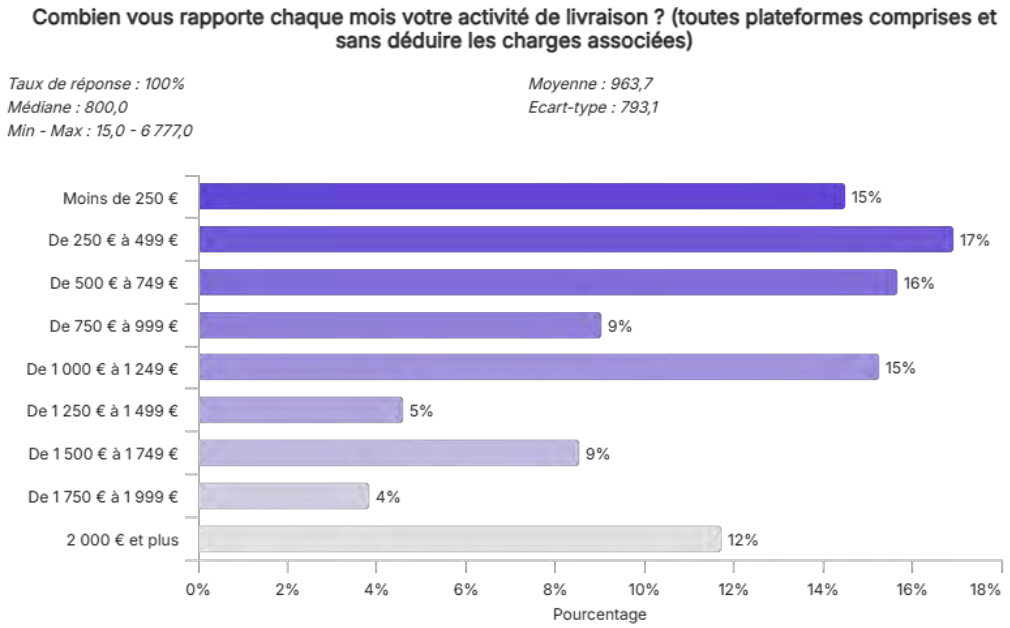


Figure 54 : Revenus mensuels associés à l'activité de livraison (échantillon des répondants ayant indiqué un revenu – n = 786)

En moyenne, les livreurs ayant répondu à cette question ont déclaré tirer **963,7€ par mois** de leur activité de livraison, avec une médiane de 800 et un écart-type de 793.

Plus de la moitié des répondants (57%) déclare gagner **moins de 1 000€ par mois** grâce à la livraison (32% moins de 500€), **20% entre 1 000 et 1 500€**, **13% entre 1 500 et 2 000€** et **12% 2 000€ et plus**.

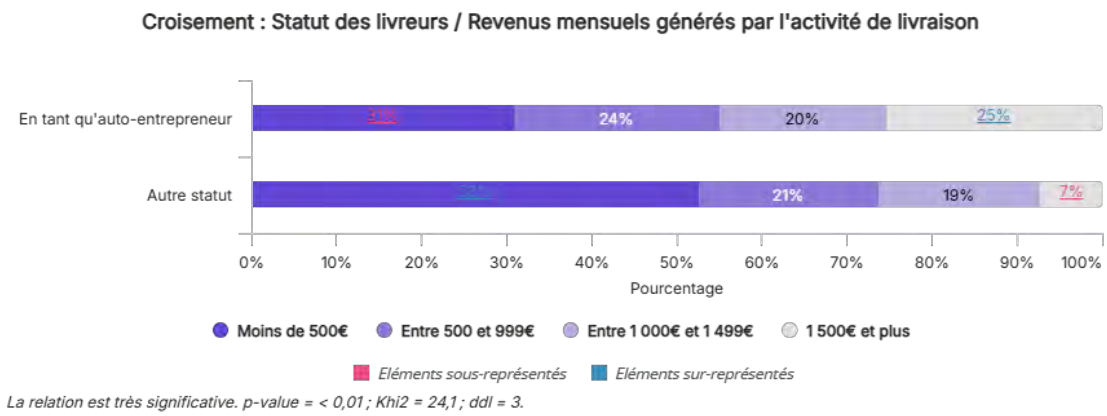


Figure 55 : Revenus mensuels associés à l'activité de livraison selon le statut des livreurs (échantillon des livreurs ayant indiqué un revenu et un nombre de livraison moyen - n = 818)

Les livreurs **auto-entrepreneurs** sont **sous-représentés parmi les faibles revenus** (31% d'entre eux déclarent générer moins de 500€ mensuels par l'activité de livraison, pour 53% des livreurs exerçant sous un autre statut), et **sur-représentés parmi les revenus supérieurs ou égaux à 1 500€** mensuels (25% des livreurs auto-entrepreneurs déclarent ce montant, contre seulement 7% des livreurs à autre statut). Il convient toutefois de se rappeler que les livreurs auto-entrepreneurs sont largement prédominants dans l'échantillon.

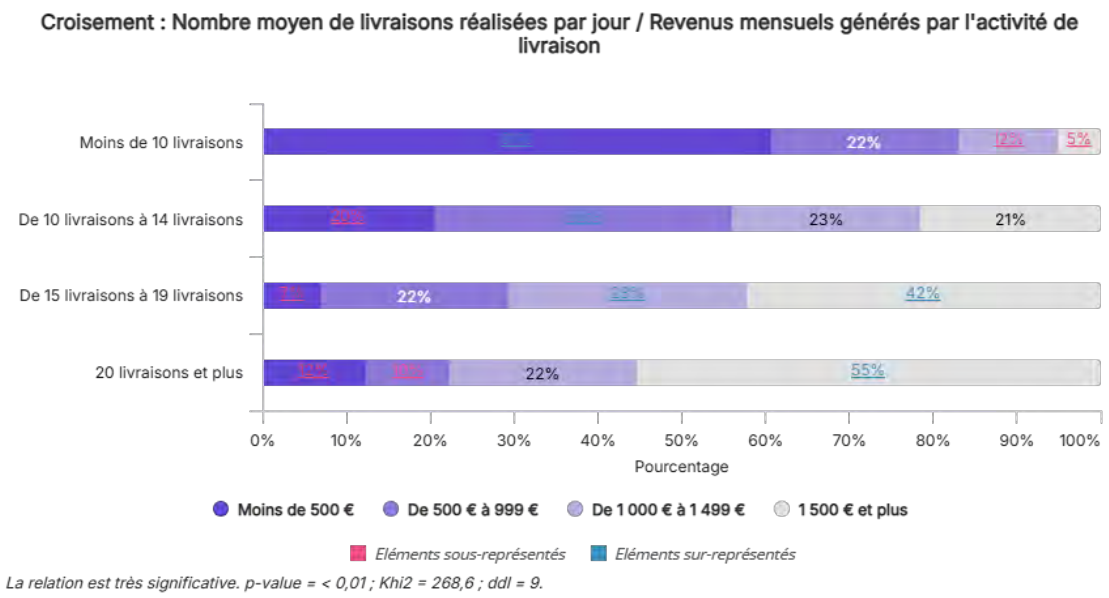


Figure 56 : Revenus mensuels associés à l'activité de livraison selon le nombre de livraisons effectuées (échantillon des répondants ayant indiqué un revenu et un nombre de livraison moyen - n = 734)

On constate une corrélation entre les revenus générés par l'activité de livraison et le **nombre de livraisons réalisées** chaque jour. Ainsi, les livreurs réalisant moins de 10 livraisons par jour sont 61% à déclarer générer des revenus inférieurs à 500€ mensuels avec cette activité, soit une sur-représentation. À l'inverse, 55% des livreurs réalisant au moins 20 livraisons par jour déclarent gagner au moins 1 500€ par mois avec cette activité.

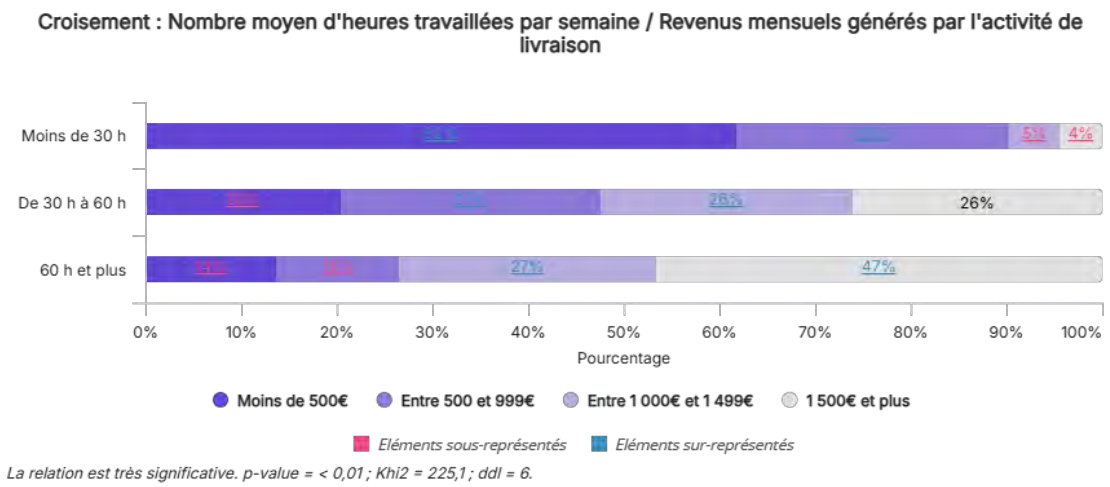


Figure 57 : Revenus mensuels associés à l'activité de livraison selon le nombre moyen d'heures travaillées par semaine pour l'activité de livraison (échantillon des livreurs ayant indiqué un montant de revenus et un nombre d'heures travaillées - n = 709)

De même, **plus le temps d'activité est élevé**, **plus le revenu déclaré** par les livreurs interrogés **est élevé**. Ainsi, les livreurs travaillant moins de 30h par semaine pour l'activité de livraison sont sur-représentés parmi les tranches de revenus plus faibles : 62% d'entre eux génèrent moins de 500€ mensuels via la livraison, contre seulement 20% de ceux travaillant entre 30 et 60h par semaine.

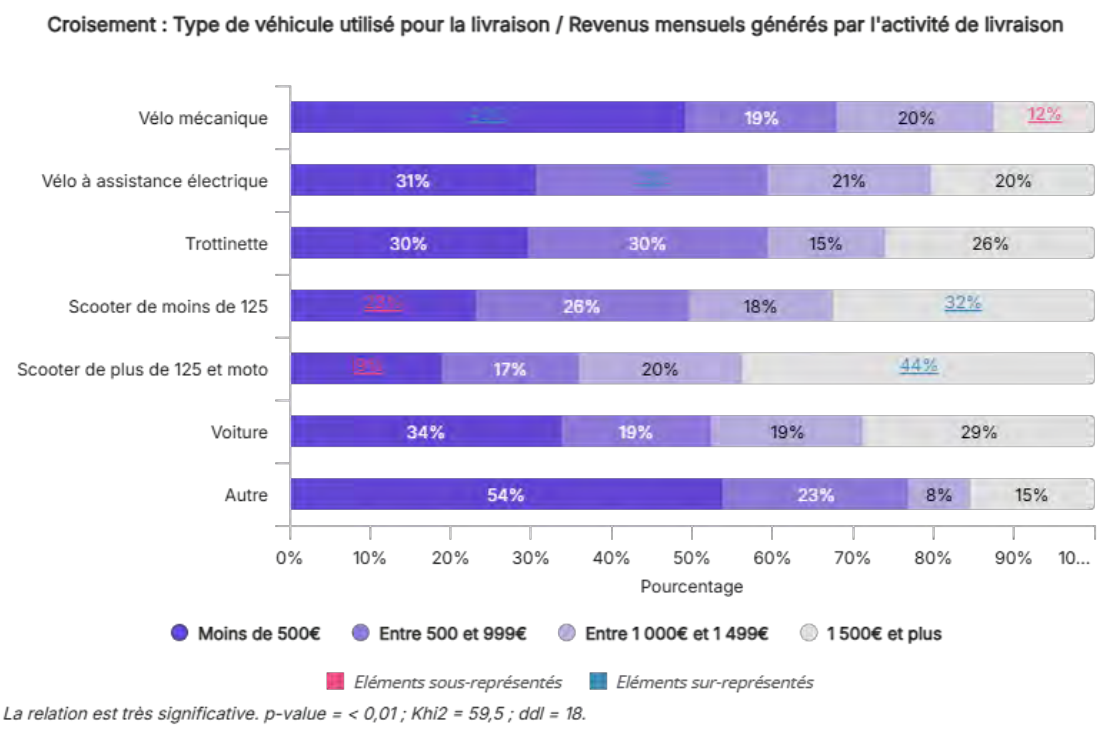


Figure 58 : Revenus mensuels associés à l'activité de livraison selon le type de véhicule utilisé (échantillon des livreurs ayant indiqué un montant de revenus - n = 808)

Les revenus générés par l'activité de livraison apparaissent également corrélés au **type de véhicule** utilisé. La livraison à **vélo mécanique** est ainsi associée à de **plus faibles revenus**, tandis que le **deux-roues motorisé** est associé à des **revenus plus élevés**. Près de la moitié des livreurs à vélo mécanique déclarent gagner moins de 500€ par mois avec leur activité de livraison, et seulement 12% 1 500€ ou plus. Les livreurs utilisant un scooter de plus de 125cc ou une moto sont quant à eux 44% à gagner 1 500€ ou plus, et 32% pour les livreurs avec de scooters de moins de 125 cc. Cette différence de revenus peut être mise en lien avec la puissance des véhicules, leur rapidité, et leur **capacité à parcourir un grand nombre de kilomètres rapidement** et avec moins de fatigue physique.

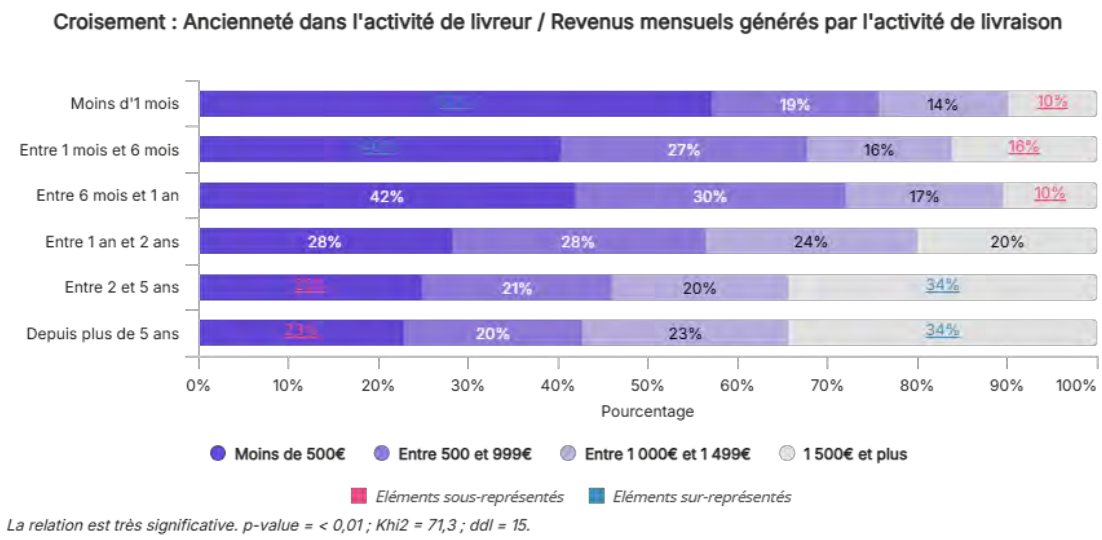


Figure 59 : Revenus mensuels associés à l'activité de livraison selon l'ancienneté dans l'activité de livraison (échantillon des livreurs ayant indiqué un montant de revenus - n = 808)

Enfin, les revenus générés par l'activité de livraison sont **corrélés à l'ancienneté** des livreurs dans l'activité, avec une tendance à l'**augmentation des revenus avec l'ancienneté**. Les bas revenus sont ainsi sur-représentés parmi les répondants les plus récemment entrés dans l'activité de livraison : 57% des répondants qui livrent depuis moins d'un mois et 40% de ceux qui livrent depuis un à six mois déclarent gagner moins de 500€ avec cette activité, alors que ce n'est le cas que de 25% des livreurs de 2 ans à 5 ans d'ancienneté, et de 23% de ceux livrant depuis plus de cinq ans.

b) Satisfaction vis-à-vis des revenus associés à l'activité de livraison

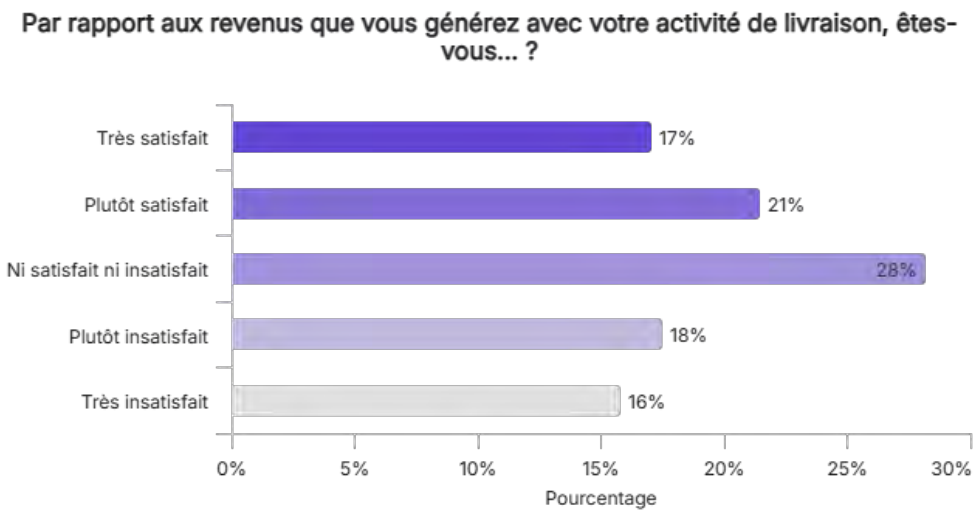


Figure 60 : Satisfaction vis-à-vis des revenus mensuels de l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 319)

38% des répondants se disent **satisfaits** de leur rémunération : **17% très satisfaits** et **21% plutôt satisfaits**. **28%** des livreurs enquêtés se déclarent **ni satisfaits ni insatisfaits** sur la question des revenus. **34%** des livreurs interrogés ont une **appréciation négative** de leur rémunération : **18%** se disent **plutôt insatisfaits** et **16%** se disent **très insatisfaits** de leurs revenus. À noter que la part de livreurs satisfaits est légèrement plus élevée que celles d'insatisfaits.

c) Temporalité des revenus associés à l'activité de livraison

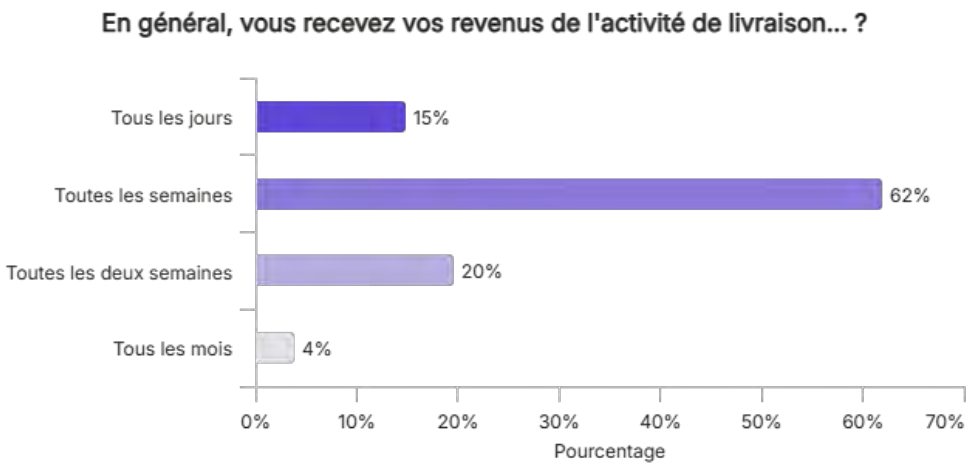


Figure 61 : Fréquence de la rémunération associée à l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 319)

La rémunération associée à l'activité de livraison pour des plateformes peut se faire selon différentes périodicités. La part de livreurs percevant cette rémunération **chaque mois**, comme la plupart des actifs, est **marginale** (4%).

La **majorité** des livreurs (**62%**) indique recevoir ses revenus de manière **hebdomadaire** et **20% toutes les deux semaines**. **15%** des livreurs reçoivent leurs revenus **quotidiennement**.

d) Compensation des revenus suite à l'accord de 2022

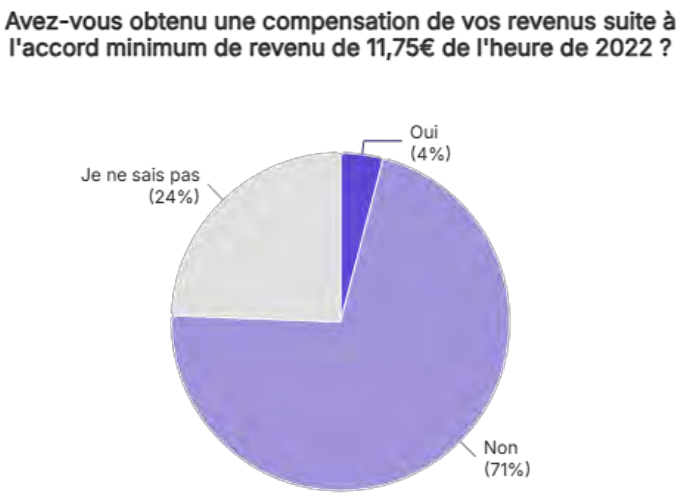


Figure 62 : Compensation des revenus suite à l'accord de 2022 (échantillon total – n= 1 319)

Seuls **4%** des livreurs ayant répondu à l'enquête indiquent avoir perçu une **compensation de leurs revenus** suite à l'accord minimum de revenu de 11,75€ de l'heure datant de 2022. 71% déclarent ne pas l'avoir perçue, et 24% indique ne pas savoir, soit une méconnaissance autour du dispositif.

e) Charges liées à l'activité de livraison

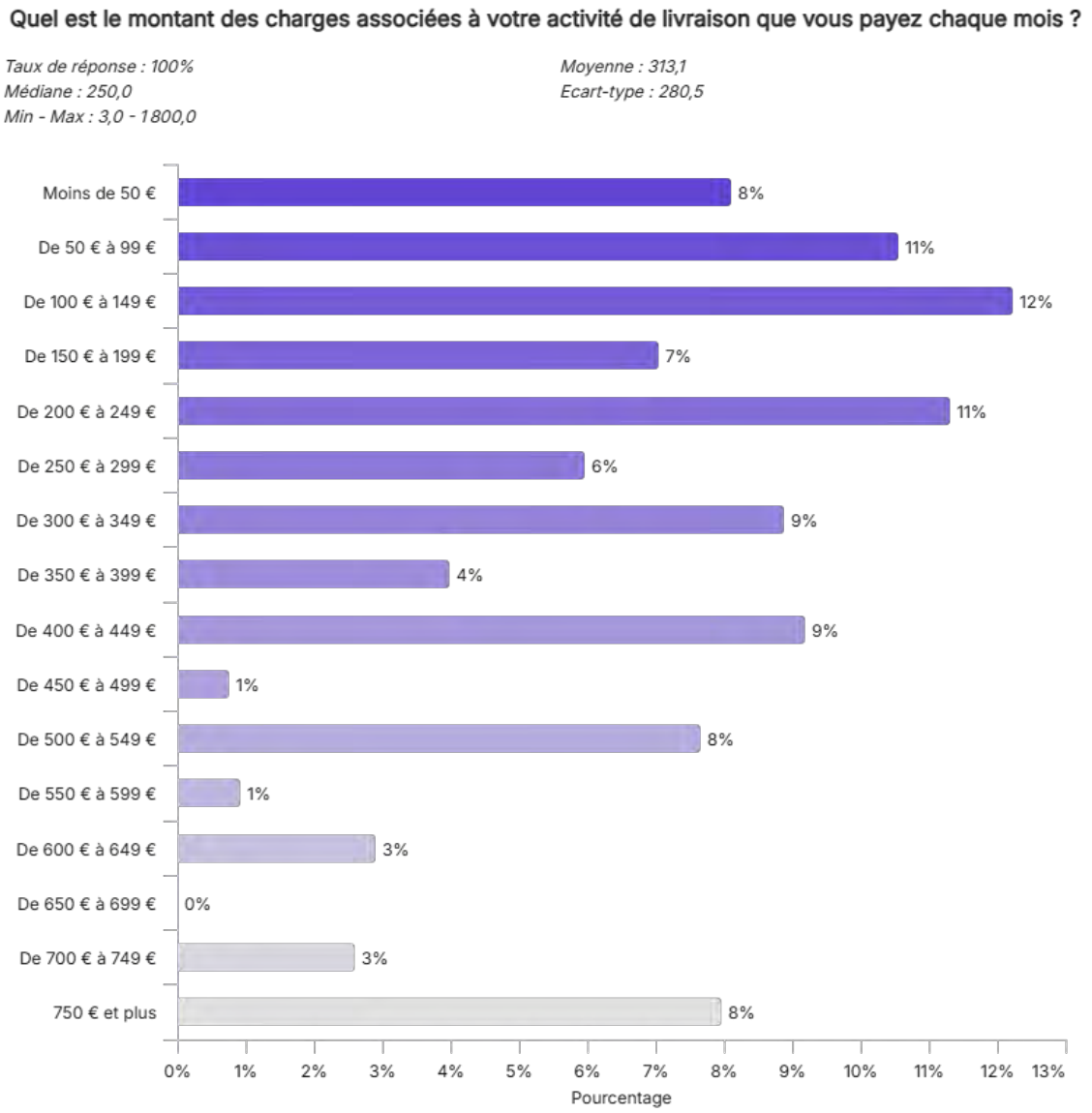


Figure 63 : Charges liées à l'activité de livraison (échantillon des répondants ayant indiqué un montant de charges – n = 654)

En moyenne, les livreurs ayant répondu à cette question ont indiqué payer **313,1€ de charges mensuelles** en lien avec leur activité. Le montant indiqué pour ces charges est très variable, comme l'indique la **médiane de 250**, assez éloignée de la moyenne, et l'écart-type de 280.

La **moitié** des répondants (49%) indique payer **moins de 250€ de charges mensuelles**, **29% entre 250 et 500€**, **15% entre 500 et 750€** et **8% payent 750€ et plus**. À noter que la formulation de « charges » a été volontairement retenue dans le questionnaire, pour aller questionner la perception subjective qu'en ont les travailleurs. L'idée était de comprendre

la différence entre leur revenu brut, et leur revenu net ressenti, sans détailler les écarts entre les deux, pour des raisons de simplicité.

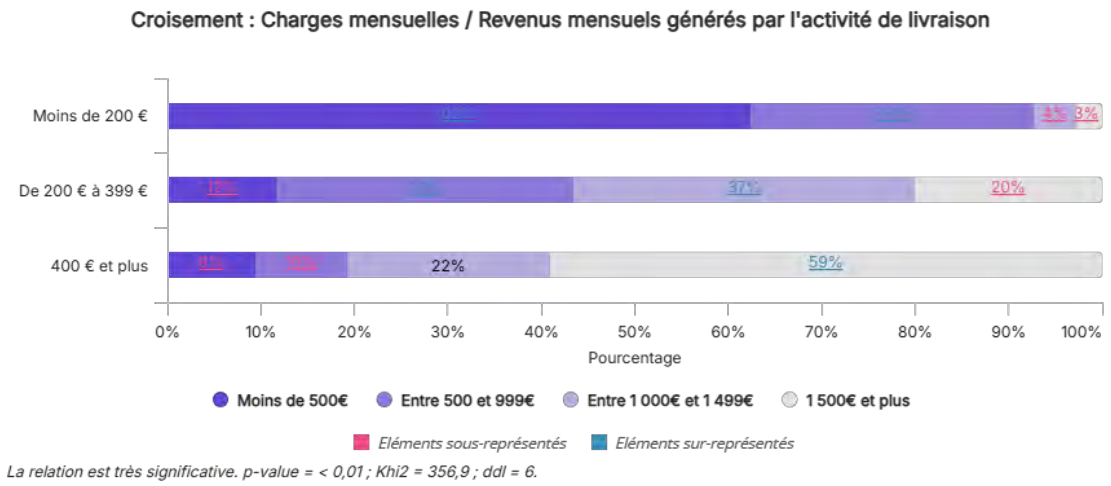


Figure 64 : Charges liées à l'activité de livraison (échantillon des livreurs ayant indiqué un montant de revenus et un montant de charges – n = 639)

Une corrélation peut être observée entre le montant déclaré des charges associées à l'activité de livraison et des revenus générés par cette activité, avec une association entre **charges plus faibles associées à des revenus plus faibles**. Ainsi, les livreurs gagnant moins de 500€ par mois sont 62% déclarer des charges de moins de 200€ par mois associées à cette activité, soit une sur-représentation par rapport aux autres catégories de revenus. Les livreurs qui déclarent générer au moins 1 500€ mensuels avec cette activité sont quant à eux 59% à déclarer y associer des charges d'au moins 400€ mensuels.

5. AUTRES ASPECTS DE L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

L'enquête produit enfin des données sur d'autres apsects de l'activité de livraison pour des plateformes, tels que les pratique de **location de compte**, l'utilisation des **applications**, l'**organisation des travailleurs** et les **projections** dans l'activité.

5.1. PRÊT ET EMPRUNT DE COMPTE SUR DES PLATEFORMES DE LIVRAISON

a) Prêt ou location de compte à un autre livreur



Figure 65 : Prêt ou location de compte à un autre livreur (échantillon total – n = 1 319)

Seuls **3%** des livreurs ayant répondu à l'enquête déclarent qu'il leur arrive de **prêter ou de louer leur compte sur une plateforme à un autre livreur**, la quasi-totalité déclarant ne pas recourir à cette pratique. 3% indiquent ne pas savoir ou ne pas se prononcer.

Nous pouvons ici avancer l'hypothèse d'un biais de sous-déclaration, la pratique du prêt ou de la location de compte étant illicite. D'autres enquêtes menées auprès de livreurs font à ce titre état de résultats très différents sur la question[5].

[5] L'enquête menée en 2025 auprès de 1 000 livreurs à Paris et à Lyon par l'Université Gustave Eiffel et 6t fait état de 67% de livreurs parisiens déclarant qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte à un autre livreur, et 6% de livreurs lyonnais. Vernet C. et Dablanc L. (Dir.), Krier C., Foucher F., Louvet N., Adoue F., Amoros E., Fontana L., Fort E., Gadegbeku B., Tandzi-Tonleu F., (2026), Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et à Lyon, Rapport final pour le projet ERROLI et la Chaire Logistics City, URL : https://www.6-t.co/article/etude-sur-les-livreurs-des-plateformes-de-livraison-instantanee-a-paris-et-a-lyon

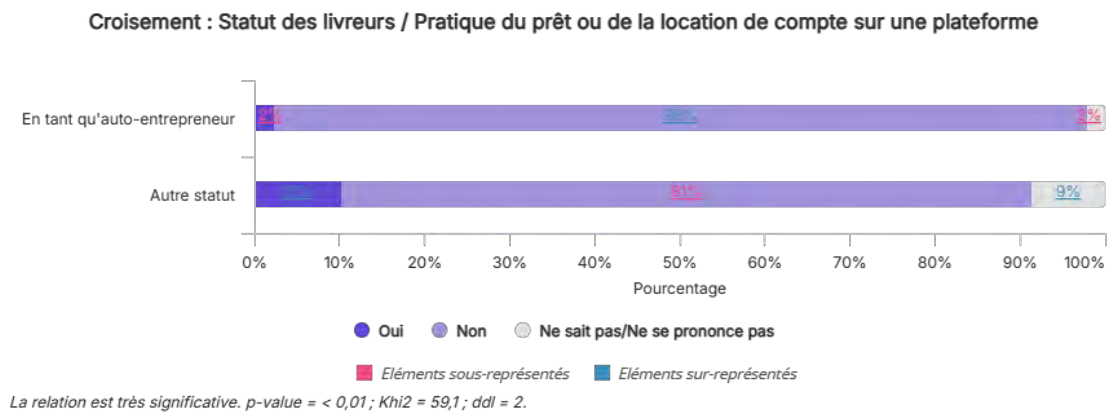


Figure 66 : Prêt ou location de compte à un autre livreur selon le statut (échantillon total – n = 1 319)

La pratique du **prêt** ou de la **location** de compte sur une plateforme est **moins présente parmi les livreurs auto-entrepreneurs** que parmi les livreurs à autre statut : les auto-entrepreneurs ne sont que **2%** à déclarer qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte à un autre livreur, **contre 10%** parmi les livreurs à autre statut, qui sont d'ailleurs également plus nombreux à déclarer ne pas savoir ou ne pas se prononcer.

b) Utilisation du compte d'un autre livreur



Figure 67 : Utilisation du compte d'un autre livreur (échantillon total – n =1 319)

Seuls 3% des livreurs ayant répondu à l'enquête déclarent qu'il leur arrive d'**utiliser eux-mêmes le compte d'un autre livreur**, la quasi-totalité déclarant ne pas recourir à cette

pratique et 3% indiquant ne pas savoir ou ne pas se prononcer. Le même biais que précédemment peut-être évoqué[6].

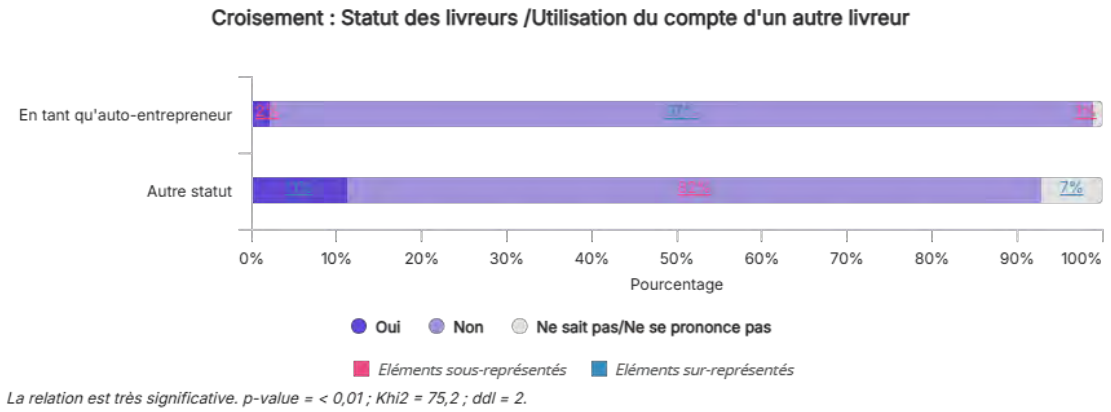


Figure 68 : Utilisation du compte d'un autre livreur selon le statut (échantillon total – n = 1 319)

De même que pour le prêt ou la location à un autre livreur, les **auto-entrepreneurs** sont **moins nombreux à déclarer qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un tiers sur une plateforme** : c'est le cas de 2% d'entre eux seulement, contre 11% pour les livreurs exerçant sous un autre statut.

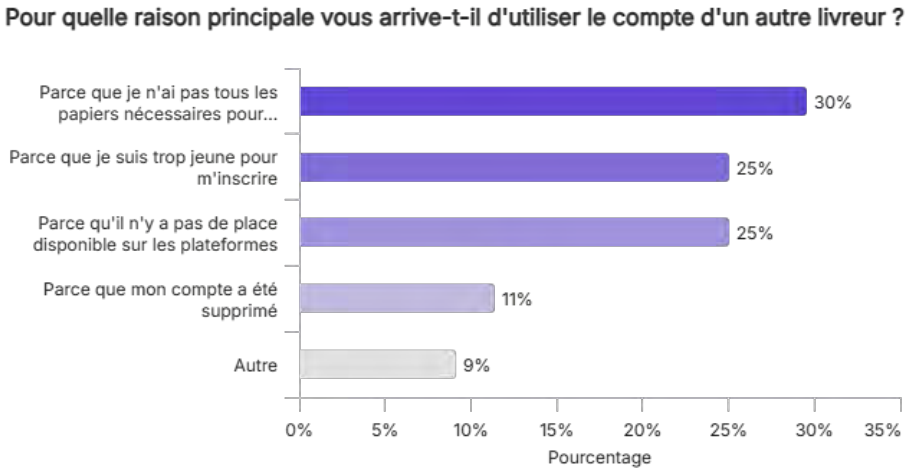


Figure 69 : Raison principale pour l'emprunt du compte d'un autre livreur (échantillon des personnes ayant répondu à « Oui » à la question de l'utilisation du compte d'un autre livreur – n = 44)

30% des livreurs ayant déjà emprunté le compte d'un autre livreur indiquent l'ont fait principalement pare qu'ils **ne possédaient pas les papiers nécessaires pour avoir leur propre compte**. **25%** évoquent comme raison principale le fait d'être **trop jeunes pour**

[6] L'enquête UGE/6t (op. cit.) fait état de 73% de livreurs parisiens et 24% de livreurs lyonnais déclarant qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur.

s'inscrire eux-mêmes, **25%** disent l'avoir fait en raison d'un **manque de places sur les plateformes**.

5.2. UTILISATION DES APPLICATIONS DE LIVRAISON

a) Opinion sur le fonctionnement des applications de livraison

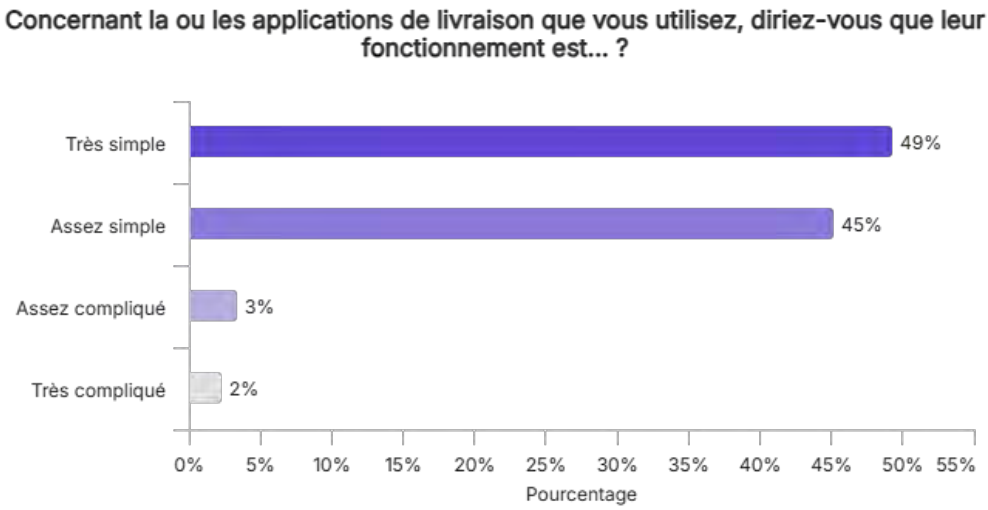


Figure 70 : Facilité d'utilisation perçue des applications de livraison (échantillon total – n =1 319)

Les livreurs ayant répondu à l'enquête font largement état d'une **facilité d'utilisation des applications**. Près de **la moitié** des livreurs enquêtés indiquent trouver l'utilisation des applications de livraisons « **très simple** », **45%** la jugent « **assez simple** ».

Seule une part marginale témoigne de difficultés avec les applications : 3% trouvent leur utilisation « assez compliquée » et 2% « très compliquée ».

b) Recours à des astuces pour maximiser le fonctionnement des applications

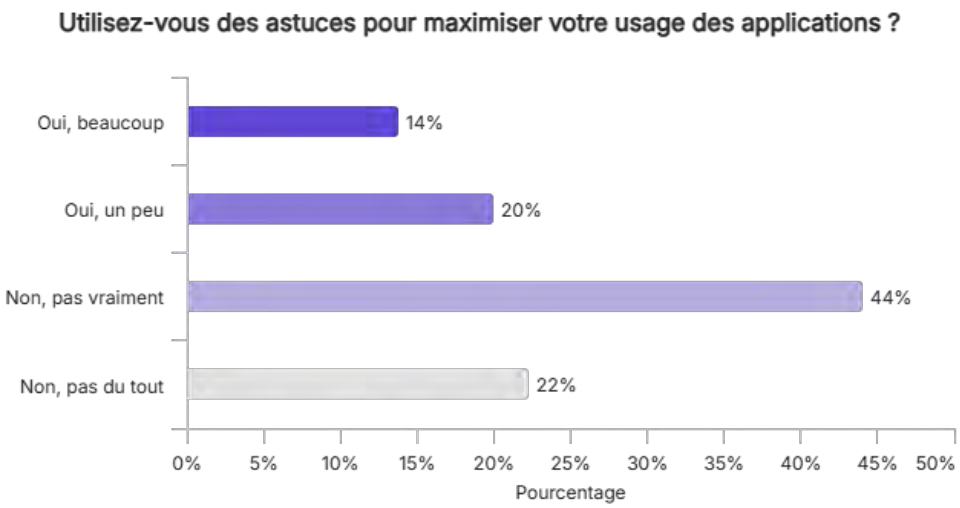


Figure 71 : Recours à des astuces pour maximiser l'usage des applications (échantillon total – n =1 319)

L'usage d'**« astuces » pour maximiser le fonctionnement des applications** de livraison ne concerne que qu'**un tiers** des livreurs ayant répondu à l'enquête (14% en utilisent « beaucoup » et 20% « un peu »).

44% déclarent ne « **pas vraiment** » en utiliser et **22%** « **pas du tout** ».

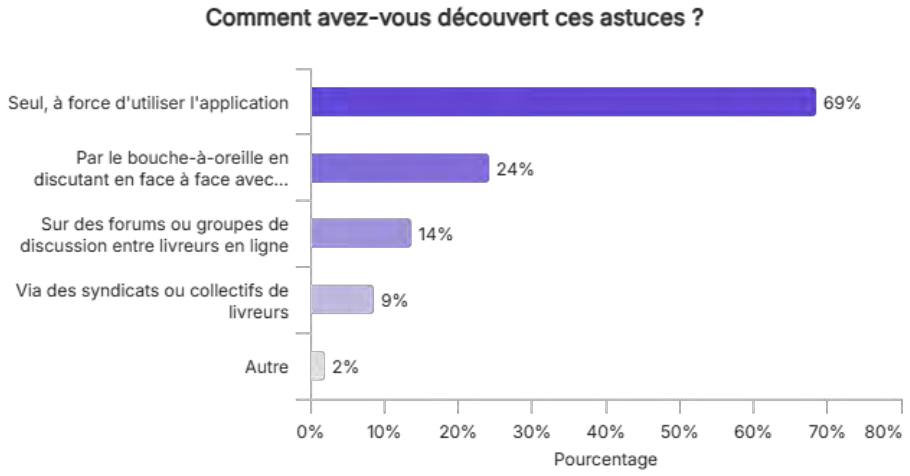


Figure 72 : Découverte des astuces pour maximiser l'usage des applications – plusieurs réponses possibles (échantillon des personnes ayant répondu « Oui beaucoup » ou « Oui, un peu » à la question précédente de l'usage d'astuces – n = 445)

69% des livreurs utilisant des techniques pour maximiser leur utilisation des applications les ont **acquises seuls, à force d'utiliser les applications**. **24%** en ont eu connaissance par le **bouche-à-oreille** en échangeant en face à face avec d'autres livreurs, **14% en ligne** sur

des forums ou des groupes de discussion entre livreurs, et **9% par le biais de syndicats ou de collectifs** de livreurs.

c) Désactivation de compte sur une plateforme de livraison



Figure 73 : Désactivation par une plateforme au cours des six derniers mois (échantillon total – n = 1 319)

14% des livreurs ayant répondu à l'enquête déclarent avoir vu leur compte **désactivé** par une plateforme **au cours des six derniers mois**.

5.3. ORGANISATION DES TRAVAILLEURS DES PLATEFORMES DE LIVRAISON

a) Appartenance à un syndicat ou collectif



Figure 74 : Appartenance à un syndicats ou un collectif (échantillon total – n = 1 319)

Seule une **minorité** de répondants (**8%**) déclare être membre d'un **syndicat** ou d'un **collectif** de livreurs.

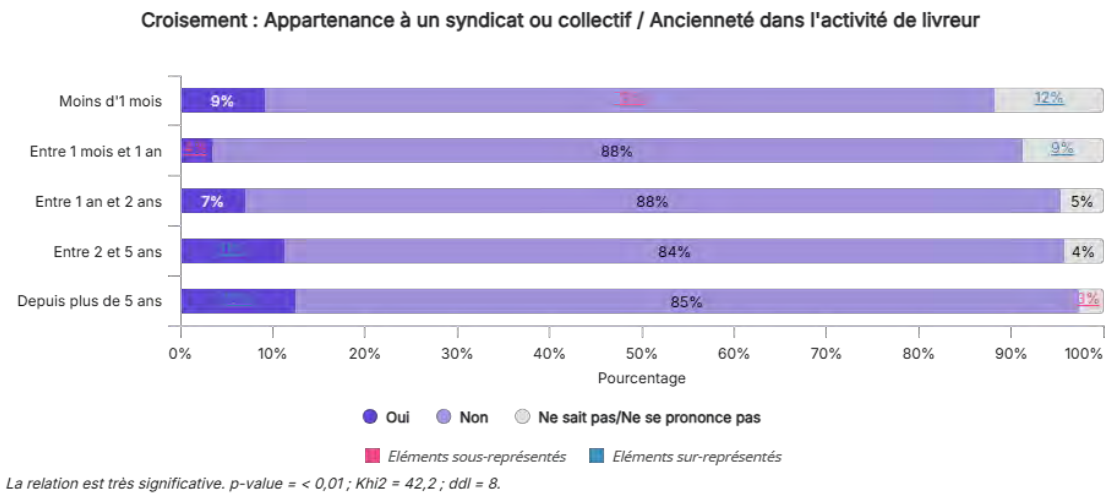


Figure 75 : Appartenance à un syndicats ou un collectif selon l'ancienneté dans l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 319)

Une corrélation peut être observée entre l'appartenance à un syndicat ou collectif et l'ancienneté dans l'activité de livraison. Les livreurs ayant **récemment débuté cette activité** (moins d'un an) sont ainsi **moins fréquemment membres de syndicats ou collectifs**, au contraire des livreurs « anciens », notamment depuis au moins 2 ans. À noter que les répondants livrant depuis moins d'un mois se démarquent surtout par une tendance plus forte à ne pas savoir ou ne pas se prononcer.

b) Appartenance à un groupe ou communauté en ligne

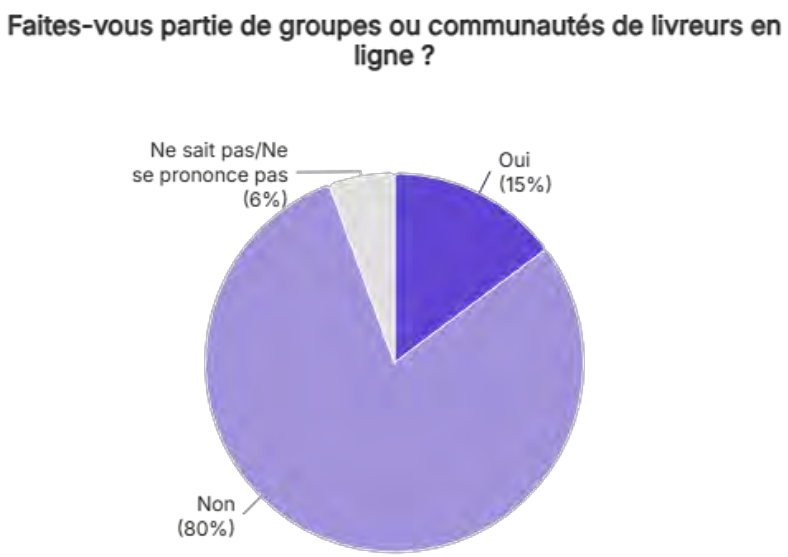


Figure 76 : Appartenance à des groupes ou communautés en ligne (échantillon total – n=1 319)

La part de répondants **membres de groupes ou de communautés en ligne** est un peu plus importante, bien que cela ne représente qu'une minorité de l'échantillon : ils sont **15%** à s'en déclarer membres.

c) Fréquentation de maisons de livreurs



Figure 77 : Fréquentation de maisons de livreurs (échantillon total – n =1 319)

14% des livreurs ayant répondu à l'enquête indiquent **fréquenter des maisons de livreurs**, tandis que la grande majorité (86%) déclarent ne pas le faire.

5.4. RISQUES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

a) Accidents de la route dans l'activité de livraison



Figure 78 : Accident de la route dans l'activité de livraison ayant occasionné des blessures dans les 12 derniers mois (échantillon total – n = 1 319)

23% des livreurs ayant répondu à l'enquête déclare **avoir subi un accident de la route avec blessures** au cours de l'année passée dans le cadre de son activité de livraison.

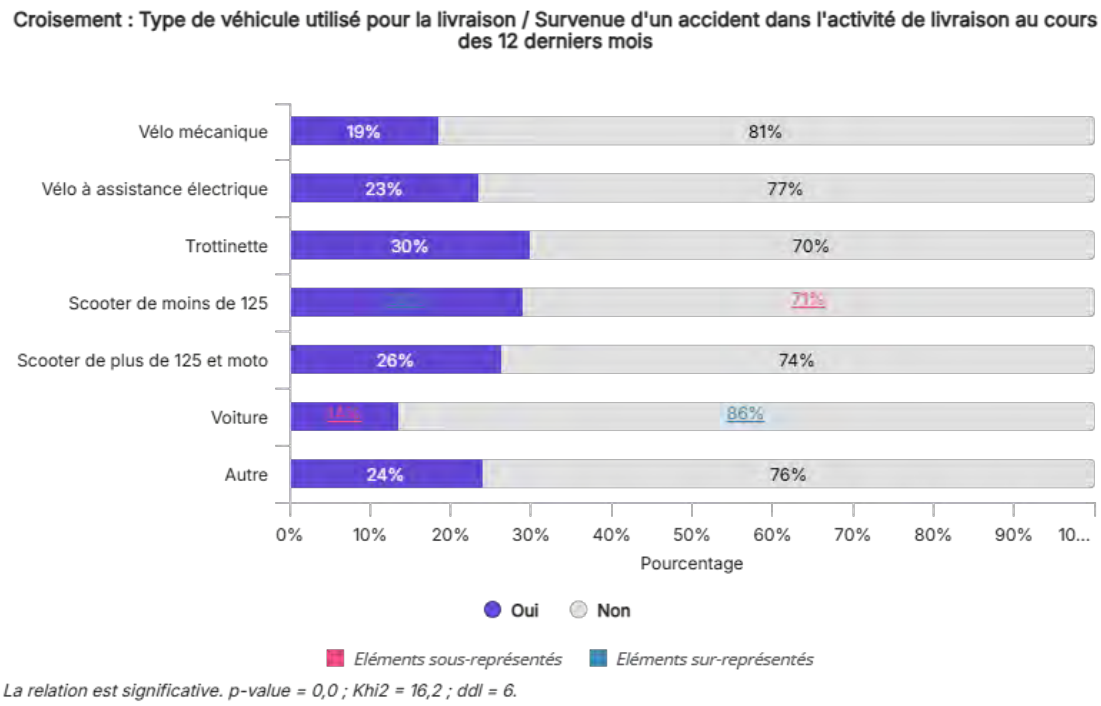


Figure 79 : Accident de la route dans l'activité de livraison selon le type de véhicule (échantillon total – n = 1 319)

L'accidentologie dans l'activité de livraison **varie selon le type de véhicule** utilisé : les **accidents** sont ainsi **sur-représentés** parmi les livreurs utilisant un **scooter de moins de 125 cc** (29% d'entre eux ont eu un accident au cours des 12 derniers mois – à noter que la relation n'est pas statistiquement significative pour les deux-roues motorisés de plus grosse cylindrée) et **largement sous-représentés** parmi ceux utilisant une **voiture** pour leur livraison (seuls 14% d'entre eux ont eu un accident au cours des 12 derniers mois).

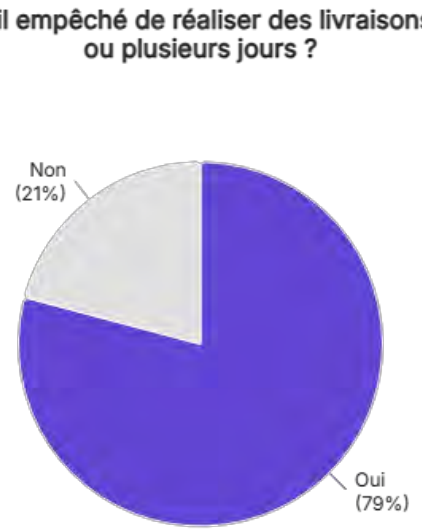


Figure 80 : Suspension de l'activité de livraison en raison d'un accident (échantillon des personnes ayant répondu « Oui » à la question des accidents – n = 297)

Dans **79%** des cas, les livreurs ayant subi un accident n'ont **pas pu réaliser de livraisons pendant plus un ou plusieurs jours** en raison des blessures occasionnées, ce qui se traduit par une perte de revenus pour les travailleurs indépendants payés à la course.

b) Agressions dans l'activité de livraison



Figure 81 : Agressions physiques ou verbales dans le cadre de l'activité de livraison au cours des deux dernières années (échantillon total – n = 1 319)

28% des livreurs ayant participé à l'enquête indiquent avoir été **victime d'une agression physique ou verbale** au cours des deux dernières années dans le cadre de leur activité de livraison.

5.5. PROJECTIONS DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

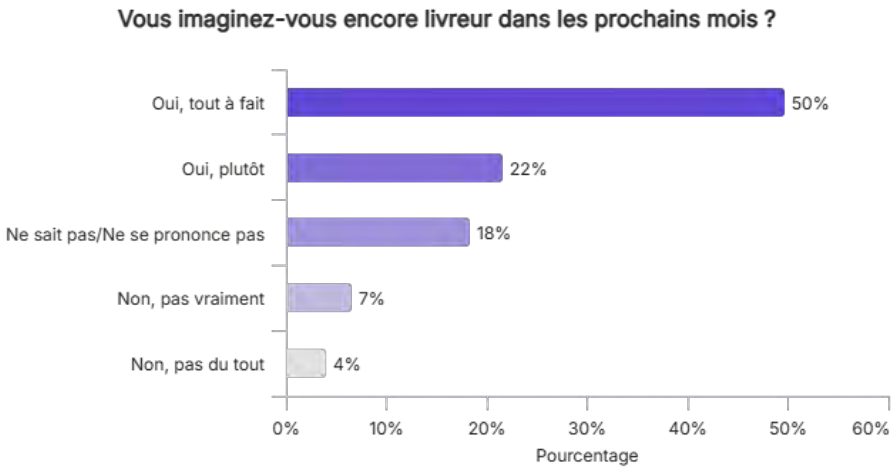


Figure 82 : Projection dans l'activité de livraison dans les prochains mois (échantillon total – n = 1 319)

Près des trois quarts des livreurs ayant répondu à l'enquête déclarent **s'imaginer encore livreurs dans les prochains mois** : **50% « tout à fait »** et 22% « plutôt ».

Seuls **9%** des répondants ne se projettent pas dans cette activité pour les mois à venir. Une part significative (18%) indique ne pas savoir ou ne pas se prononcer.

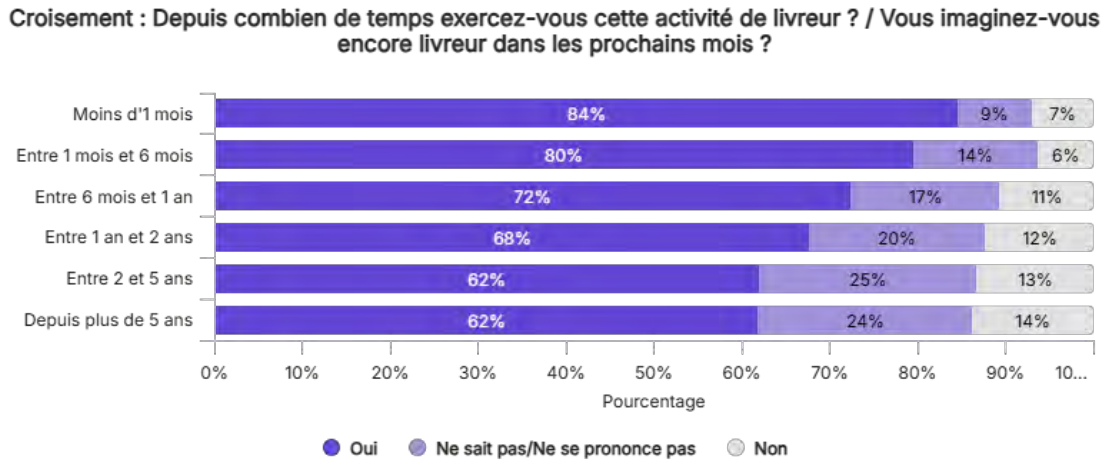


Figure 83 : Projection dans l'activité de livraison dans les prochains mois selon l'ancienneté (échantillon total – n = 1 319)

On constate que **la projection dans le métier dans les prochains mois s'amenuise à mesure que les livreurs prennent de l'ancienneté**. Si 84% des livreurs exerçant depuis moins d'un mois se projettent en tant que livreurs dans les mois à venir, ce n'est le cas que de 62% de ceux travaillant depuis plus de 5 ans. On remarque également que la part d'incertitude et de projection négative tend à augmenter : 9% des livreurs débutants ne savent pas ou ne se prononcent pas sur cette question et 7% ne se projettent pas dans le métier, contre 24% des plus anciens qui ne savent pas ou ne se prononcent pas et 14% qui ne se voient pas poursuivre dans les mois à venir.

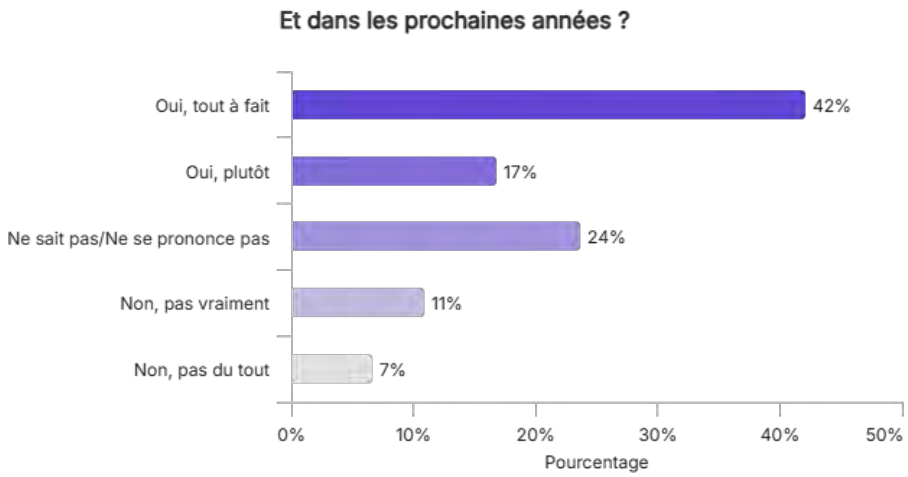


Figure 84 : Projection dans l'activité de livraison dans les prochaines années (échantillon total – n = 1 319)

Pour ce qui est des **prochaines années**, une part un peu moins importante des livreurs quoique majoritaire (**59%**) déclarent **se projeter** dans l'activité de livraison : 42% « tout à fait » et 17% « plutôt ».

La projection dans les prochaines années suscite également **davantage d'incertitudes** : la part de livreurs ne sachant pas ou ne se prononçant pas est également plus élevée que pour les prochains mois et cela concerne **près d'un quart** des répondants.

11% des répondants ne se projettent « **pas vraiment** » dans l'activité dans les prochaines années et **7%** « **pas du tout** ».

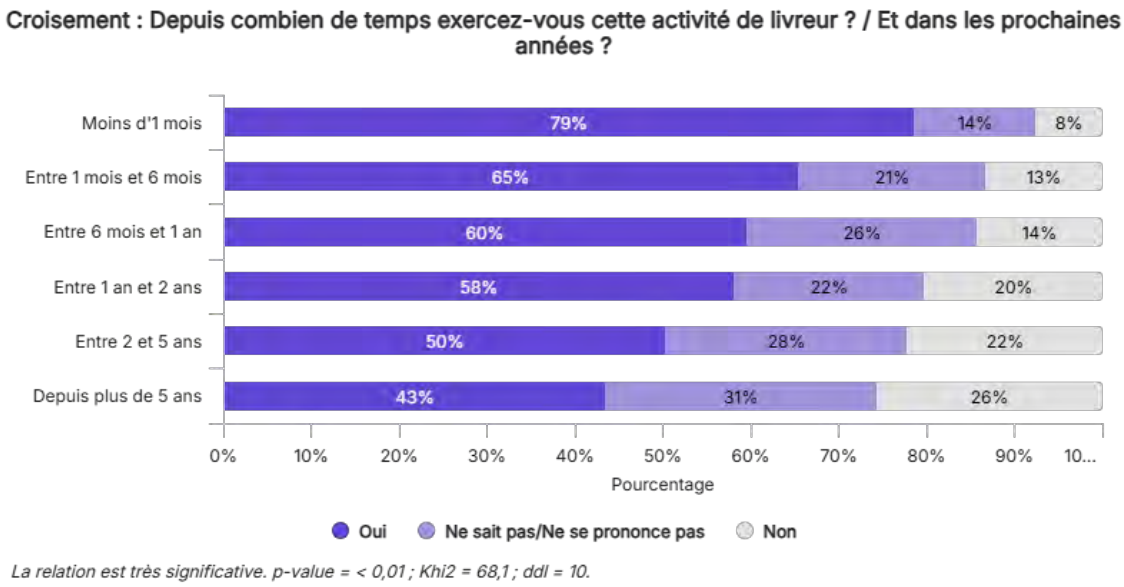


Figure 85 : Projection dans l'activité de livraison dans les prochaines années selon l'ancienneté (échantillon des personnes ayant répondu à la question sur la projection dans les prochaines années – n = 1 271)

Le phénomène observé précédemment est **encore plus marqué en ce qui concerne la projection de long terme**. Celle-ci est en effet moindre dès l'entrée dans le métier et connait un amenuisement plus fort que pour les projections de court terme : 79% des livreurs débutants se voyant encore livreurs dans les années à venir, contre 43ù des livreurs les plus anciens. La part d'incertitude et de projection négative augmentent également significativement : 14% des livreurs depuis moins d'un mois ne savant pas ou ne se prononcent pas et 9% ne se projettent pas dans les années à venir, tandis que 31% des livreurs de plus de 5 ans ne savent pas ou ne se prononcent pas et plus d'un quart (26%) ne se projettent pas en tant que livreurs sur le long terme.

Pour cette question comme pour la précédente, précisons qu'il demeure difficile de savoir si ces projections ou ces absences de projections dans l'activité de livraison sont davantage choisies ou subies.

CHIFFRES CLEFS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES LIVREURS

Profil des livreurs

> 91% d'hommes, 7% de femmes
> 33 ans en moyenne
> 54% de nationalité française, 14% algérienne, 9% afghane
> 87% auto-entrepreneurs
> 49% exercent depuis moins d'un an
> 37% ont une activité complémentaire rémunurée

Déplacements et dimension spatiale de l'activité des livreurs

> 42% livrent à VAE, 20% à vélo mécanique, 14% à scooter (<125cc)
> 65% ont un secteur de livraison récurrent

Temporalité et attente dans l'activité de livraison

> 24 minutes d'attente moyenne qu'une course soit proposée
> 11 minutes d'attente moyenne qu'une commande soit remise par le restaurateur
> 14 minutes en moyenne pour amener une commande chez le client
> 23% refusent très souvent des livraisons, 28% assez souvent
> 70% livrent aussi bien la semaine que le week-end
> 89% livrent entre 18h et 23h, 59% entre 11h et 15h

Indicateurs quantitatifs sur l'activité de livraison

> 5,7 jours de travail de livraison en moyenne par semaine
> 5,6 heures passées en courses en moyenne par jour de livraison
> 7,3 heures travaillées en moyenne par jour de livraison
> 11,4 livraisons réalisées en moyenne par jour de livraison
> 66 km effectués en moyenne par jour de livraison
> 964€ générés en moyenne par mois par l'activité de livraison
> 313€ de charges mensuelles associées en moyenne à l'activité de livraison

Autres aspects de l'activité de livraison

> 14% de livreurs ont été désactivés par une plateforme au cours des 6 derniers mois
> 8% sont membres d'un syndicat ou collectif de livreurs
> 15% appartiennent à un groupe ou une communauté de livreurs en ligne
> 23% ont subi un accident de la route dans le cadre de leur activité de livraison, ayant occasionné des blessures, au cours des 12 derniers mois
> 28% ont été victimes d'une agression physique ou verbale dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 2 dernières années
> 72% s'imaginent encore livreur dans les prochains mois
> 59% s'imaginent encore livreur dans les prochaines années

3 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CHAUFFEURS VTC

1. PROFIL DES CHAUFFEURS VTC

L'enquête permet tout d'abord de connaître le **profil** des chauffeurs VTC, qu'il s'agisse de leur profil sociodémographique ou de leurs caractéristiques en tant que travailleurs pour des plateformes de livraison.

1.1. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES CHAUFFEURS VTC

a) Genre des chauffeurs VTC

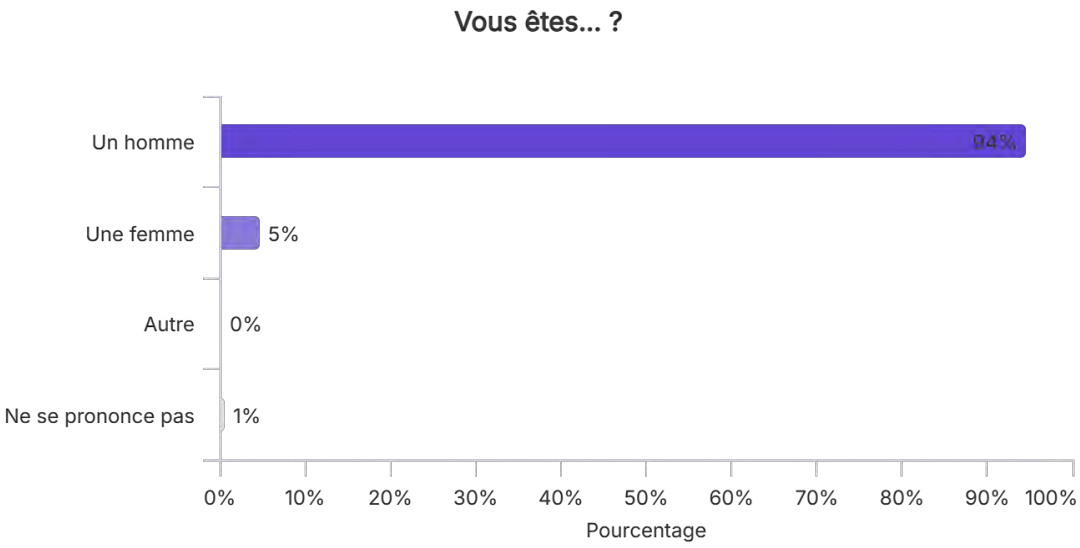


Figure 86 : Genre des chauffeurs VTC (échantillon total – n = 593)

La **très grande majorité** des chauffeurs VTC sont des **hommes** (94%). Seuls **5%** des personnes ayant répondu à l'enquête sont des **femmes**.

b) Âge des chauffeurs VTC

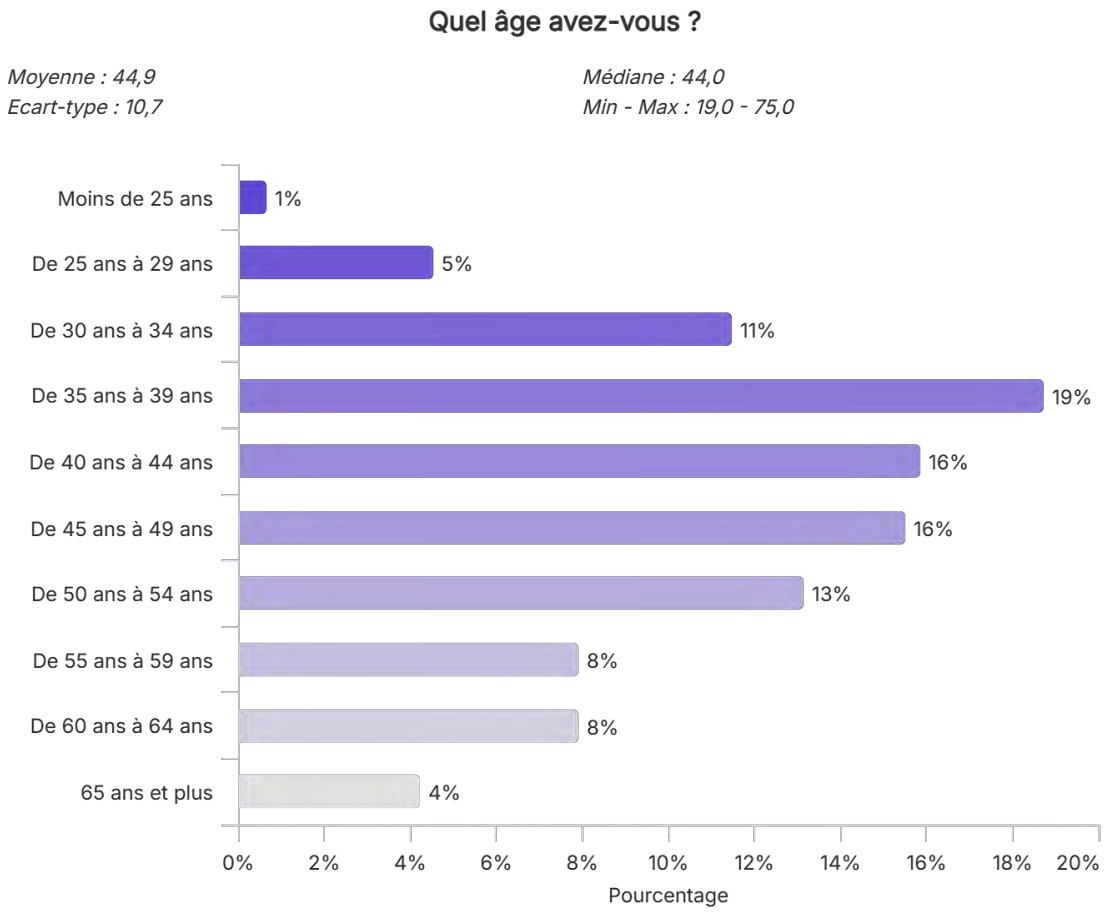


Figure 87 : Âge des chauffeurs VTC (échantillon total – n = 593)

L'**âge moyen** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête est de **45 ans** et la médiane est de 44 ans, indiquant une répartition relativement symétrique. Le premier quartile d'âge est de 37 ans et le dernier quartile est de 52 ans. L'écart-type est de 10,7. Les chauffeurs constituent une population relativement **plus âgée** que la population active française.

On remarque en effet une **sous-représentation des tranches d'âge les plus jeunes** par rapport à la population active française[7] dans son ensemble : les moins de 25 ans y représentent 10,8% des actifs contre seulement 1% des chauffeurs VTC, les 25-29 ans représentent 10,3% des actifs contre 5% des chauffeurs VTC.

Près des **deux tiers** (65%) des chauffeurs VTC sont âgés de **40 ans ou plus**, là où cette tranche d'âge représente 55,9% des actifs français. Les 35-39 ans (19%) sont également sur-représentés en comparaison avec la population active française (11,9%).

[7] Voir notamment : https://www.insee.fr/fr/statistiques/8612528?sommaire=8612596

c) Nationalité des chauffeurs VTC

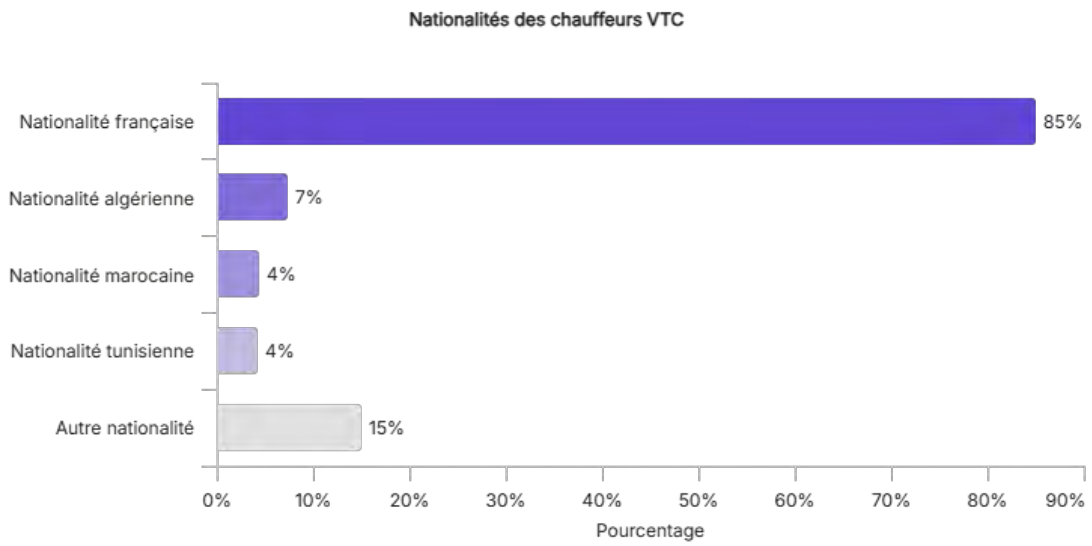


Figure 88 : Nationalité des chauffeurs VTC – jusqu'à 2 réponses possibles (échantillon total – n = 593)

Les chauffeurs VTC interrogés avaient la possibilité d'indiquer deux nationalités : 14% des répondants ont indiqué une seconde nationalité. Au total, qu'elle ait été indiquée en premier ou en second, **85%** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête ont la **nationalité française**, ce qui en fait la nationalité majoritaire au sein de l'échantillon.

Les autres nationalités ne sont représentées qu'en de bien plus faibles proportions, avec **7%** de chauffeurs VTC **algériens**, **4%** de chauffeurs VTC **marocains** et 4% de chauffeurs VTC **tunisiens**. Les autres nationalités ne sont représentées que de manière marginale (<3% chacune).

1.2. CARACTÉRISTIQUES PROFESSIONNELLES DES CHAUFFEURS VTC

a) Lieu d'activité des chauffeurs VTC

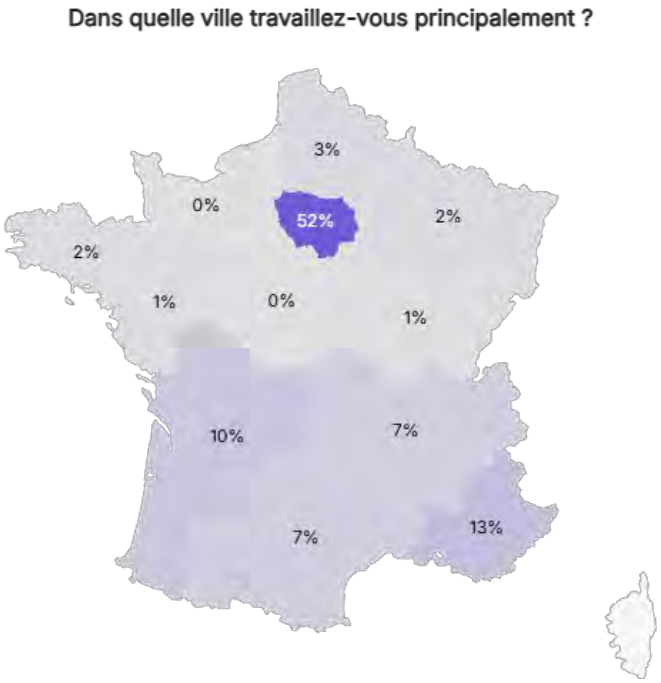


Figure 89 : Commune de travail des chauffeurs VTC interrogés – France entière (échantillon total – n = 538)

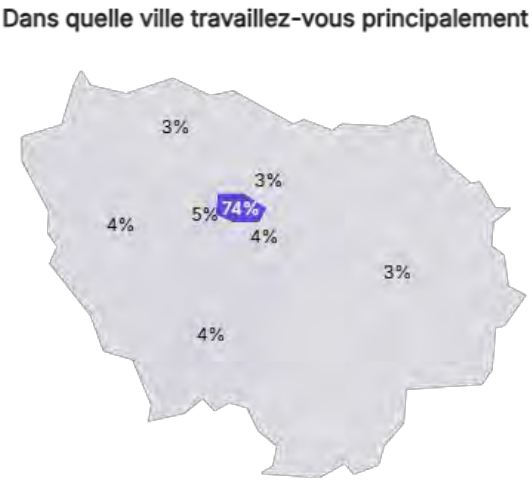


Figure 90 : Commune de travail des chauffeurs VTC interrogés – Île-de-France (échantillon des répondants travaillant en Île de France – n = 280)

Plus de la moitié des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête exerce cette activité en **Île-de-France**, essentiellement à Paris.

b) Plateformes utilisées par les chauffeurs VTC

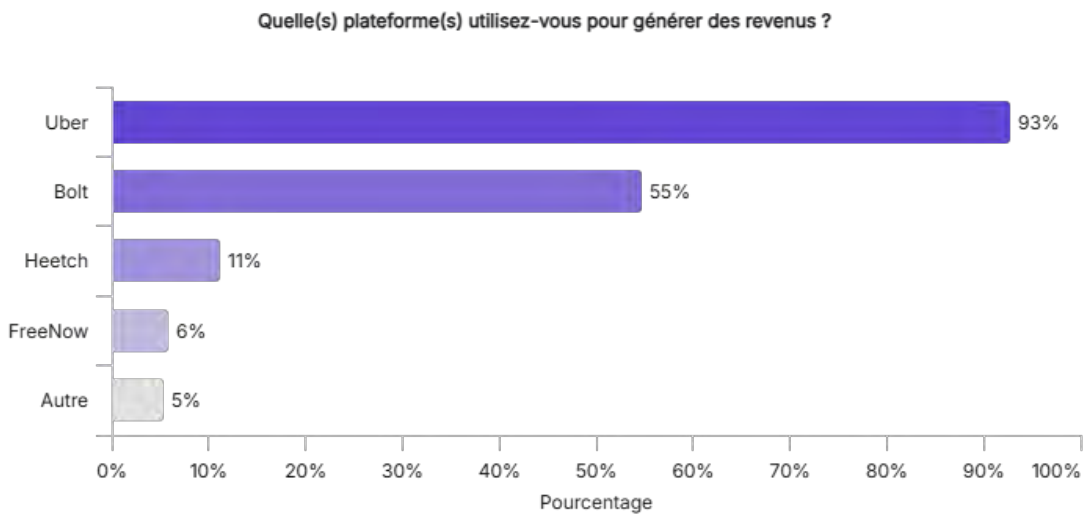


Figure 91 : Plateforme(s) utilisée(s) par les chauffeurs VTC pour générer des revenus – plusieurs réponses possibles (échantillon total - n = 593)

Les chauffeurs VTC ont été invités à indiquer pour quelle(s) plateforme(s) ils réalisent des courses, sous forme de réponse libre (texte à écrire dans une case). Ils pouvaient ainsi indiquer plusieurs plateformes.

La plateforme la plus représentée au sein de l'échantillon est, de loin, **Uber**, avec **93%** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête qui indiquent travailler via cette plateforme. **Bolt** est ensuite utilisée par **55%** des répondants. Les plateformes **Heetch** et **FreeNow** ne sont mentionnées que dans des proportions bien moindres, respectivement par **11%** et **6%** des répondants.

59% des chauffeurs utilisant Uber utilisent également d'**autres plateformes**, en premier lieu Bolt.

Pour **5%** des répondants, aucune plateforme de transport de personnes n'a pu être identifiée, la réponse libre indiquée n'étant **pas exploitable** (texte incohérent, sans rapport avec une plateforme existante).

c) Statut des chauffeurs VTC

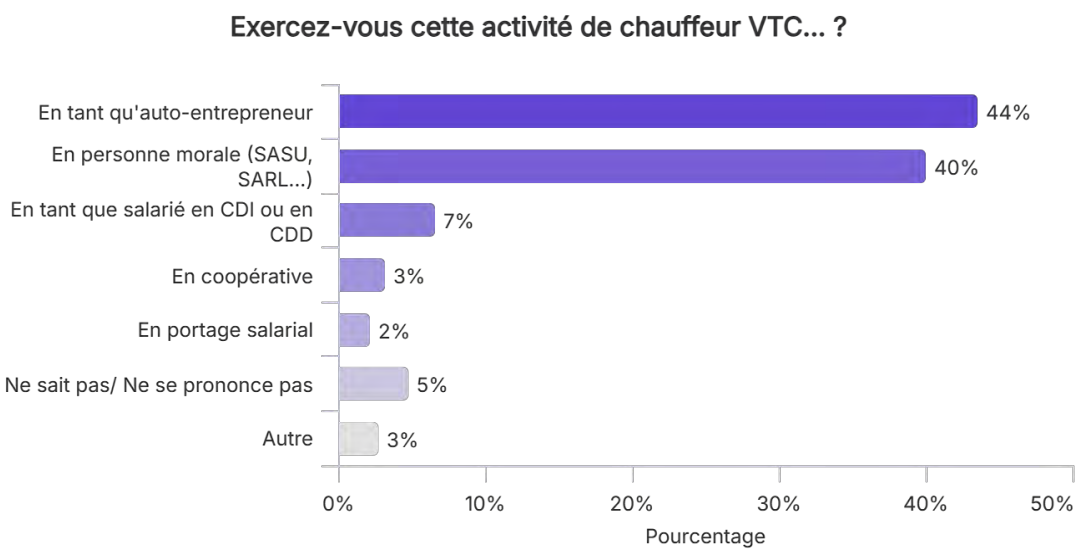


Figure 92 : Statut des chauffeurs VTC (échantillon total – n = 593)

Les deux statuts les plus représentés au sein de l'échantillon sont **l'auto-entreprenariat (44%)** et la constitution en **personne morale (40%)**.

Les autres statuts ne sont représentés que de manière marginale : **7%** des répondants sont **salariés**, **3% coopérateurs** et **2%** en **portage salarial**.

d) Ancienneté dans l'activité de VTC

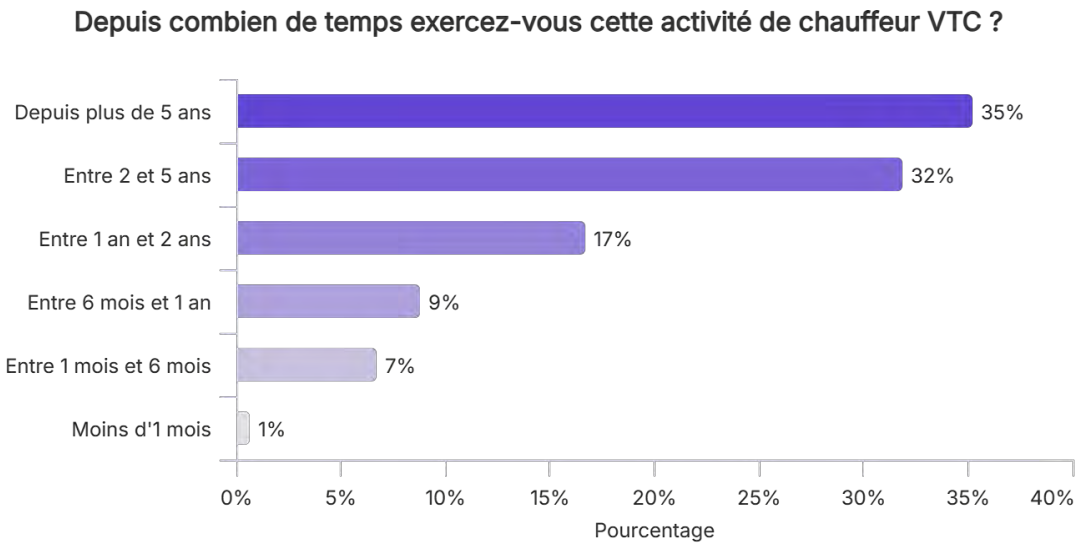


Figure 93 : Ancienneté des chauffeurs dans l'activité de VTC (échantillon total – n = 593)

L'ancienneté des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête apparait relativement importante : **35%** exercent cette activité depuis **plus de 5 ans** et **32%** depuis **2 à 5 ans**.

Seuls **17%** des répondants exercent cette activité de VTC depuis **moins d'un an**.

e) Choix de l'activité de VTC

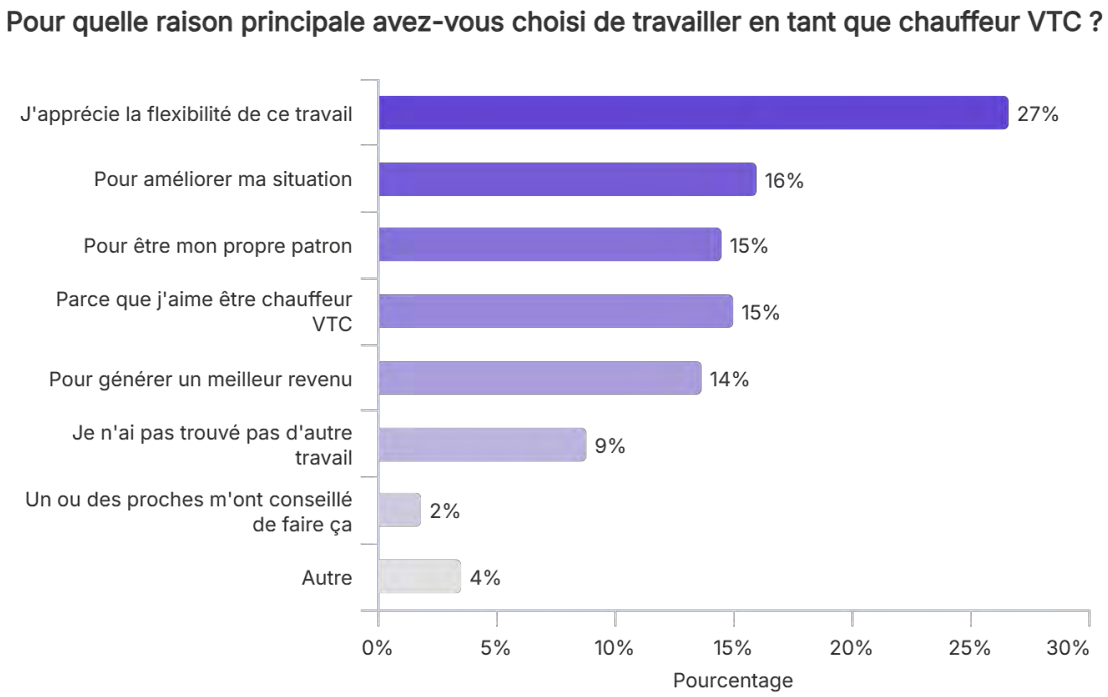


Figure 94 : Raison principale du choix de l'activité de VTC (échantillon total – n = 593)

La motivation la plus citée ayant mené au choix de l'activité de VTC est la **flexibilité** appréciée de ce travail, citée par 27% des répondants.

Arrivent ensuite, avec des taux de citation similaires de 14 à 16%, **quatre raisons secondaires** : la volonté d' « **améliorer [s]a situation** », d' « **être [s]on propre patron** », le fait d' « **aime[r] être chauffeur VTC** » et la volonté de « **générer un meilleur revenu** ».

9% des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête évoquent le fait de **ne pas avoir trouvé d'autre travail**.

Les motivations principales relevant plutôt d'un **choix** sont **davantage représentées** (**57%** des répondants choisissent pour principale motivation la flexibilité appréciée, être son propre patron, aimer être chauffeur VTC) **que celles relevant plutôt d'une situation contrainte ou subie** (**39%** des répondants choisissent pour principale motivation la volonté d'améliorer sa situation, de générer un meilleur revenu ou de ne pas trouver d'autre travail).

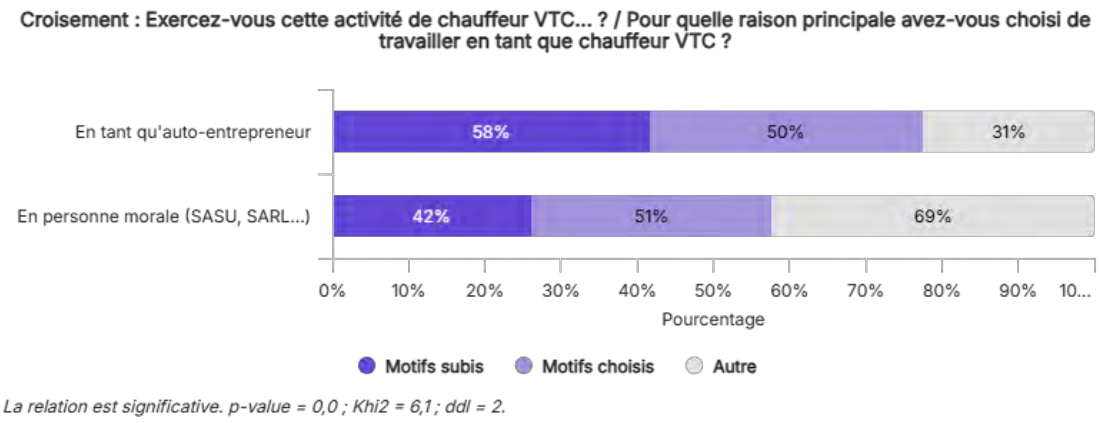


Figure 95 : Motifs de choix de l'activité de chauffeur VTC selon le statut (échantillon des chauffeurs ayant indiqué un statut : n=565)

Plus de la moitié des chauffeurs travaillant en tant qu'auto-entrepreneurs dans notre échantillon (58%) ont indiqué **au moins un motif de choix relevant de la contrainte**. Ce chiffre est significativement **plus faible chez les chauffeurs constitués en personne morale (42%).** Cependant, le taux de chauffeurs interrogés ayant indiqué au moins un motif de choix non-contraint est stable d'un statut à l'autre, autour de 50%. C'est la part de motifs « autres » qui varie significativement d'un statut à l'autre, passant de 31% pour les auto-entrepreneurs à 69% pour les chauffeurs exerçant en personne morale.

f) Formation VTC

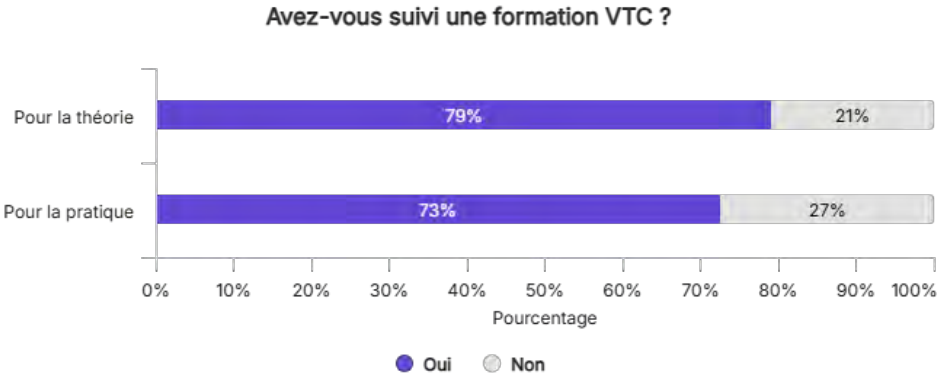


Figure 96 : Suivi d'une formation VTC pour la théorie et la pratique (échantillon total – n = 593)

La **grande majorité** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent avoir suivi une **formation** pour exercer cette activité : **79%** pour la **théorie** et **73%** pour la **pratique**.

g) Obtention de la licence VTC



Figure 97 : Mode d'obtention de la licence VTC (échantillon total – n = 593)

La **grande majorité** (**84%**) des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent avoir obtenu leur licence VTC **en passant l'examen**, pour **16%** déclarant l'avoir obtenue **par équivalence**.

h) Cumul d'activités professionnelles

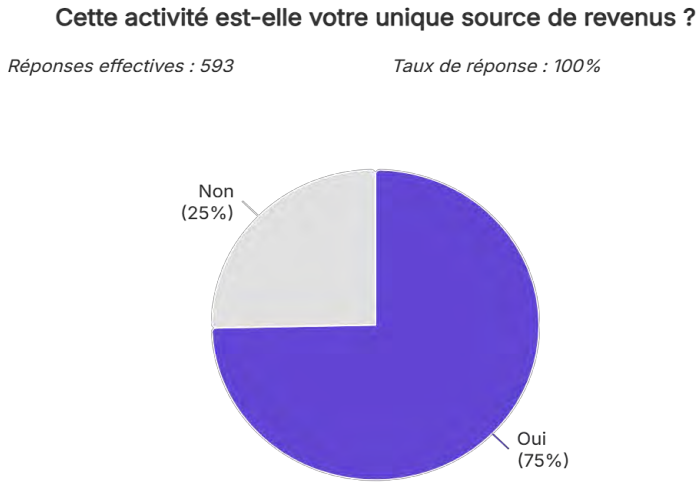


Figure 98 : Activité complémentaire des chauffeurs VTC (échantillon – n = 593)

Pour les **trois quarts** des répondants, l'activité de chauffeur VTC est leur **unique source de revenus**.

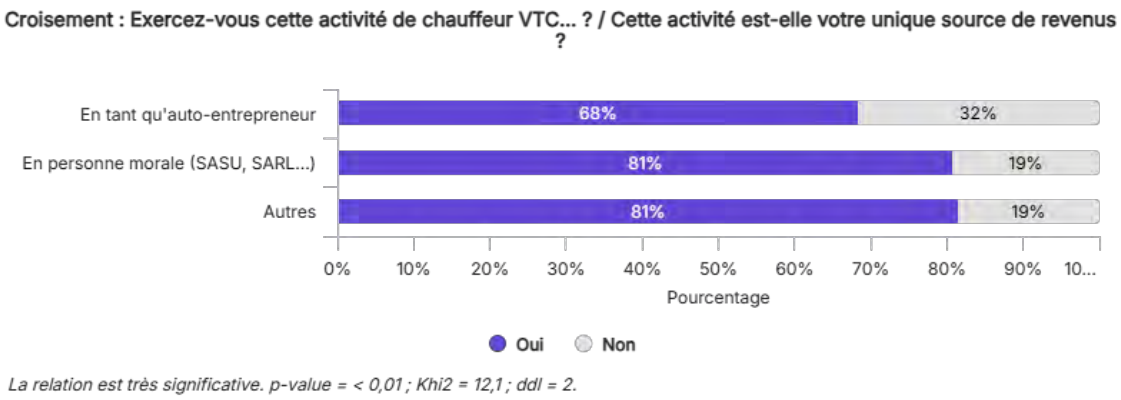


Figure 99 : Activité complémentaire selon le statut (échantillon des chauffeurs ayant indiqué un statut : n= 565)

On constate un certain écart dans le cumul d'activité entre les chauffeurs exerçant en tant qu'auto-entrepreneurs et constitués en personne morale. Ces derniers sont seulement **19% à cumuler leur activité de chauffeurs avec une autre source de revenus, contre 32% pour les chauffeurs auto-entrepreneurs** de notre échantillon.

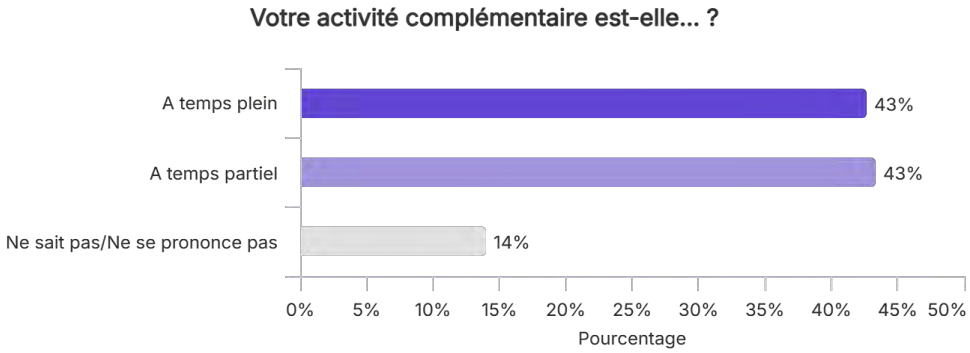


Figure 100 : Temps de travail pour l'activité complémentaire au VTC pour des plateformes (échantillon des chauffeurs VTC exerçant une activité complémentaire – n = 150)

Pour les 25% de répondants qui exercent une **activité complémentaire** à celle de VTC via une plateforme, celle-ci est exercée **à temps plein ou à temps partiel** dans de proportions similaires (43% pour chacune de ces modalités).

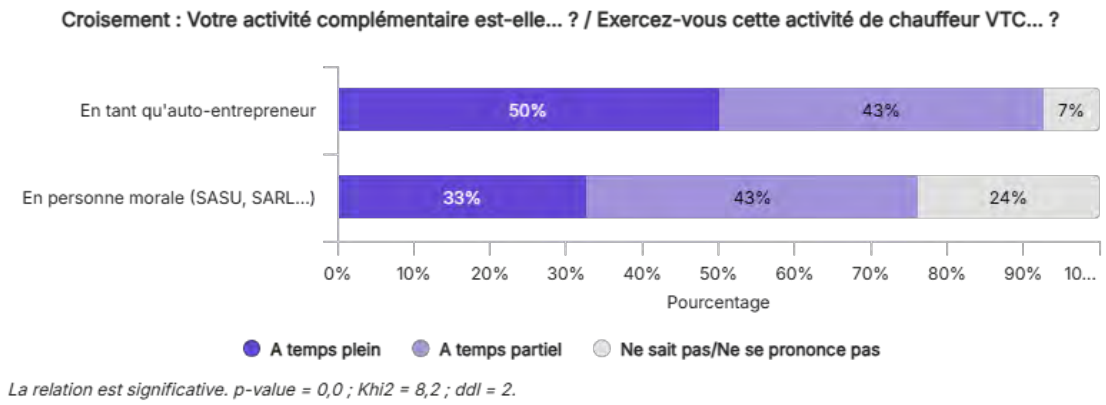


Figure 101 : Temps de travail de l'activité complémentaire selon l'ancienneté (échantillon des chauffeurs VTC ayant une activité complémentaire : n=128)

Ici encore, on remarque un écart entre les deux principaux statuts représentés dans notre échantillon concernant le temps de travail de leur activité complémentaire. Pour 50% des chauffeurs auto-entrepreneurs ayant une autre activité, cette dernière est exercée à temps plein, conter 33% pour les chauffeurs exerçant en tant que personne morale. La part de chauffeurs exerçant leur seconde activité à temps partiel est équivalente d'un statut à l'autre. C'est la part des chauffeurs ne sachant pas ou ne souhaitant pas se prononcer qui varie, passant de 7% pour les auto-entrepreneurs à 24% pour les chauffeurs.

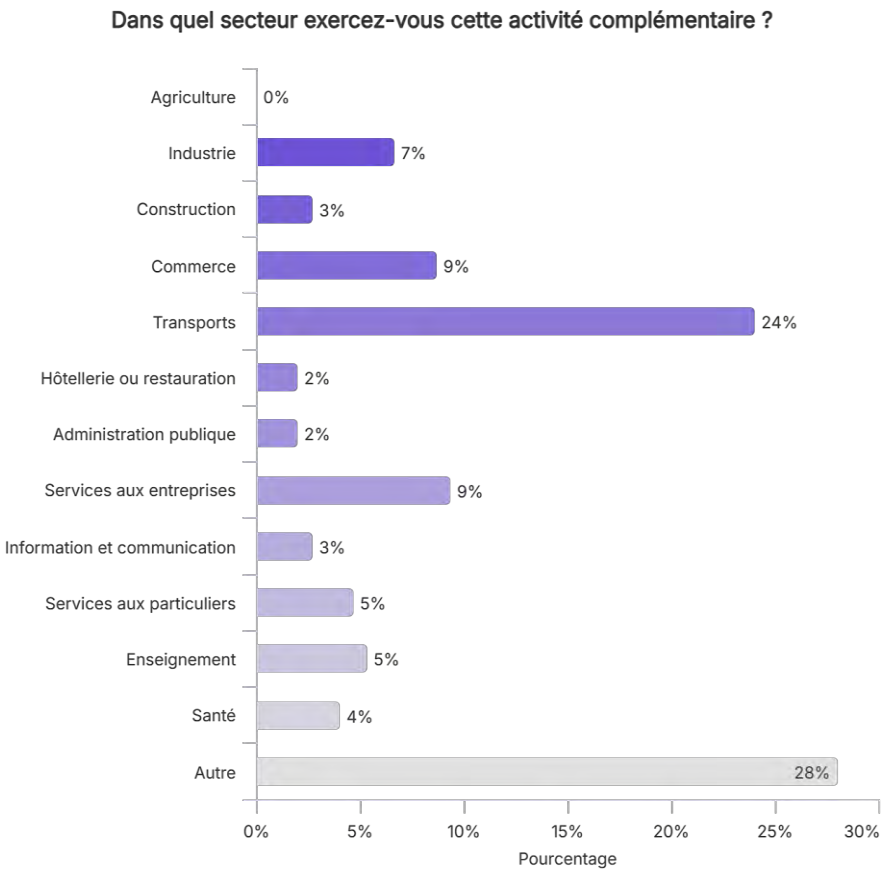


Figure 102 : Secteur de l'activité complémentaire (échantillon des chauffeurs VTC exerçant une activité complémentaire – n = 150)

24% des chauffeurs VTC exerçant une activité complémentaire le font dans le secteur des **transports**, **9%** dans le **commerce** et **9%** dans les **services aux entreprises**.

i) Cumul avec des études ou de la formation

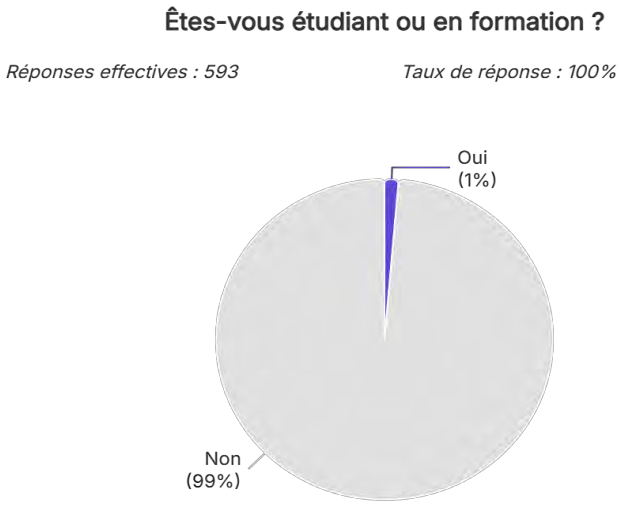


Figure 103 : Poursuite d'études ou formation en parallèle de l'activité de VTC pour des plateformes (échantillon total – n = 593)

Seul **1%** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête sont par ailleurs **étudiants ou en formation**.

j) Cumul avec la retraite

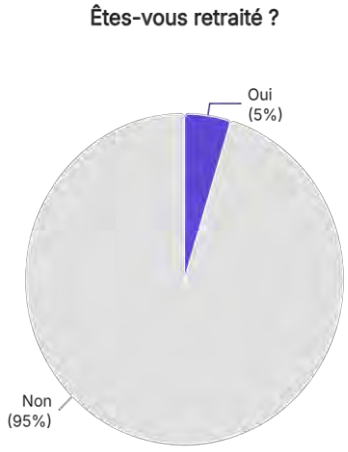


Figure 104 : Chauffeurs VTC retraités (échantillon total – n = 593)

5% des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête sont par ailleurs **retraités**.

2. DÉPLACEMENTS ET DIMENSION SPATIALE DE L'ACTIVITÉ DE VTC

L'enquête produit ensuite des données sur le **déploiement spatial de l'activité de VTC**, au travers d'informations sur les véhicules utilisés et sur les secteurs de réalisation des courses.

2.1. VÉHICULES UTILISÉS PAR LES CHAUFFEURS VTC

a) Type de véhicule utilisé

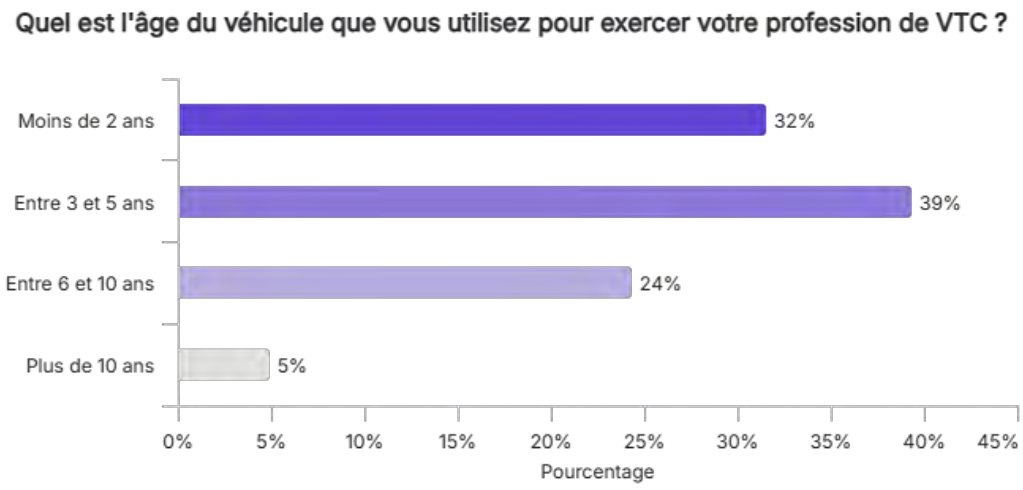
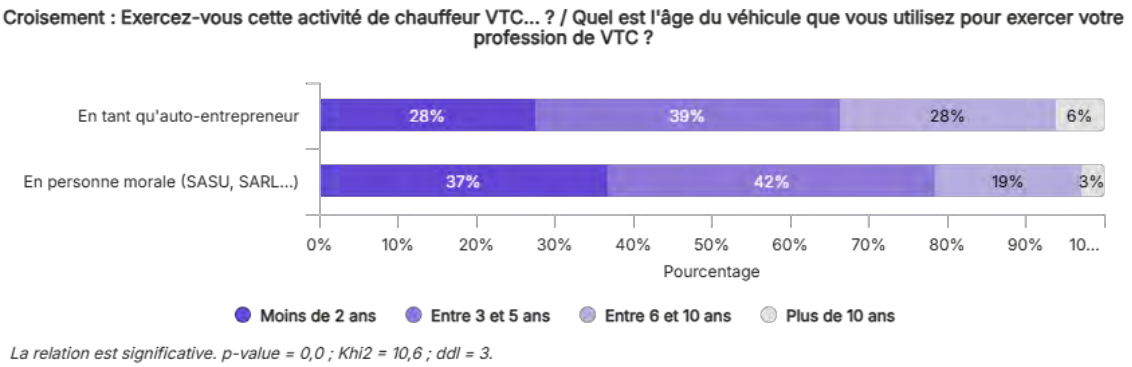


Figure 105 : Âge des véhicules utilisés pour l'activité de VTC (échantillon total – n = 593)

Plus de **7 chauffeurs VTC sur 10** utilisent pour leur activité un **véhicule de 5 ans ou moins** : **32%** utilisent un véhicule de **moins de 2 ans** et **39%** un véhicule ayant **entre 3 et 5 ans**.

24% utilisent un véhicule ayant **entre 6 et 10 ans** et seulement **5%** un véhicule de **plus de 10 ans**.

Noter que pour un véhicule thermique utilisé pour une activité de VTC, la réglementation fixe une ancienneté maximale de sept ans. Les véhicules électriques et hybrides sont légalement exemptés de cette limite d'âge, ainsi que des exigences minimales de dimensions et de puissance. Toutefois, les plateformes peuvent appliquer des critères supplémentaires : liste de modèles admis, millésime minimal, motorisation, gamme commerciale ou état du véhicule qui impacteront l'âge des véhicules.



La relation est significative. p-value = 0,0 ; Khi2 = 10,6 ; ddl = 3.

Figure 106 : Âge du véhicule selon le statut (échantillon des chauffeurs auto-entrepreneurs ou en personne morale : n = 492)

L'âge du véhicule conduit par les chauffeurs semble en partie dépendre de leur statut. On constate grâce au graphique ci-dessus que **les chauffeurs exerçant en personne morale tendent à utiliser des véhicules plus récents que les auto-entrepreneurs**. 28% des auto-entrepreneurs conduisent ainsi des véhicules de moins de 2 ans, contre 37% des chauffeurs en personne morale. Le phénomène inverse est observable pour les véhicules plus anciens.

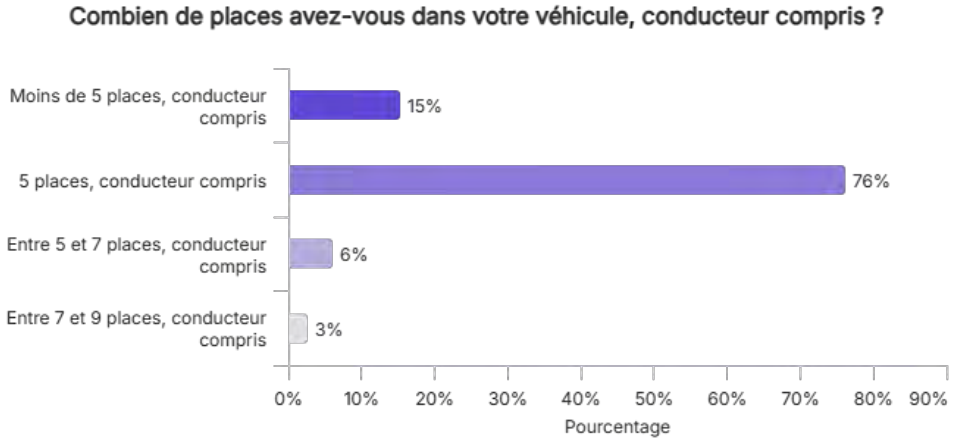


Figure 107 : Nombre de places du véhicule utilisé pour l'activité de VTC (échantillon total – n = 593)

Les **trois quarts** des chauffeurs ayant répondu à l'enquête utilisent des véhicules **5 places** pour leur activité de VTC. Rappelons que l'article R. 3122-6 du Code des transports fixe le nombre de places pour les voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui doivent comporter de 4 à 9 places.

15% utilisent des véhicules plus petits (moins de 5 places) et **9%** ont des **véhicules de plus grande capacité** : 6% un véhicule entre 5 et 7 places, et 3% ont entre 7 et 9 places.

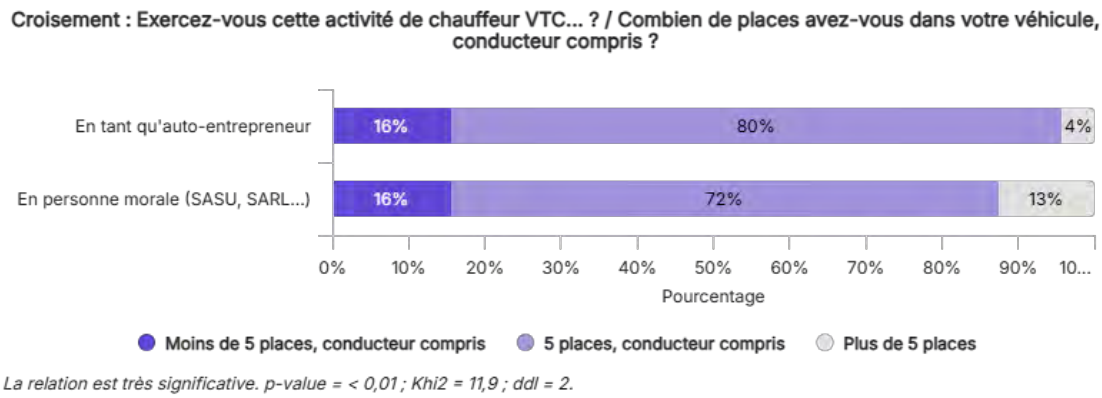


Figure 108 : Nombre de place du véhicule utilisé selon le statut (échantillon des chauffeurs auto-entrepreneurs ou en personne morale : n = 492)

On constate peu de différence entre les chauffeurs constitués en personne morale et les auto-entrepreneurs concernant l'utilisation de véhicules de taille petite ou moyenne (5 places ou moins). En revanche, davantage de chauffeurs en personne morale conduisent des véhicules plus spacieux (plus de 5 places) : seuls 4% des auto-entrepreneurs conduisent ce type de véhicules, contre 13% des chauffeurs constitués en personne morale.

b) Obtention du véhicule utilisé pour l'activité de VTC

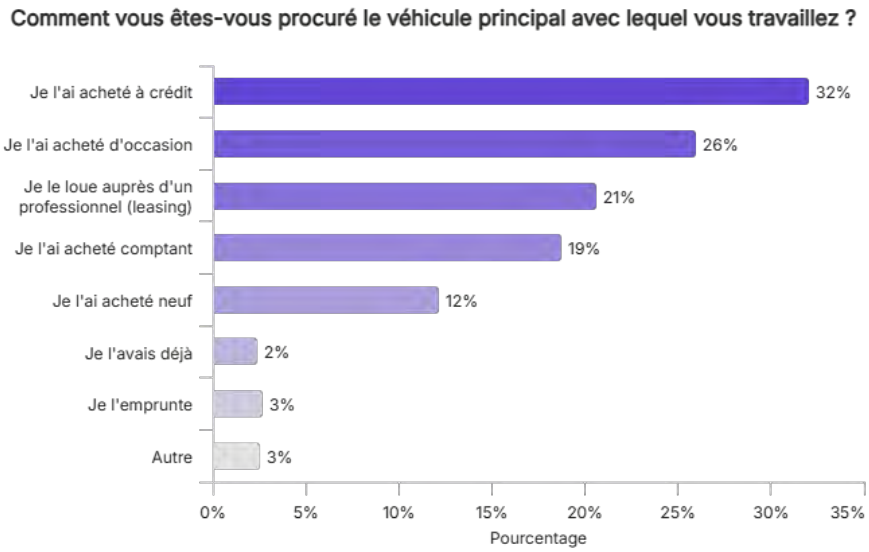


Figure 109 : Mode d'obtention du véhicule utilisé pour l'activité de VTC – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 593)

Pour ce qui est des modes d'obtention des véhicules utilisés pour l'activité de VTC, **26%** des répondants indiquent l'avoir acheté **d'occasion**, pour **12%** l'ayant acheté **neuf** et **21%**

le **louant auprès d'un professionnel** (leasing). Pour rappel, plusieurs réponses étaient possibles.

32% des répondants ont acheté leur véhicule **à crédit** et **19%** l'ont acheté **comptant**.

c) Motifs de choix du véhicule utilisé pour l'activité de VTC

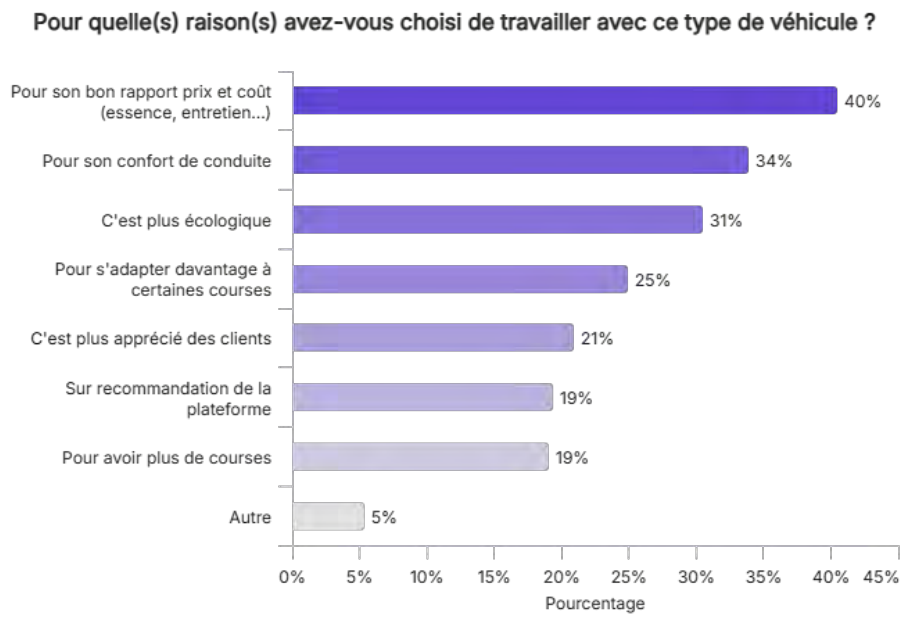


Figure 110 : Motifs de choix du véhicule utilisé pour l'activité de VTC – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 593)

Le bon **rapport qualité-prix du véhicule**, sélectionné par **40%** des répondants, est la première raison présidant à son choix. Le **confort de conduite** arrive en seconde position, cité par **34%** des répondants, suivi du critère **écologique**, cité par **31%** des répondants. Pour rappel, plusieurs réponses étaient possibles.

25% des répondants ont choisi leur véhicule pour **s'adapter à certaines courses**, **21%** pour correspondre aux attentes des clients et **19%** pour **obtenir plus de courses**. **19%** des chauffeurs indiquent aussi que les **recommandations des plateformes** ont orienté leur choix de véhicule. On remarque que, bien que ce ne soit jamais le premier motif de choix d'un véhicule, le motif **écologique** se place relativement haut.

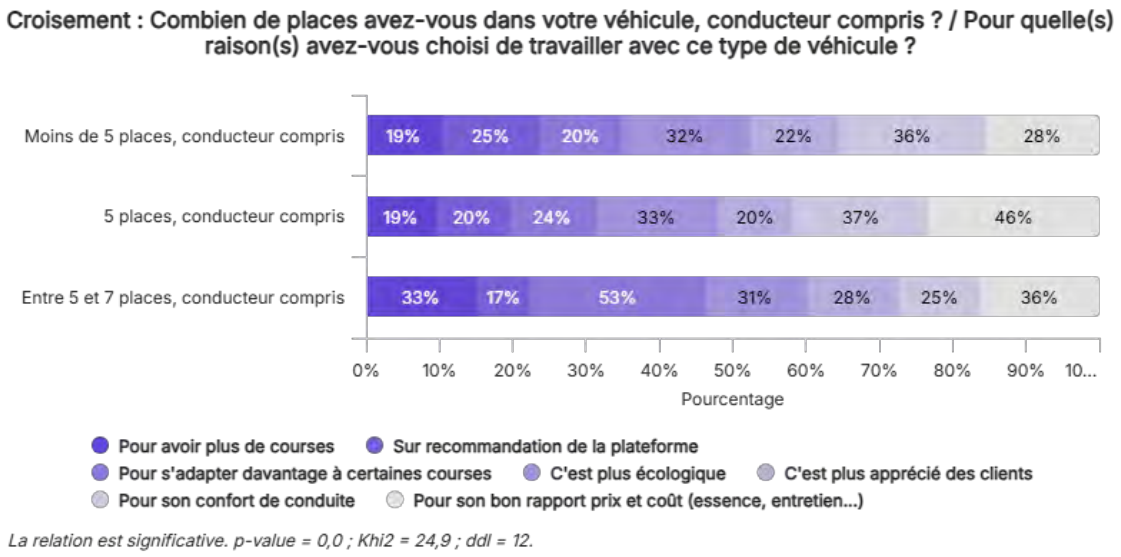


Figure 111 : Motif de choix du véhicule en fonction du type de véhicule (échantillon des chauffeurs ayant sélectionné un motif de choix autre que « Autre » : n=556)

Selon le type de véhicule, il semble que les motifs présidant le plus souvent au choix de ce dernier varie. Ainsi, pour les véhicules de **plus petite taille (moins de 5 places), le motif le plus sélectionné est celui du confort de conduite**, sélectionné par 36% des chauffeurs ayant un véhicule de cette taille, suivi de l'argument écologique (32%), du rapport qualité-prix (28%) et de l'appréciation des clients (22%). Pour les **véhicules de 5 places, plus courants, c'est le rapport qualité-prix qui prime (46%)**, suivi du confort, de l'écologie et de **l'adaptation à certaines courses. Enfin, c'est ce dernier motif qui prime** pour les chauffeurs possédant un véhicule entre 5 et 7 places **(53%),** suivi du rapport qualité-prix, de la possibilité d'avoir plus de courses et de l'argument écologique.

d) Changement de véhicule utilisé pour l'activité de VTC

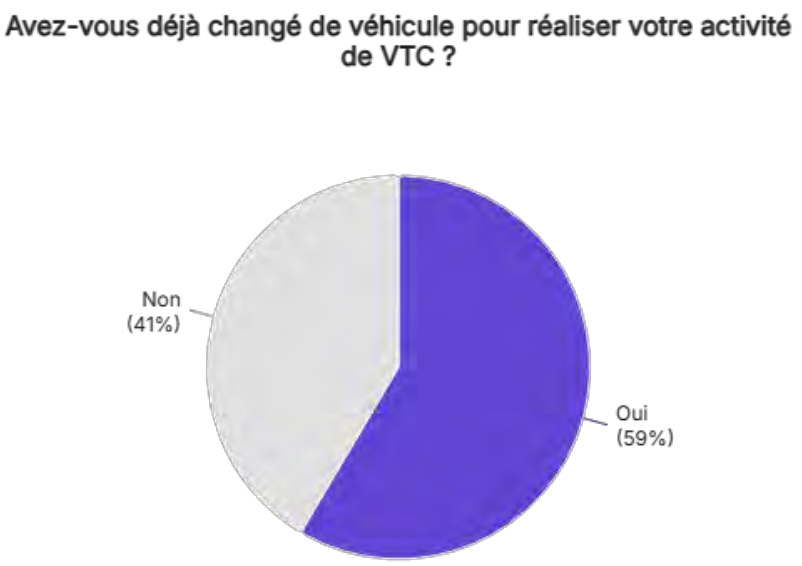


Figure 112 : Changement de véhicule dans le cadre de l'activité de VTC (échantillon total – n = 593)

59% des chauffeurs ayant répondu à l'enquête ont déjà **changé de véhicule** pour réaliser leur activité de VTC.

e) Véhicules secondaires utilisés pour l'activité de VTC

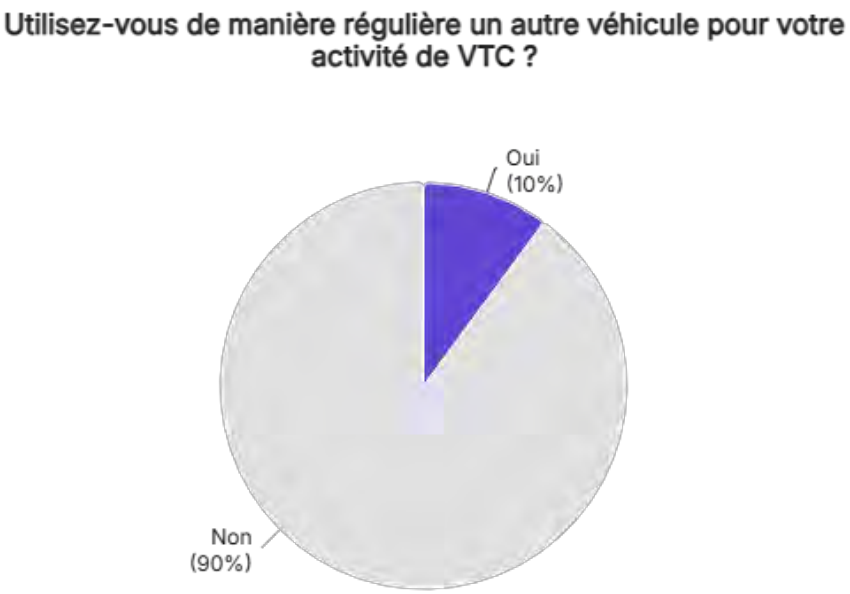


Figure 113 : Utilisation régulière d'autres véhicules pour l'activité de VTC (échantillon total – n = 593)

90% des chauffeurs ayant répondu à l'enquête n'utilisent qu'un seul véhicule pour leur activité de VTC, seuls **10% utilisent de manière régulière un autre véhicule**.

2.2. SECTEUR DE RÉALISATION DE COURSES VTC

a) Secteur géographique de travail

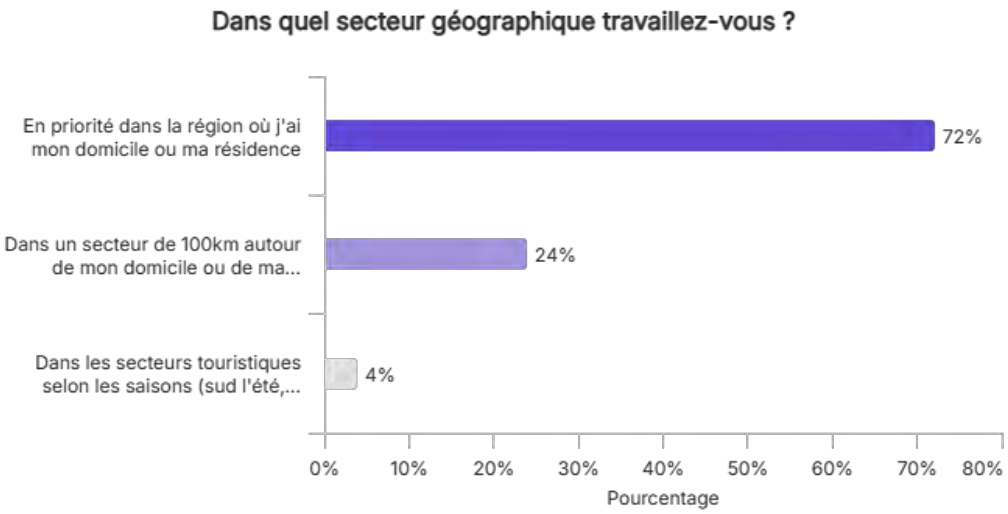


Figure 114 : Secteur géographique de travail des chauffeurs VTC (échantillon total – n = 593)

72% des chauffeurs ayant répondu à l'enquête **travaillent dans leur région de résidence**, 24% travaillent dans un **secteur de 100km autour de leur lieu de résidence** et **4%** seulement dans les **secteurs touristiques en fonction des saisons**.

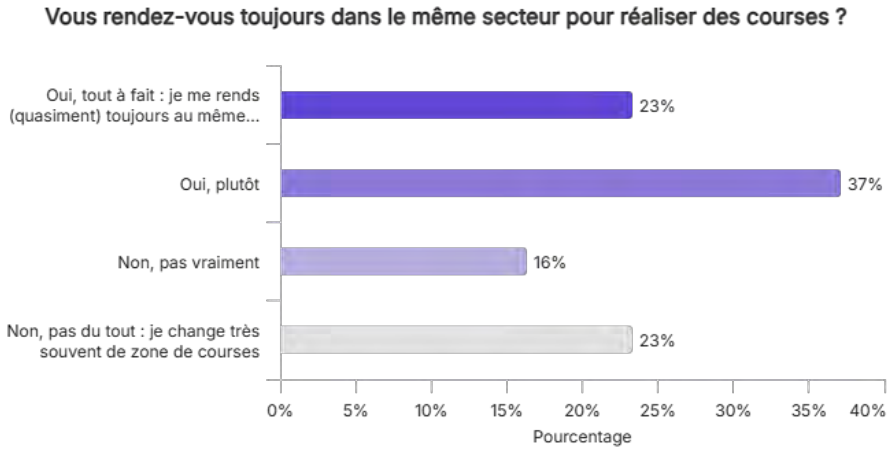


Figure 115 : Récurrence de fréquentation des secteurs de réalisation des courses VTC (échantillon total – n = 593)

Une grande partie des chauffeurs VTC **enquêtés (60%) indiquent se rendre souvent dans le même secteur** pour effectuer des courses : 23% affirment se rendre toujours dans le même secteur, et 37% indiquent fréquenter « plutôt » le même secteur. **Une part notable**

de la population enquêtée (23%) indiquent changer très souvent de secteur pour réaliser leurs courses, et 16% indiquent ne pas vraiment fréquenter un secteur en particulier.

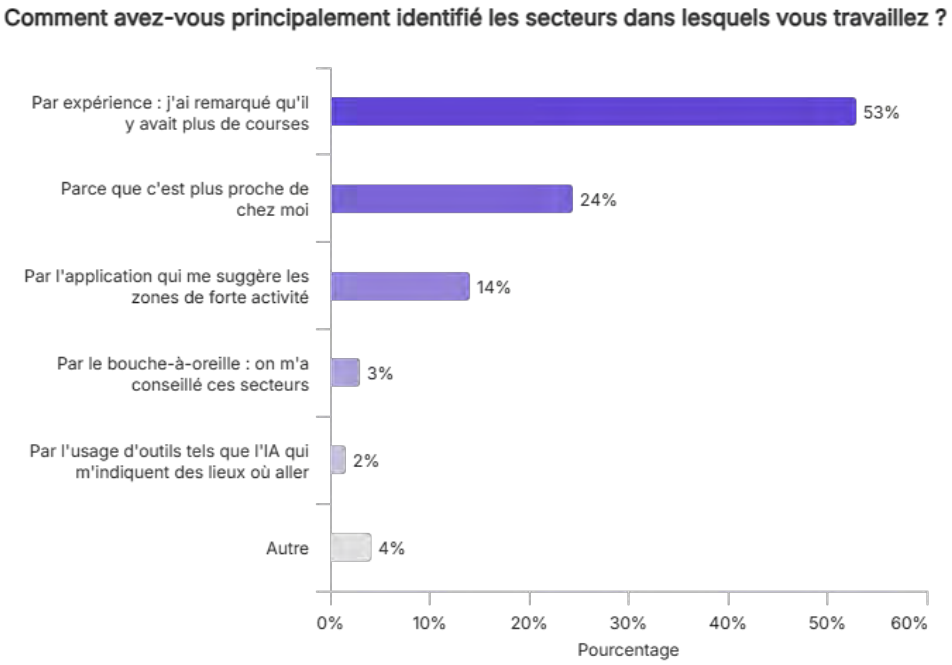


Figure 116 : Identification des secteurs de réalisation des courses VTC (échantillon total – n = 593)

Plus de la moitié (53%) des répondants déclarent avoir principalement identifié les secteurs dans lesquels ils effectuent leurs courses VTC **par expérience**. **Près d'un quart** (24%) a identifié ces secteurs par leur **proximité à leur domicile**. Les **suggestions de l'application** jouent un rôle pour **14%** des chauffeurs.

Enfin, l'identification par bouche-à-oreille (3%) ou par l'usage d'outils tels que l'IA (2%) sont marginales.

b) Secteurs des gares et aéroports



Figure 117 : Attente aux abords des gares ou aéroports sans réservation dans l'heure (échantillon total – n=593)

Près d'un tiers des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête (32%) déclarent qu'il leur arrive d'**attendre aux abords des gares ou aéroports** sans avoir de réservation dans l'heure. Noter que ce type d'attente n'est réglementairement du moins autorisé que pour attendre un client ayant effectué une réservation préalable

3. TEMPORALITÉ ET ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE VTC

L'enquête permet également de connaître les temporalités et temps d'attente associés à l'activité de VTC.

3.1. TEMPS D'ATTENTE DANS L'ACTIVITÉ DE VTC

a) Temps d'attente avant proposition d'une course

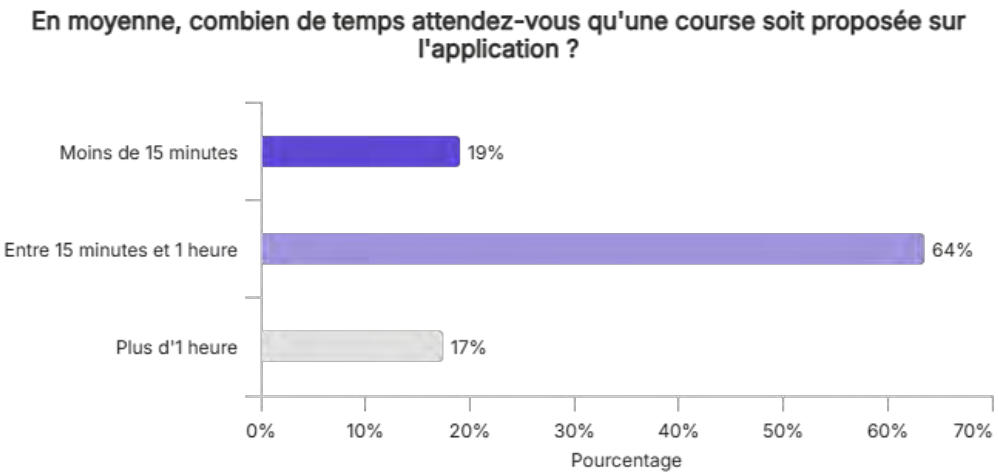


Figure 118 : Temps d'attente moyen d'une course VTC (échantillon total – n = 593)

64% des chauffeurs enquêtés indiquent attendre en moyenne **entre 15 minutes et une heure** qu'une course leur soit proposée par une application de VTC.

19% déclarent attendre **moins d'un quart d'heure** en moyenne et **17% plus d'une heure**.

b) Occupation du temps d'attente avant proposition d'une course

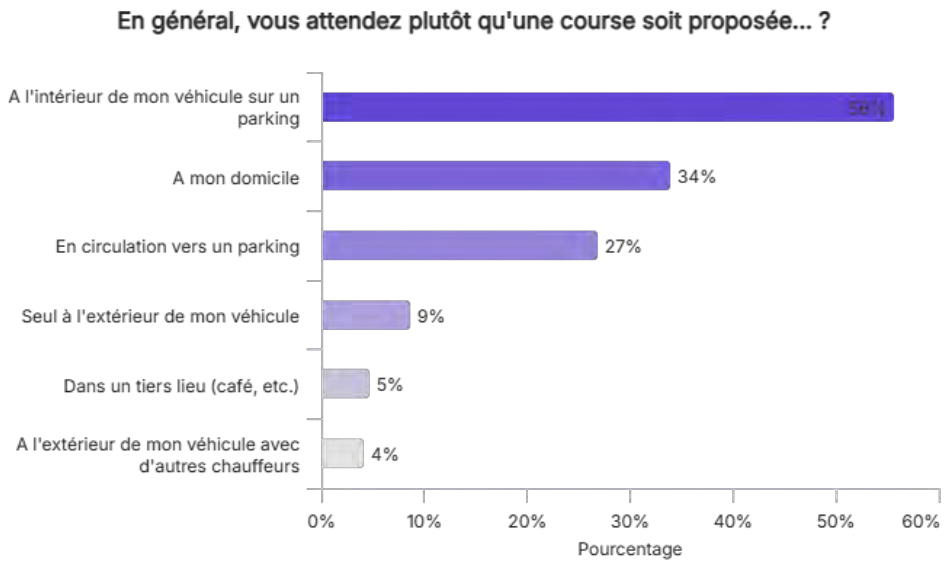


Figure 119 : Lieu d'attente d'une course VTC (échantillon total – n = 593)

Plus de la moitié (56%) des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête déclare en général attendre une course **dans le véhicule sur un parking**. La fréquence élevée des réponses positives à cette question tend à indiquer une tension réelle entre les obligations réglementaires (en matière de maraude), et la pratique.

34% indiquent attendre **à leur domicile** et **27%** en **circulation vers un parking**. **9%** déclarent attendre **seuls à l'extérieur de leur véhicule**, 5% dans un tiers lieu, et **4%** en dehors de leur véhicule **avec d'autres chauffeurs**.

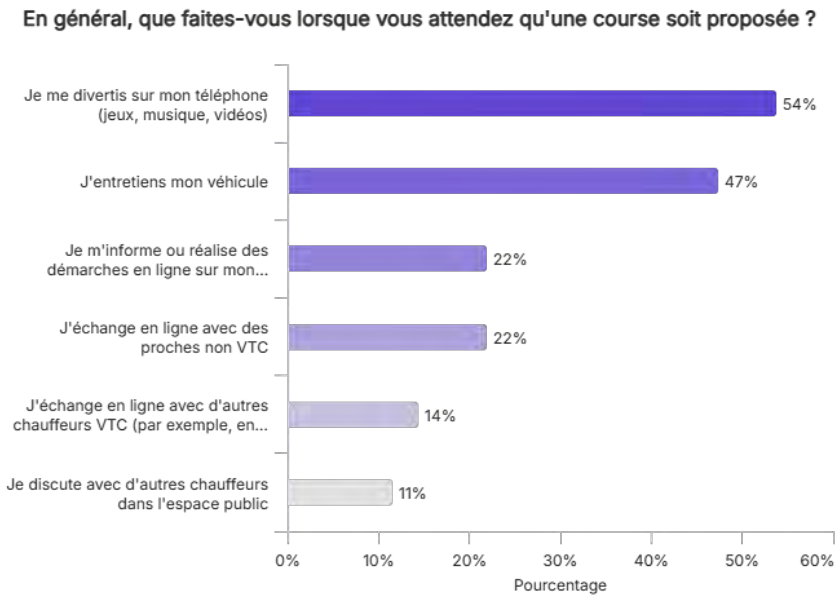


Figure 120 : Activité en attendant qu'une course VTC soit proposée – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 593)

Plus de la moitié (54%) des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent attendre en **se divertissant sur leur téléphone**[8], ce qui en fait la première activité d'attente. L'entretien du véhicule arrive en **seconde position**, cité par **un peu moins de la moitié** des répondants (47%).

La **recherche d'informations et les démarches en ligne** sur le téléphone, ainsi que les **échanges en ligne avec des proches n'étant pas chauffeurs VTC** arrivent comme occupations secondaires, citées chacune par **22%** des répondants.

Les **échanges en ligne avec d'autres chauffeurs VTC** sont cités par **14%** des répondants. Enfin, les **discussions avec d'autres chauffeurs dans l'espace public** sont citées par **11%** des répondants.

[8] Précisons ici que la formulation « se divertir sur son téléphone » a été définie avec le groupe de travail et ne visait en aucun cas à considérer que ce temps d'attente ne constitue pas en soi un temps d'activité. Il s'agissait avant tout à comprendre comment les chauffeurs VTC occupaient ces temps d'attente.

3.2. REFUS DE COURSES VTC

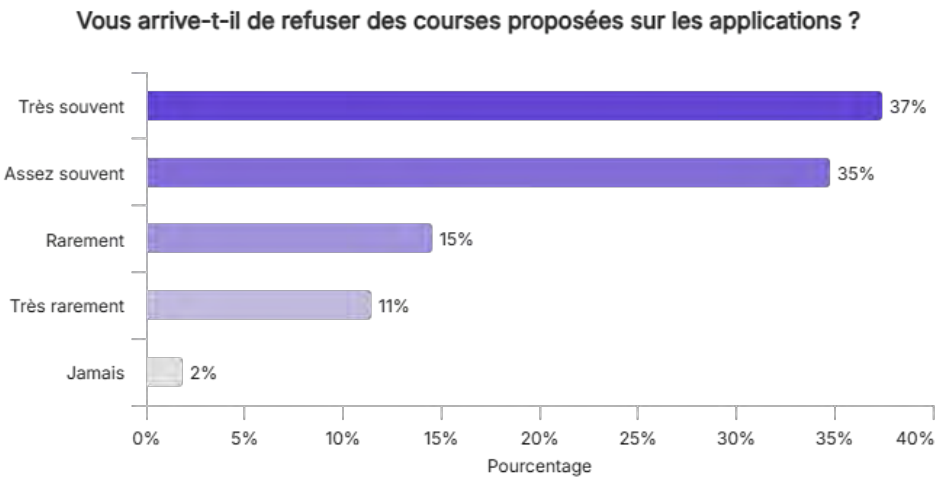


Figure 121 : Fréquence du refus de course VTC (échantillon total – n = 593)

Le **refus de course VTC** concerne une grande partie des chauffeurs interrogés. **37%** des répondants indiquent en refuser **très souvent** et **35%** en refusent **assez souvent**.

Seuls **15%** des chauffeurs interrogé refusent **rarement** des courses, **11% très rarement**, et **2%** déclarent ne **jamais** en refuser.

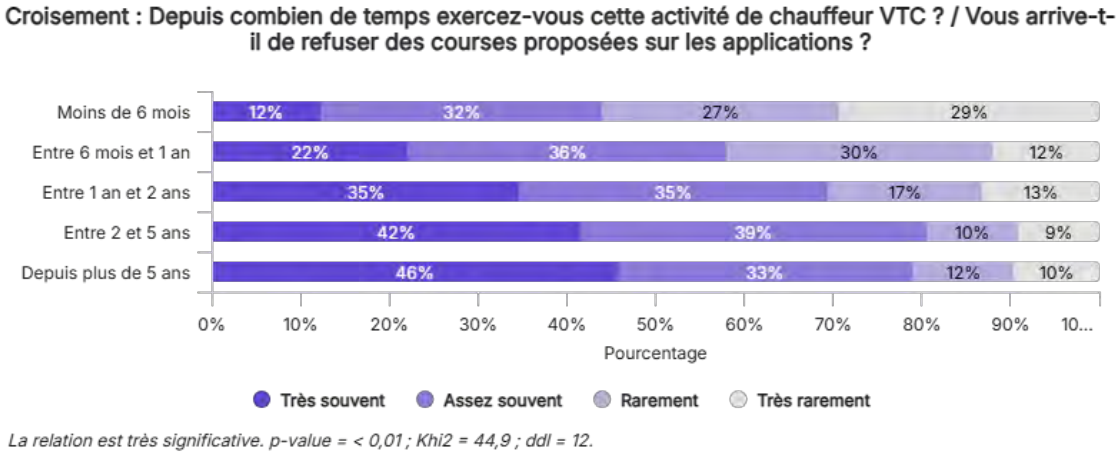


Figure 122 : Refus de course en fonction de l'ancienneté (échantillon total, exclusion de la modalité « Jamais » : n = 586)

On observe grâce au graphique ci-dessus que la récurrence des refus de course augmente avec l'ancienneté. Ainsi, seuls **16% des chauffeurs exerçant depuis moins de 6 mois indiquent refuser des courses « très souvent », contre 46% de ceux exerçant depuis plus de 5 ans.**

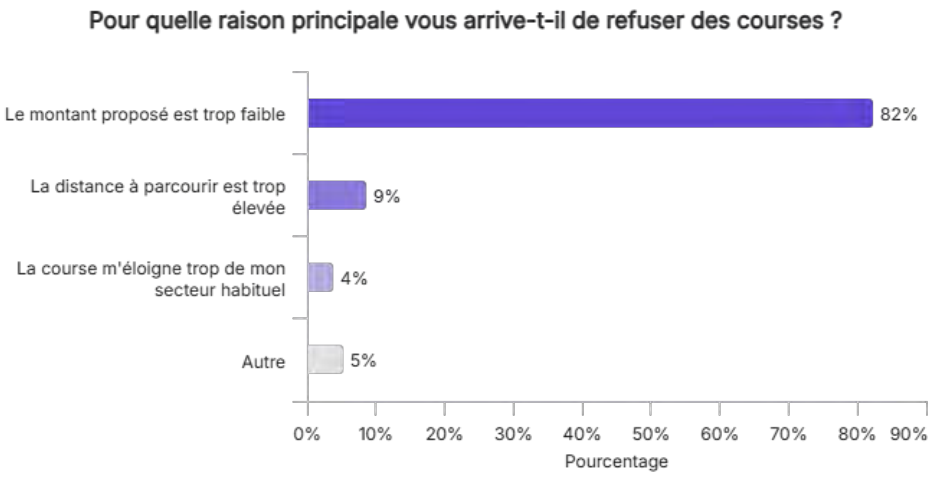


Figure 123 : Raison principale du refus de course VTC (échantillon des répondants n'ayant pas indiqué « jamais » à la question du refus de course VTC – n = 582)

Le refus de course est avant tout motivé par le **montant trop faible proposé** : c'est la raison principale évoquée par **82%** des répondants concernés.

Seuls **9%** des répondants évoquent comme raison principale des **distances à parcourir trop élevées** et **4%** le fait que cela les **éloignerait de leur secteur habituel**.

3.3. PLAGES HORAIRES ET JOURS DE RÉALISATION DE COURSES

a) Jours de réalisation de courses au cours d'une semaine

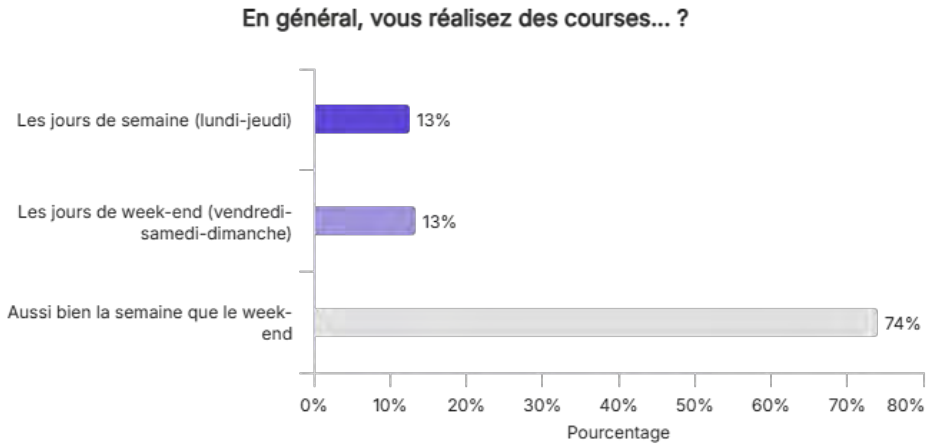


Figure 124 : Jours de réalisation de courses VTC (échantillon total – n = 593)

Les **trois quarts** des chauffeurs ayant répondu à l'enquête (74%) **travaillent aussi bien la semaine que le week-end**.

Pour les autres, la répartition entre semaine (lundi-jeudi) et week-end (vendredi-dimanche) est équitable, avec 13% pour chacune de ces modalités.

b) Horaires de réalisation de courses VTC au cours d'une journée

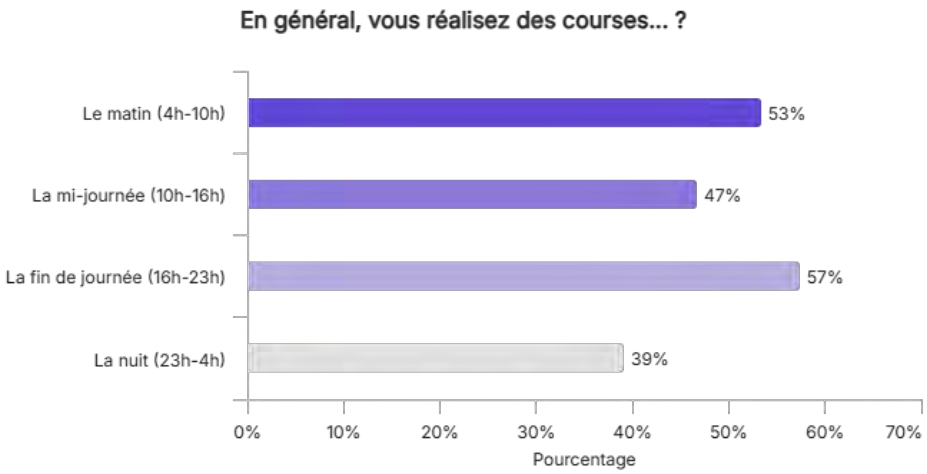


Figure 125 : Plages horaires de réalisation des courses VTC – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 593)

La **répartition horaire** des courses VTC au cours de la journée apparaît **assez équilibrée** au sein de l'échantillon, avec un **pic le matin** (53% des répondants réalisant des courses entre 4h et 10h) et un **pic en fin de journée** (57% des répondants réalisant des courses entre 16h et 23h).

Les autres plages horaires demeurent largement travaillées : **47%** des répondants réalisent des courses **en journée** entre 10h et 16h et **39% la nuit** entre 23h et 4h.

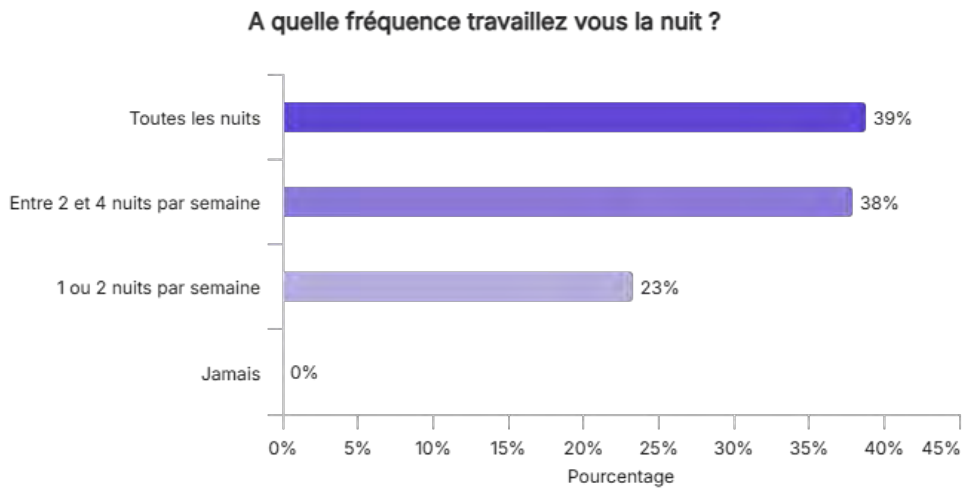


Figure 126 : Fréquence du travail de nuit pour les chauffeurs VTC (échantillon des répondants ayant sélectionné « La nuit (23h-4h) » à la question des horaires de travail – n = 232)

Les chauffeurs travaillant de nuit indiquent le faire **régulièrement** : **39%** d'entre eux déclarent travailler **toutes les nuits**, **38% entre 2 et 4 nuits par semaine**, et **23%** indiquent travailler seulement **1 ou 2 nuits** par semaine.

Au total, **15% de l'ensemble** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête travaillent **toutes les nuits** et 15% entre 2 et 4 nuits par semaine.

c) Modification et augmentation du temps de travail

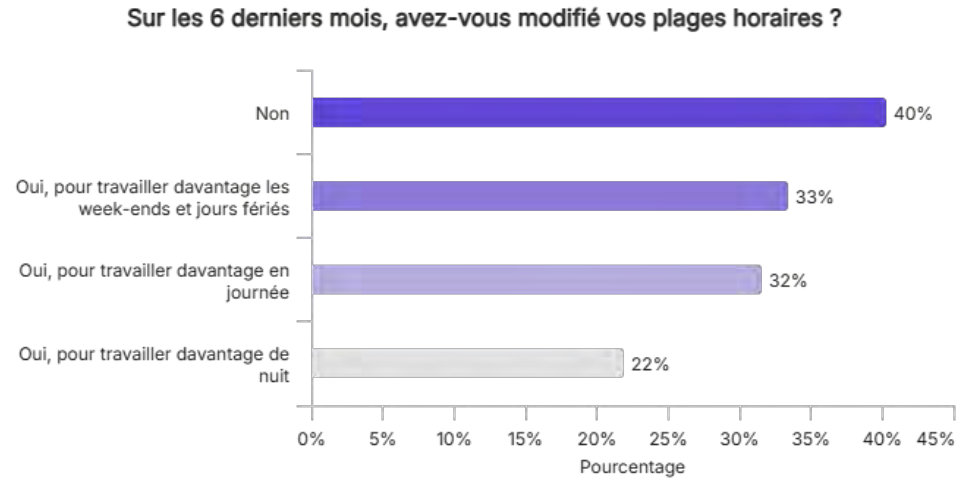


Figure 127 : Modification des plages horaires de travail de VTC sur les six derniers mois – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 593)

Sur les six derniers mois, **60%** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête déclarent avoir **modifié leurs horaires de travail** : pour la moitié d'entre eux, ces changements

visaient à travailler **davantage les week-ends et les jours fériés** ainsi que **davantage en journée**. Dans un tiers des cas, les modifications horaires visaient à travailler davantage de nuit.



Figure 128 : Augmentation du temps de travail de VTC sur les six derniers mois (échantillon total – n = 593)

Sur les six derniers mois, **près des deux tiers** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent par ailleurs avoir **augmenté leur temps de travail**.

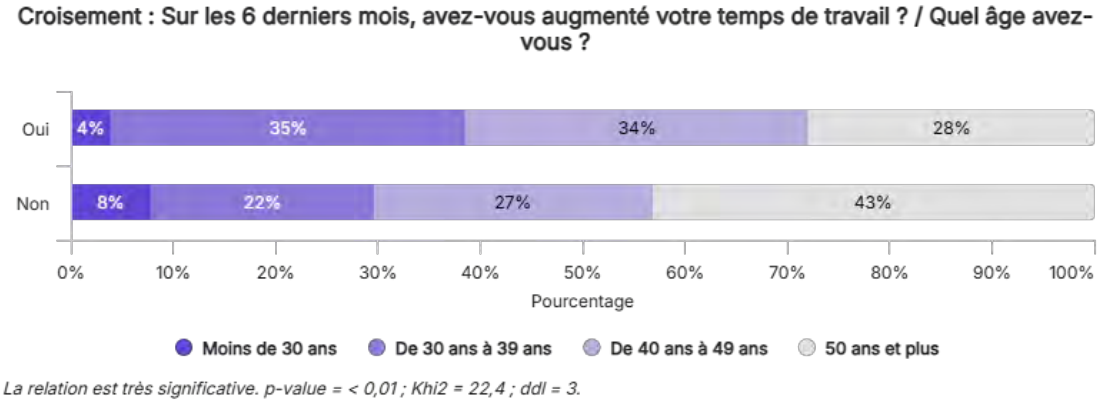


Figure 129 : Augmentation du temps de travail selon l'âge (échantillon total : n= 593)

On constate grâce au graphique ci-dessus que **les chauffeurs déclarant avoir augmenté leur temps de travail sont en général moins âgés que ceux ne l'ayant pas fait**. 43% de ces derniers sont âgés de plus de 50 ans, contre 28% de ceux ayant augmenté leur temps de travail. 35% des chauffeurs ayant augmenté leur temps de travail ont entre 30 et 39 ans, contre 22% de ceux ne l'ayant pas augmenté.

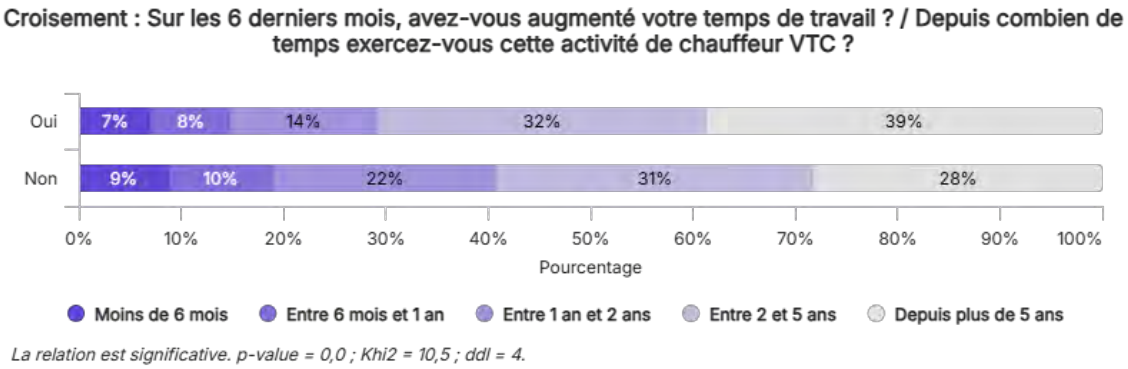


Figure 130 : Augmentation du temps de travail selon l'ancienneté (échantillon total : n = 593)

L'ancienneté semble également jouer un rôle dans l'augmentation récente du temps de travail. On constate en effet que **ce sont les plus expérimentés qui ont augmenté leur temps de travail** : 39% sont chauffeurs depuis plus de 5 ans, contre 28% de ceux n'ayant pas augmenté leur temps de travail.

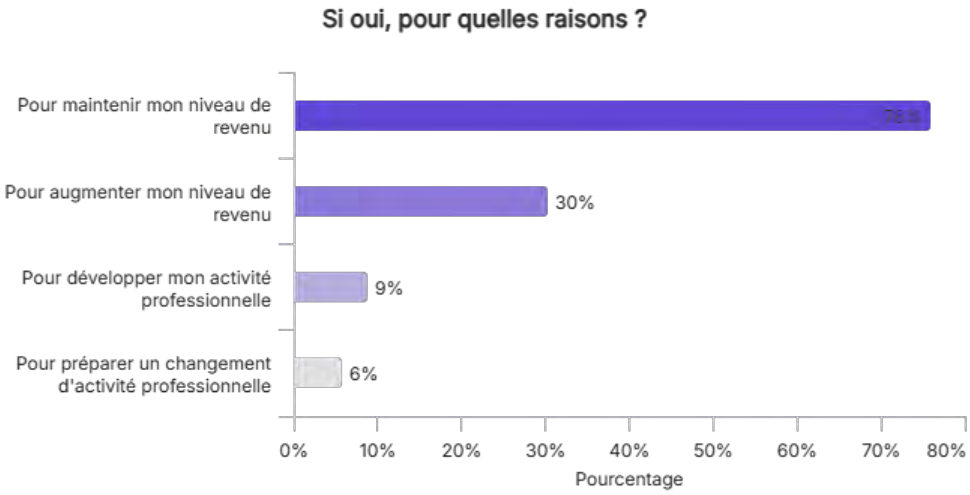


Figure 131 : Motifs de l'augmentation du temps de travail – plusieurs réponses possibles (échantillon des répondants indiquant avoir augmenté leur temps de travail au cours des six derniers mois – n=387)

Cette augmentation du temps de travail est avant tout motivée par la volonté de **maintenir son niveau de revenu**, raison citée par les **trois quarts** (76%) des répondants concernés, **30%** évoquant plutôt une volonté d'**augmenter** leur niveau de revenu.

Les raisons liées au **développement de l'activité professionnelle** et à la **préparation d'un changement d'activité professionnelle** ne sont citées qu'en de faibles proportions : respectivement 9% et 6%.

4. INDICATEURS QUANTITATIFS SUR L'ACTIVITÉ DE VTC

À travers des questions au format numérique, l'enquête produit des indicateurs quantitatifs sur le **volume d'activité** des chauffeurs VTC ainsi que les **revenus** associés.

4.1. VOLUME D'ACTIVITÉ DES CHAUFFEURS VTC

a) Nombre de jours de courses par semaine

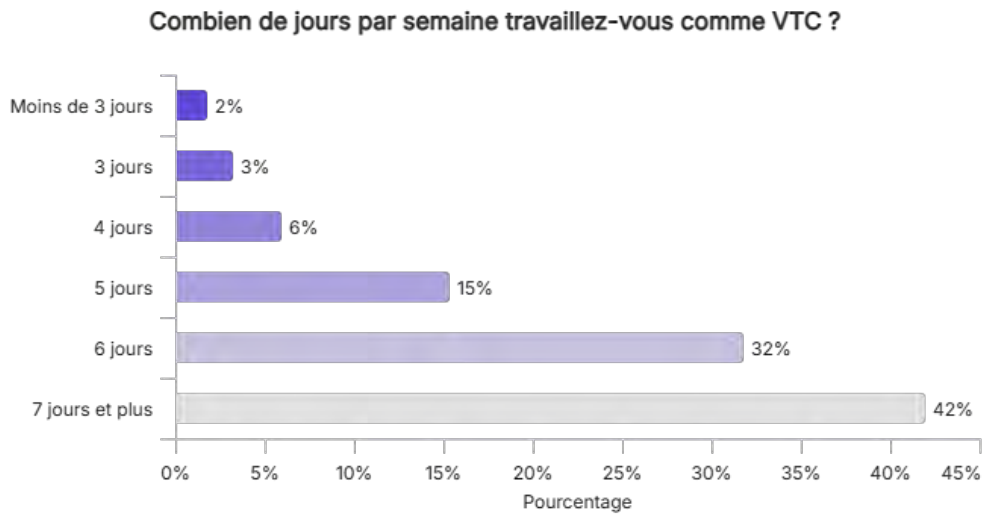


Figure 132 : Nombre de jours de course VTC par semaine (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre de jours de courses – n = 560)

Les chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête travaillent **en moyenne 6 jours par semaine**. **42%** travaillent **7 jours par semaine** et **32%** travaillent **6 jours par semaine**.

Seuls **26%** des répondants indiquent **travailler moins de 6 jours par semaine** : 15% travaillent 5 jours par semaine, 6% 4 jours par semaine 3% 3 jours par semaine et 2% 2 jours par semaine ou moins.

b) Nombre d'heures travaillées par jour

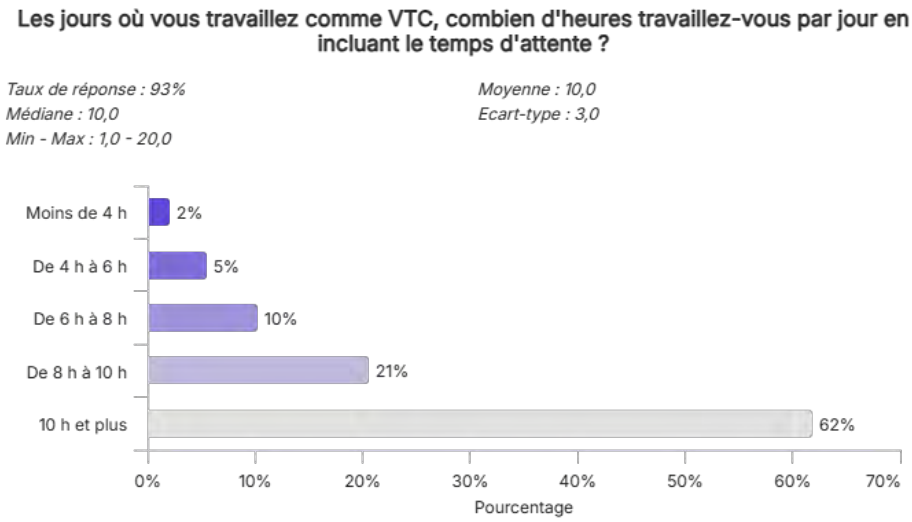


Figure 133 : Nombre d'heures travaillées par jour incluant le temps d'attente (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre d'heures – n = 550)

Les chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent **travailler en moyenne 10h par jour incluant le temps d'attente** entre les courses, avec une médiane de 10h également. 62% des chauffeurs VTC interrogés déclarent travailler plus de 10 heures par jours en incluant le temps d'attente entre chaque course. 21% indiquent travailler entre 8 et 10 heures par jour.

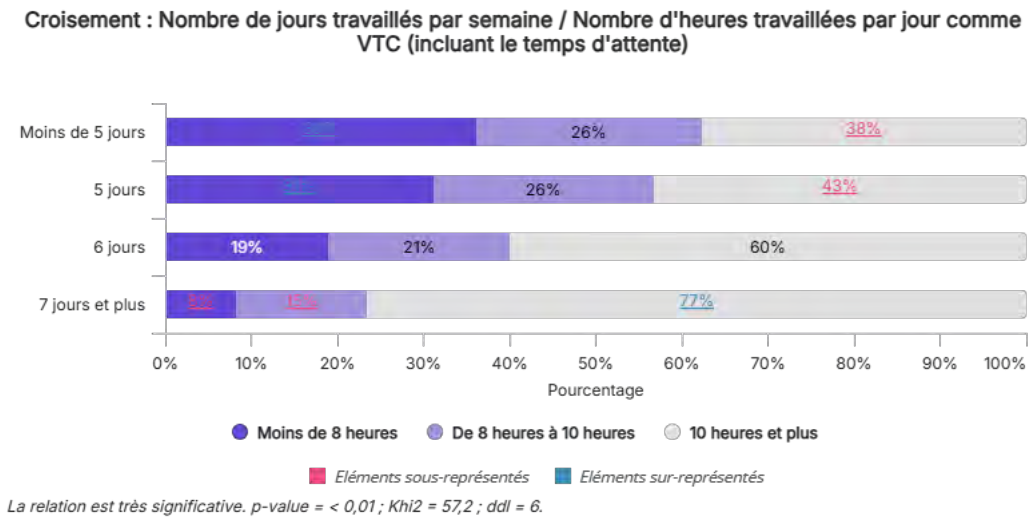


Figure 134 : Nombre d'heures travaillées par jour comme VTC (incluant le temps d'attente) selon le nombre de jours travaillés par semaine (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre d'heures et un nombre de jours – n = 550)

Les chauffeurs VTC travaillant **moins de jours par semaine** pour cette activité sont aussi **plus fréquemment ceux qui y consacrent en moyenne moins d'heures par jour** : ainsi, 36% des chauffeurs VTC qui consacrent moins de 5 jours par semaine à cette activité y consacrent également moins de 8h les jours où ils réalisent des courses, alors que ce n'est le cas que de 7% des chauffeurs travaillant tous les jours de la semaine comme VTC.

c) Nombre de courses effectuées par jour

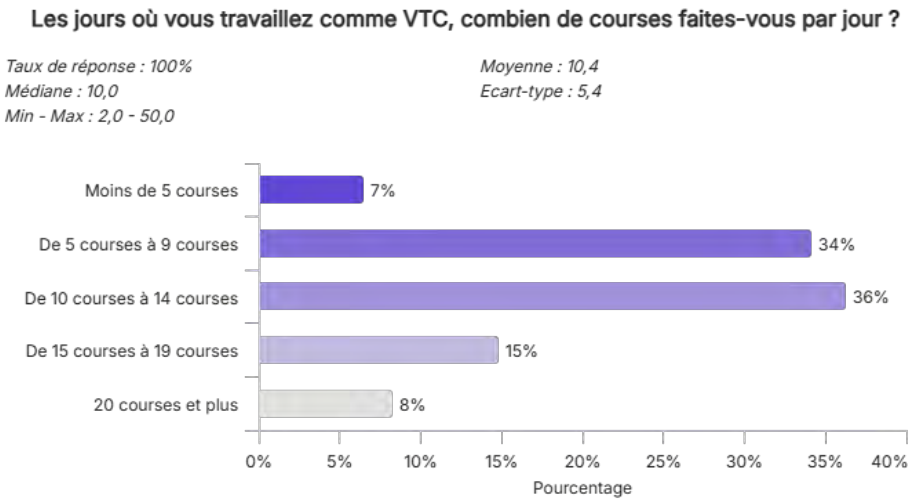


Figure 135 : Nombre de courses VTC effectuées par jour (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre de courses – n = 507)

En moyenne, les chauffeurs VTC interrogés déclarent réaliser **10,4 courses par jour**, avec une médiane de 10 courses.

Seuls 7% des répondants réalisent moins de 5 courses par jour, **34% en réalisent 5 à 9** et **36% en réalisent 10 à 14**.

15% des répondants réalisent **entre 15 et 19 courses** VTC par jour et **8%** réalisent **20 courses et plus**.

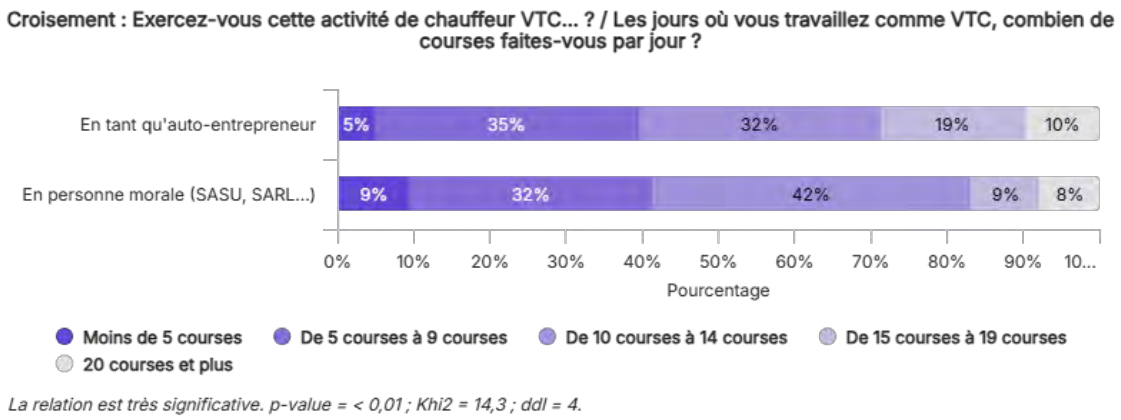


Figure 136 : Nombre de course par jour selon le statut (échantillon des chauffeurs auto-entrepreneurs ou en personne morale - n = 425)

On constate que **les chauffeurs auto-entrepreneurs semblent prendre plus de courses par jour que ceux en personne morale,** dont la majorité (74%) prend entre 5 et 15 courses par jour. Les chauffeurs auto-entrepreneurs sont moins nombreux à prendre moins de 5 courses par jour (5% contre 9% pour les chauffeurs en personne morale), et plus nombreux à prendre plus de 15 courses (29% contre 17%).

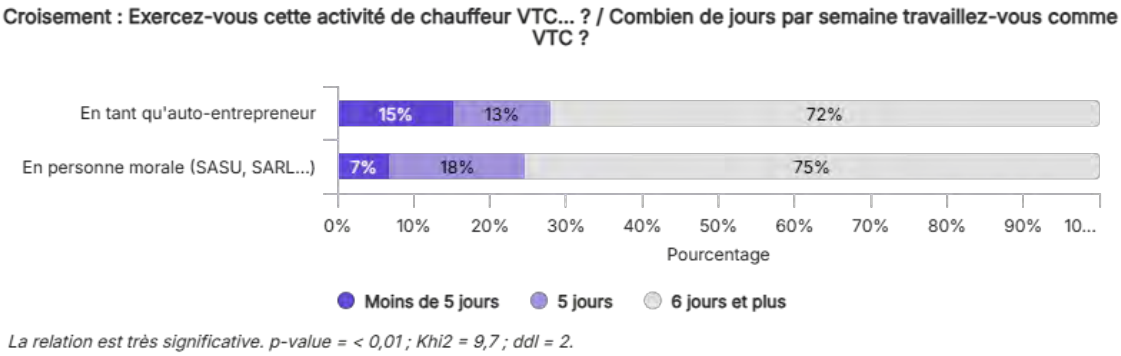


Figure 137 : Nombre de jours de travail par semaine selon le statut (échantillon des chauffeurs auto-entrepreneurs et en personne morale : n = 463)

Il y a deux fois plus de chauffeurs auto-entrepreneurs travaillant moins de 5 jours par semaine, en lien probablement avec leur propension plus élevée à cumuler cet emploi avec une autre activité (voir partie 1.2.h).

d) Distances parcourues par jour

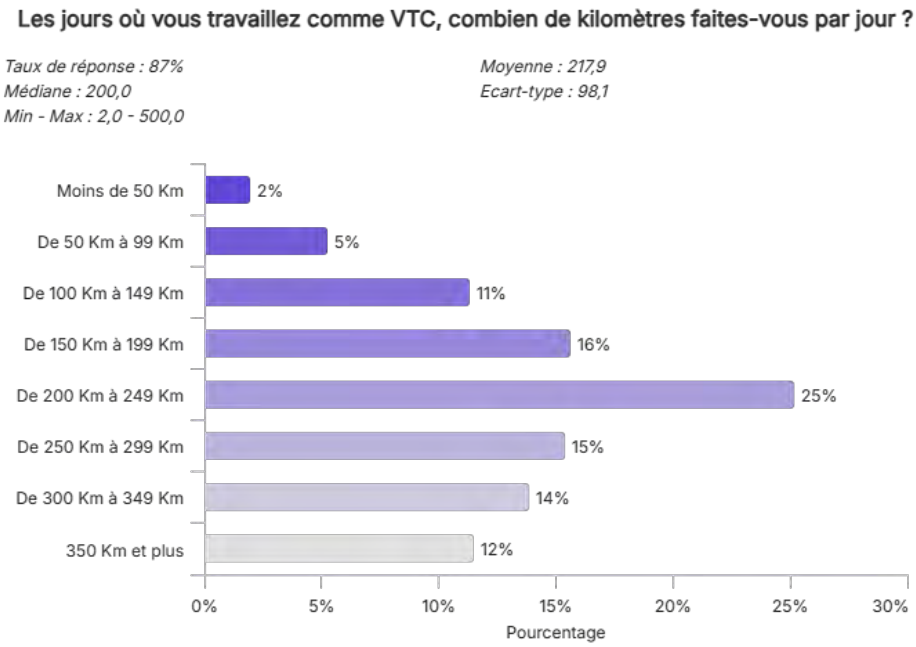


Figure 138 : Nombre de kilomètres effectués par jour (échantillon des répondants ayant indiqué un nombre de kilomètres – n = 515)

En moyenne, les chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête déclarent effectuer **217 km par jour** de travail, avec une médiane de 200 km.

La part de chauffeurs VTC réalisant moins de 100 km quotidiens pour leurs courses est marginale (7%), tandis que seulement 11% réalisent entre 100 et 149 km par jour.

25% des répondants indiquent réaliser **entre 200 et 249 km par jour** pour la réalisation de leur activité de VTC.

15% réalisent entre 250 et 299km, 14% entre 300 et 349 km et 12% 350 km et plus.

4.2. REVENUS ET CHARGES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE VTC

a) Revenus associés à l'activité de VTC

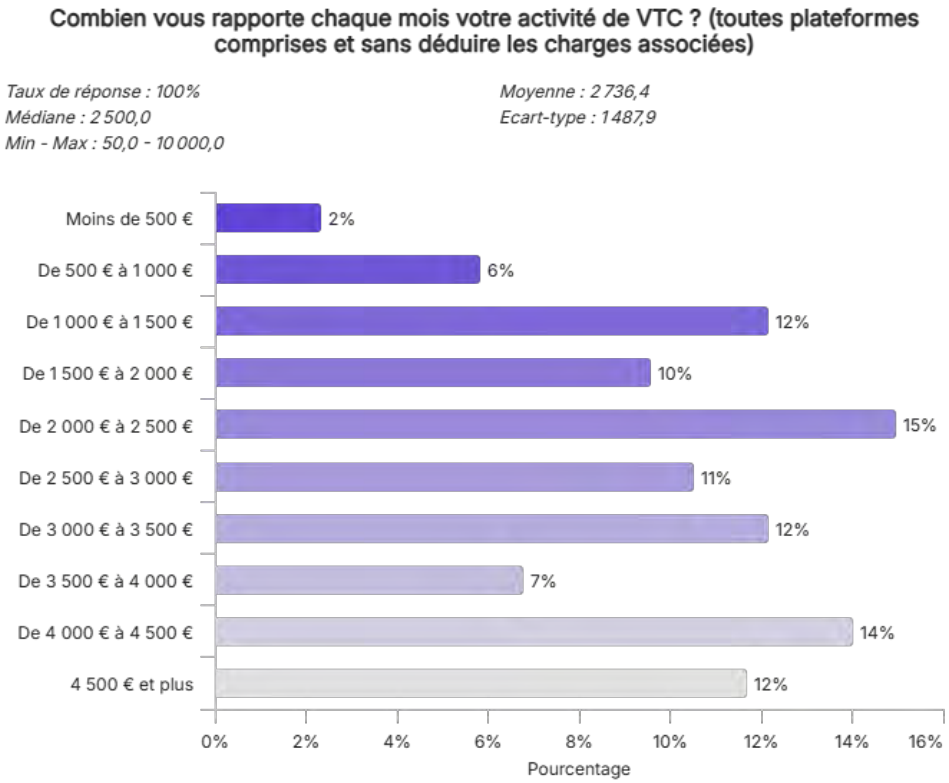


Figure 139 : Revenus mensuels associés à l'activité de VTC (échantillon des répondants ayant indiqué un revenu – n = 428)

Les chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent tirer de cette activité **en moyenne 2 736€ de revenus bruts mensuels**, pour une médiane de 2 500€ mensuels.

30% des répondants déclarent générer **moins de 2 000€ par mois** grâce à l'activité de VTC, **26% entre 2 000 et 3 000€ par mois**, **19% entre 3 000 et 4 000€**.

Enfin, **26%** des répondants génèrent **4 000€ ou plus par mois** grâce à leur activité de chauffeur VTC.

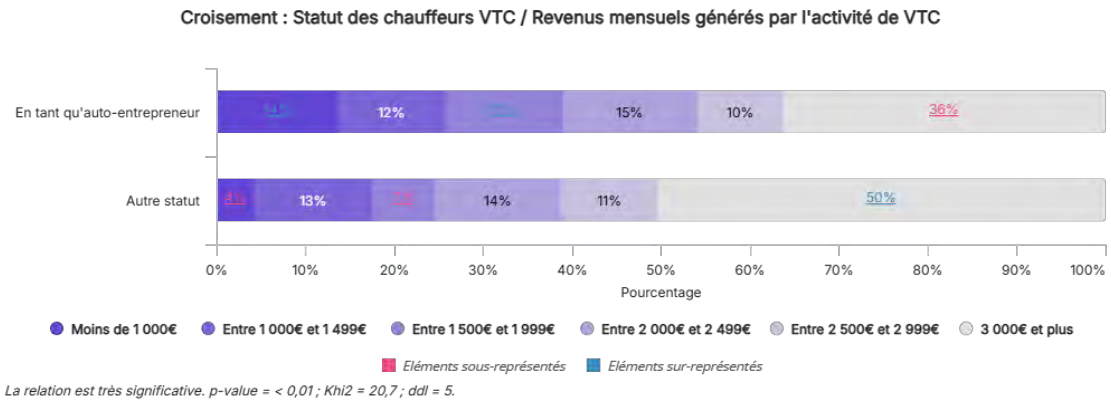


Figure 140 : Revenus mensuels des conducteurs VTC selon le statut (échantillon des ayant renseigné un revenu - n=428)

Les chauffeurs VTC exerçant cette activité en tant qu'**auto-entrepreneurs** sont **sur-représentés parmi les tranches de revenus les plus basses**, et sous-représentés parmi les tranches de revenus les plus hautes, à l'inverse des chauffeurs exerçant sous un autre statut.

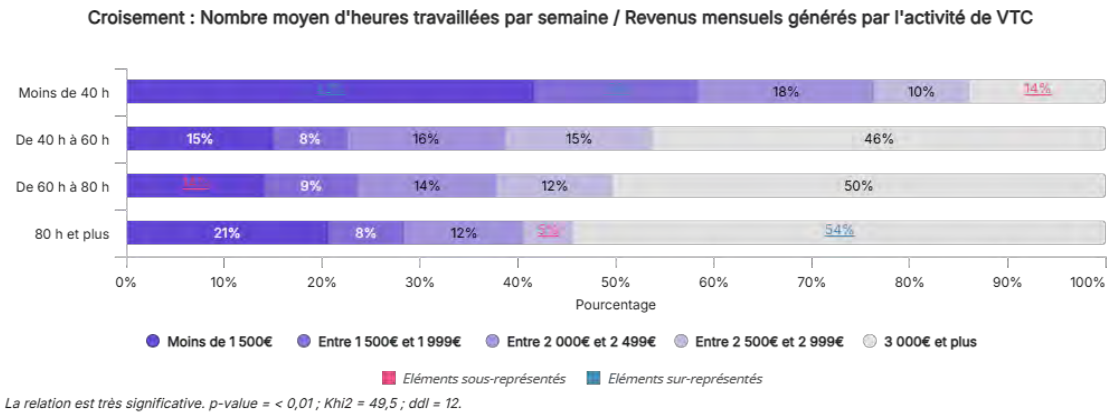


Figure 141 : Revenus mensuels des conducteurs VTC selon le nombre moyen d'heures travaillées par semaine (échantillon des ayant renseigné un montant de revenus - n=421)

Le nombre moyen d'heures travaillées comme VTC par semaine et les revenus mensuels générés par l'activité de VTC sont positivement corrélés. Les chauffeurs VTC **travaillant moins de 40h par semaine** sont **42% à déclarer générer moins de 1 500€ de revenus mensuels** via cette activité, soit une sur-représentation par rapport aux autres tranches de revenus. À l'inverse, les chauffeurs VTC déclarant travailler **80h et plus par semaine** sont **54% à générer des revenus mensuels supérieurs ou égaux à 3 000€** via cette activité, soit une sur-représentation.

b) Charges liées à l'activité de VTC

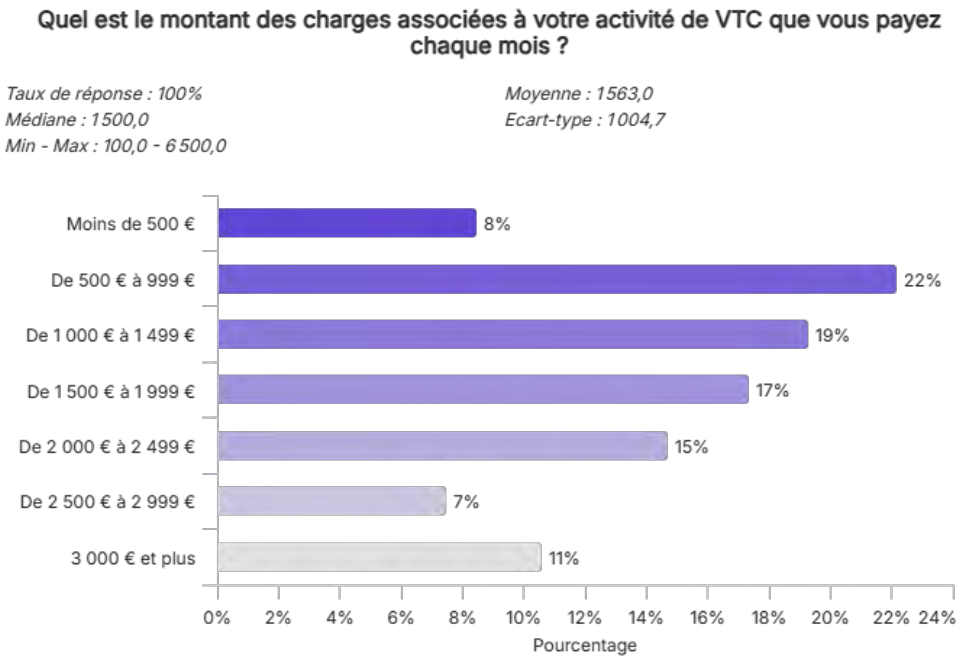


Figure 142 : Montant des charges associées à l'activité de VTC (échantillon des répondants ayant indiqué un montant de charges – n = 415)

En moyenne, les **charges mensuelles** associées à l'activité de VTC sont de **1 563€**, avec une médiane de 1 500€. La notion de charge n'a volontairement pas été détaillée dans le questionnaire, laissant une certaine liberté aux chauffeurs pour l'évaluer.

Seuls **8%** des chauffeurs VTC ayant répondu à cette question indiquent avoir **moins de 500€** de charges mensuelles, **22%** ayant **entre 500 et 999€** de charges mensuelles. **19%** s'acquittent chaque mois **de 1 000 à 1 499€** pour réaliser leur activité de VTC et **17% de 1 500 à 1 999€**.

Notons également que **11%** des répondants déclarent payer **3 000€ ou plus** de charges mensuelles.

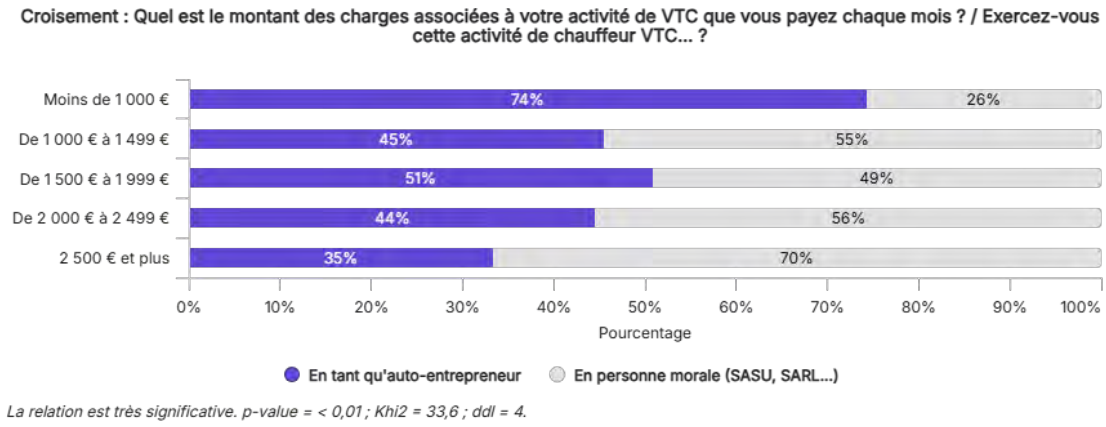


Figure 143 : Montant des charges selon le statut (échantillon des chauffeurs auto-entrepreneurs ou en personne morale ayant renseigné le montant de leurs charges : n = 353)

Les **chauffeurs auto-entrepreneurs semblent avoir relativement moins de charges** que ceux en personne morale. Ils sont en effet plus représentés parmi les chauffeurs ayant les charges les plus faibles (74% ont moins de 1 000€ de charges mensuelles). Inversement, les chauffeurs en personnes morales sont plus représentés parmi les charges les plus hautes (70% d'entre eux ont plus de 2500€ de charges mensuelles).

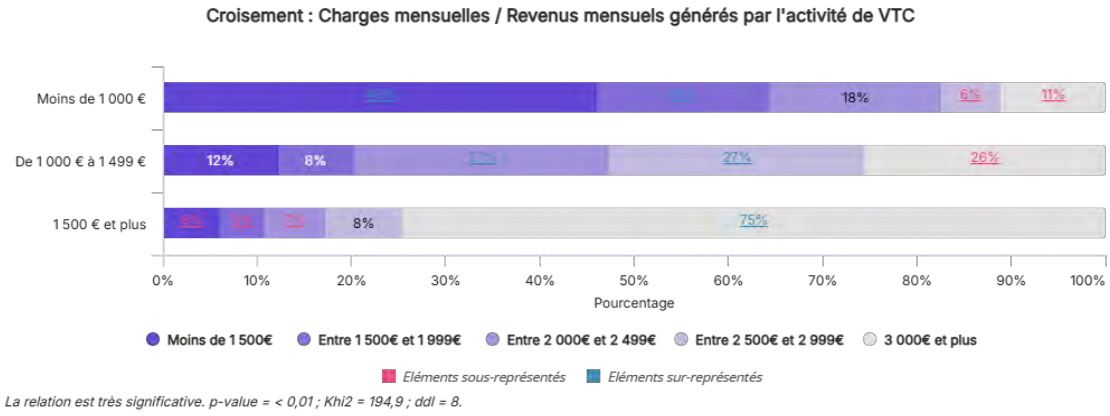


Figure 144 : Charges liées à l'activité de livraison (échantillon des chauffeurs ayant indiqué un montant de revenus et un montant de charges – n = 397)

Les charges et les revenus associés à l'activité de chauffeur VTC sont positivement corrélés : les chauffeurs déclarant **les plus importantes charges** sont **aussi ceux déclarant les revenus les plus élevés**.

5. AUTRES ASPECTS DE L'ACTIVITÉ DE CHAUFFEUR VTC

L'enquête produit enfin des données sur d'autres apsects de l'activité de VTC pour des plateformes, tels que les pratique de **location de compte**, l'utilisation des **applications**, l'**organisation des travailleurs** et les **projections** dans l'activité.

5.1. PRÊT ET EMPRUNT DE COMPTE SUR DES PLATEFORMES DE VTC

a) Prêt ou location de compte à un autre chauffeur VTC



Figure 145 : Location de compte VTC (échantillon total – n = 593)

Seuls **3%** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête déclarent avoir **déjà tenté de louer leur compte VTC** un tiers.

À noter que le caractère illicite de cette pratique peut induire un biais de sous-déclaration de la part des répondants, de même que le mode de collecte par questionnaire en ligne auto-administré diffusé en partie par les plateformes a pu induire un biais.

b) Utilisation du compte d'un autre chauffeur VTC



Figure 146 : Utilisation du compte d'un autre chauffeur VTC (échantillon total – n = 593)

Seul **1%** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête déclarent qu'il **leur arrive d'utiliser le compte VTC d'un autre chauffeur**.

De même, le caractère illicite de cette pratique peut induire un biais de sous-déclaration.

Parmi les 3 répondants indiquant qu'il leur arrive d'utiliser le compte VTC d'un autre chauffeur, l'un évoque comme raison principale le fait d'**être bloqué sur une plateforme**, un autre le fait de **ne jamais avoir eu de carte VTC** et un autre encore a inscrit « plus de travail » en réponse libre après avoir sélectionné la modalité « autre ».

5.2. UTILISATION DES APPLICATIONS DE VTC

a) Opinion sur le fonctionnement des applications de VTC

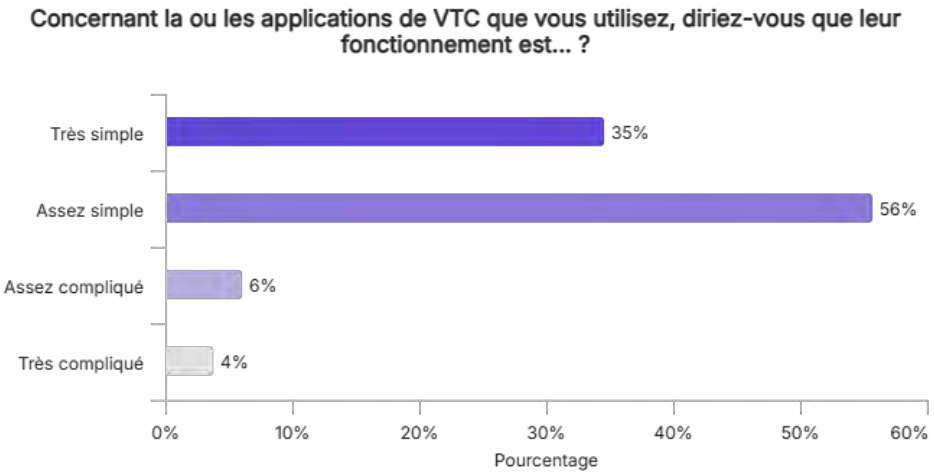


Figure 147 : Facilité d'utilisation perçue des applications VTC (échantillon total – n = 593)

La majorité des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête juge que les applications VTC sont **simples d'utilisation** : 35% les jugent très simples d'utilisation et 56% assez simples.

Seuls **10%** des répondants jugent **compliqué** le fonctionnement des applications de VTC (6% « assez compliqué » et 4% « très compliqué »).

b) Déconnexion d'une plateforme de VTC

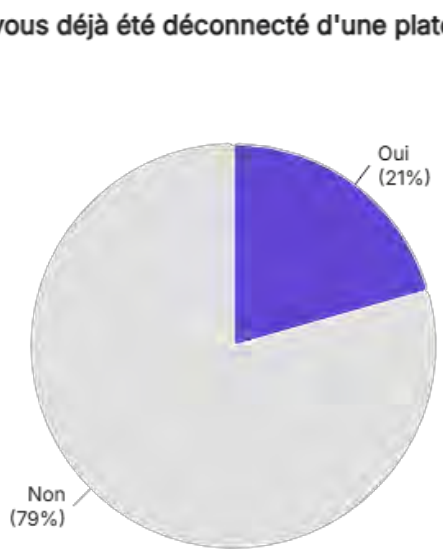


Figure 148 : Déconnexion d'une plateforme VTC (échantillon total – n = 593)

Un cinquième (21%) des chauffeurs ayant répondu à l'enquête indique avoir **déjà été déconnecté** d'une plateforme VTC.

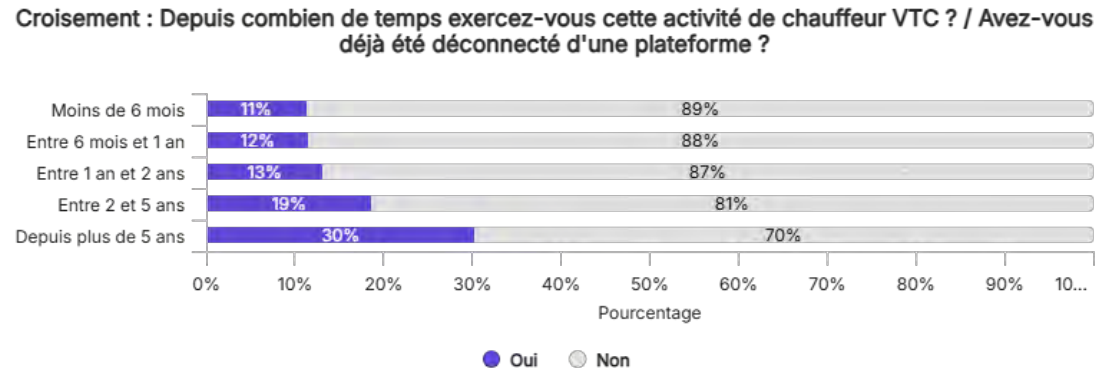


Figure 149 : Déconnexion selon l'ancienneté (échantillon total : n =593)

Le nombre de chauffeurs ayant déjà été déconnectés d'une plateforme **augmente avec leur ancienneté** : 11% des chauffeurs travaillant depuis moins de 6 mois nt déjà été déconnectés, contre 30% de ceux travaillant depuis plus de 5 ans.



Figure 150 : Connaissance d'un recours en cas de déconnexion d'une plateforme VTC (échantillon total – n = 593)

Parmi l'ensemble des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête, **près d'un quart** (23%) indique avoir **connaissance d'un recours** auprès de la plateforme en cas de déconnexion.

5.3. ORGANISATION DES TRAVAILLEURS DES PLATEFORMES DE VTC

Appartenance à un syndicat ou collectif

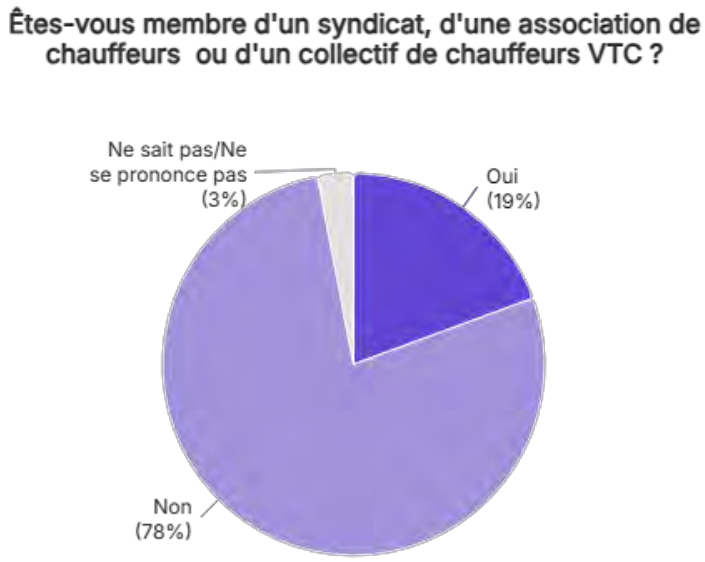


Figure 151 : Appartenance à un syndicat, à une association ou à un collectif de chauffeurs VTC (échantillon total – n = 593)

Près d'un cinquième (21%) des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent être **membre d'un syndicat, d'une association ou d'un collectif** de chauffeurs VTC.

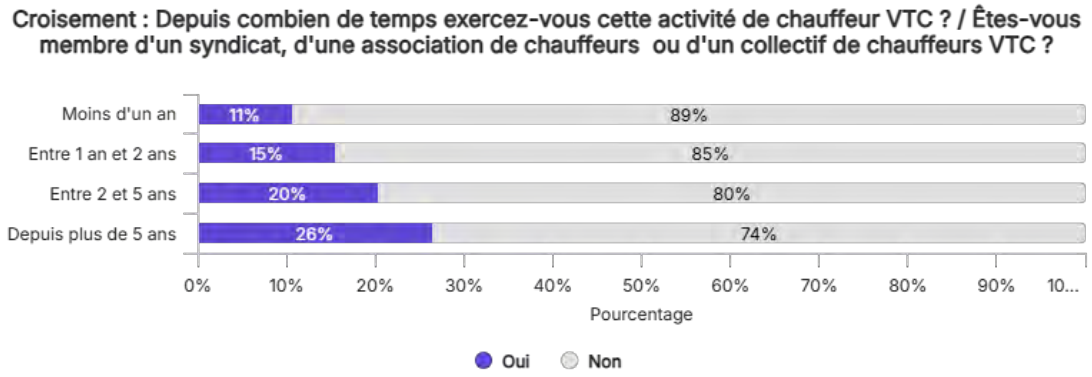


Figure 152 : Appartenance à un syndicat, association ou collectif selon l'ancienneté (échantillon des chauffeurs ayant répondu à cette question : n = 575)

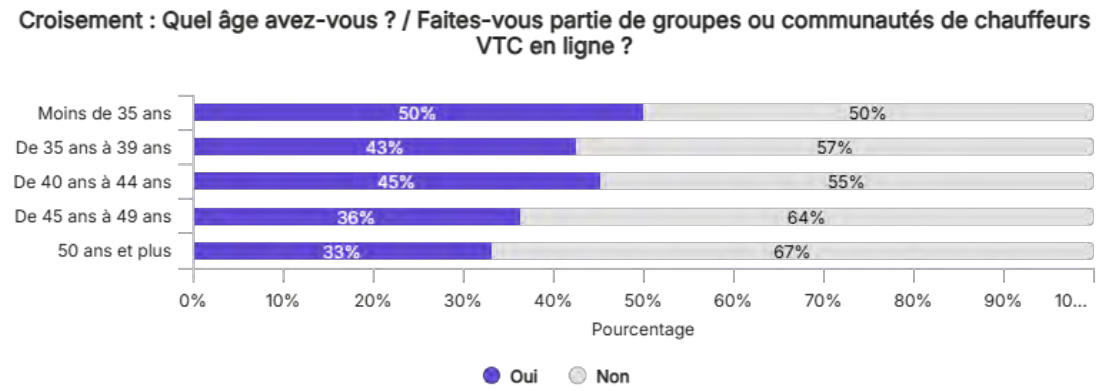
L'appartenance à un syndicat, une association ou un collectif semble augmenter avec l'ancienneté : seuls **11% des chauffeurs exerçant depuis moins d'un an appartiennent à ce type d'organisation, contre 26% de ceux exerçant depuis plus de 5 ans**.

a) Appartenance à un groupe ou communauté en ligne



Figure 153 : Appartenance à des groupes ou communautés en ligne de chauffeurs VTC (échantillon total – n = 593)

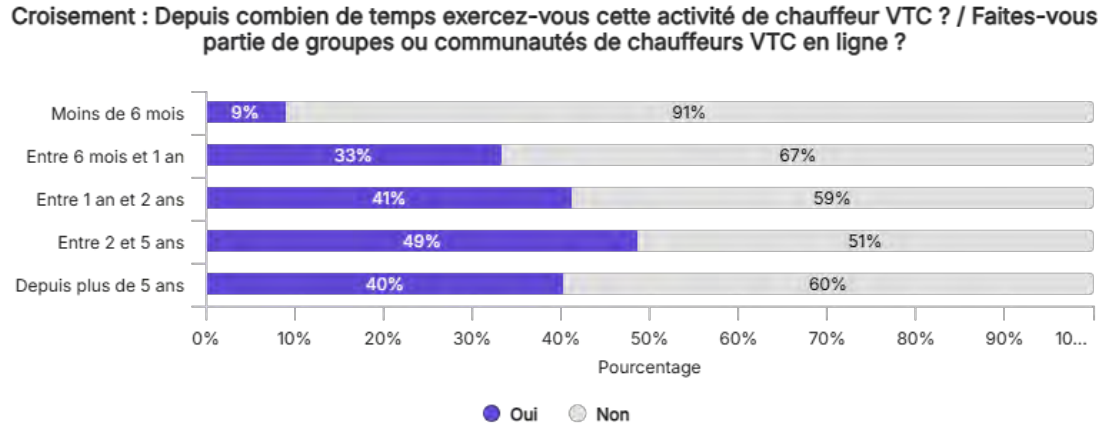
39% des répondants indiquent **faire partie de groupes ou de communautés de chauffeurs de VTC en ligne**.



La relation est significative. p-value = 0,0 ; Khi2 = 9,6 ; ddl = 4.

Figure 154 : Appartenance à des groupes en ligne selon l'âge (échantillon des chauffeurs ayant répondu « Oui » ou « Non » à cette question : n = 578)

Il semble que l'âge exerce une certaine influence sur l'appartenance ou non à des collectifs en ligne. On constate en effet que **les chauffeurs les plus jeunes sont davantage membres de ce type d'organisation que leurs aînés**, ce qui peut être expliqué par une plus grande appétence et une habitude d'utilisation des plus jeunes générations pour ces modes de communication.



La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 24,3 ; ddl = 4.

Figure 155 : Appartenance à des groupes en ligne selon l'ancienneté (échantillon des chauffeurs ayant répondu « Oui » ou « Non » à cette question : n = 578)

L'ancienneté semble également jouer un rôle déterminant dans l'appartenance à ces groupes. On remarque ainsi que **les débutants n'y appartiennent que très peu (9%)**, tandis que cette part **croît avec l'ancienneté (49% des chauffeurs exerçant depuis 2 à 5 ans).** ce peut être signe que la découverte de ces groupes requiert un minimum d'expérience.

5.4. RISQUES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DE CHAUFFEUR VTC

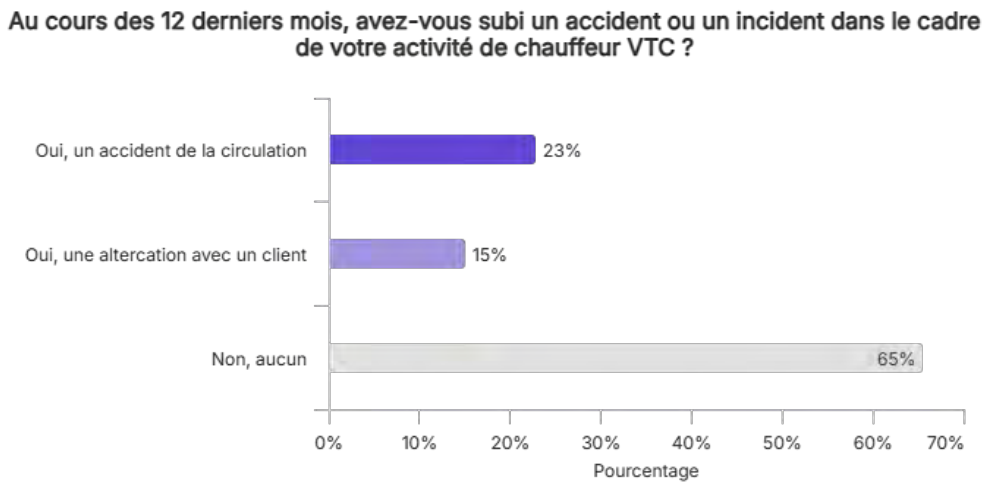


Figure 156 : Accident ou incident subi dans le cadre de l'activité de VTC au cours des 12 derniers mois (échantillon total – n = 593)

Si près des **deux tiers** des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête indiquent n'avoir **subi aucun accident ou incident** dans le cadre de leur activité au cours des 12 derniers mois, **23%** des répondants ont subi un **accident de la circulation** et **15%** une **altercation avec un client**.

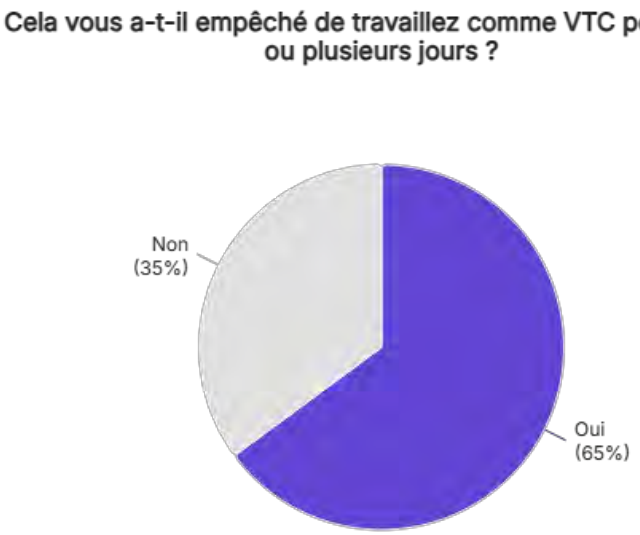


Figure 157 : Suspension de l'activité de VTC suite à un accident ou incident (échantillon des répondants ayant subi un accident ou incident dans le cadre de l'activité de VTC au cours des 12 derniers mois – n = 205)

Pour ces chauffeurs victimes d'accidents ou incidents, cela les a **empêchés de travailler** comme VTC pendant un ou plusieurs jours dans les **deux tiers** (65%) des cas.

5.5. PROJECTIONS DANS L'ACTIVITÉ DE VTC

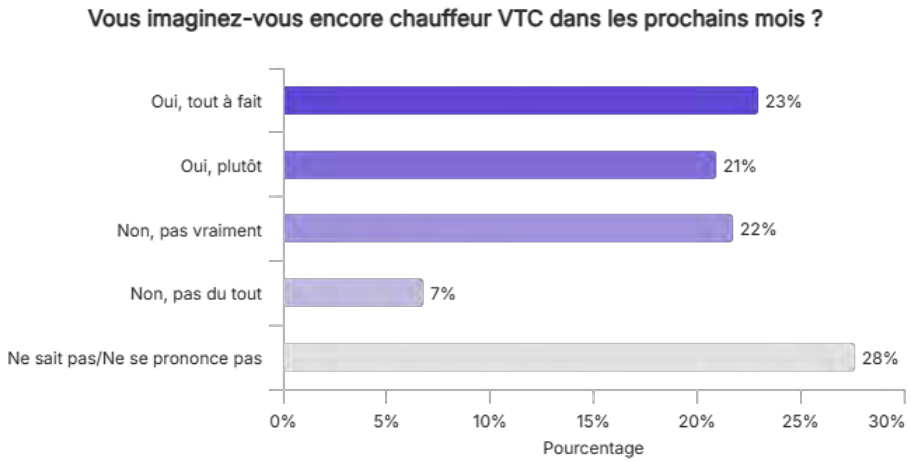


Figure 158 : Projection dans l'activité de VTC dans les prochains mois (échantillon total – n = 593)

Parmi les chauffeurs VTC ayant répondu à notre enquête, **44%** s'imaginent **encore exercer cette activité dans les prochains mois** : 23% « tout à fait » et 21% « plutôt ».

28% des répondants **ne savent pas se prononcer** et **29%** ne s'imaginent plus chauffeurs VTC dans les prochains mois : 22% ne s'y projettent « pas vraiment » et 7% « pas du tout ».

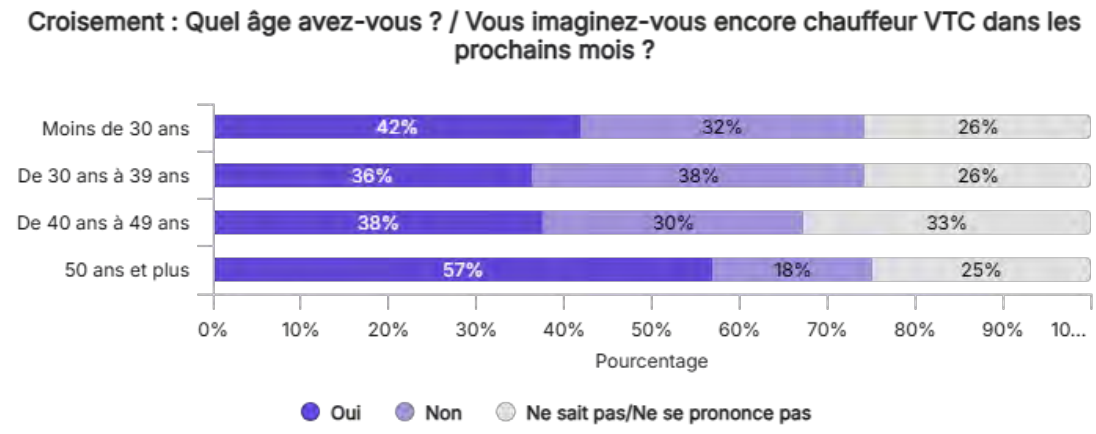


Figure 159 : Projection de court terme selon l'âge (échantillon total : n=593)

On constate que l'âge semble jouer un rôle dans la projection des chauffeurs VTC dans un futur proche. En effet, **les plus âgés semblent se projeter bien plus positivement dans le métier à court terme** (57% des plus de 50 ans) que les plus jeunes (42% des moins de 30 ans s'imaginent encore chauffeurs dans les mois à venir). La tranche d'âge qui semble le moins se projeter à court terme sont les 30 à 40 ans, dont 38% ne s'imaginent pas chauffeurs dans les mois à venir. **La part d'incertitude ou de non-prononciation reste cependant remarquablement élevée**, entre 25 et 33%.

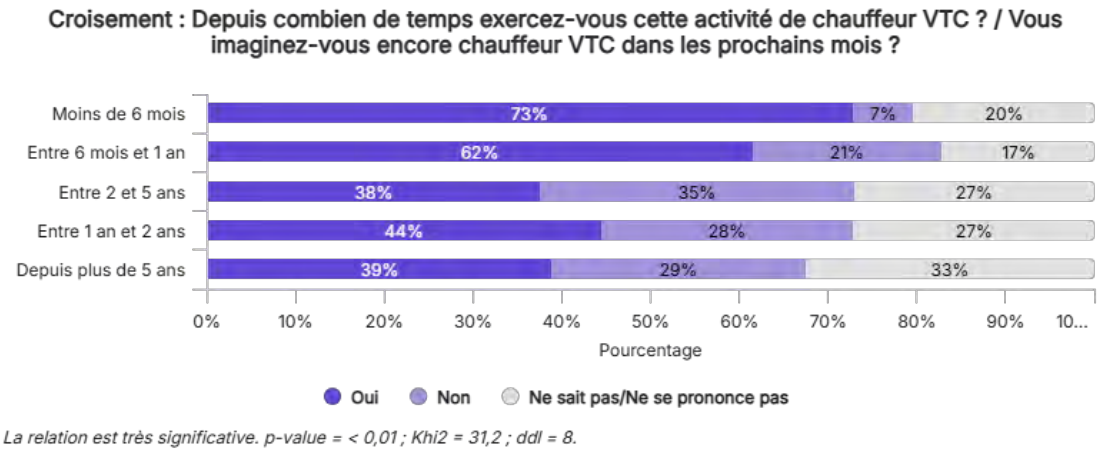


Figure 160 : Projection de court terme selon l'ancienneté (échantillon total : n = 593)

L'ancienneté semble être un facteur déterminant dans la projection à court terme en tant que chauffeur VTC. En effet, **les chauffeurs débutants sont une large majorité (73%) à s'imaginer être encore chauffeur dans les prochains mois**. Une très faible part de cette

population se projette négativement (7%). **La part de projection positive décroît à mesure que les chauffeurs gagnent en ancienneté : les chauffeurs qui exercent depuis plus de 5 ans sont 39% à s'imaginer encore chauffeur à court terme, et 29% à se projeter négativement**. La part d'incertitude ou de non-prononciation croît également avec l'ancienneté. Ces résultats peuvent traduire la difficulté du métier, qui ne peut être que temporaire.

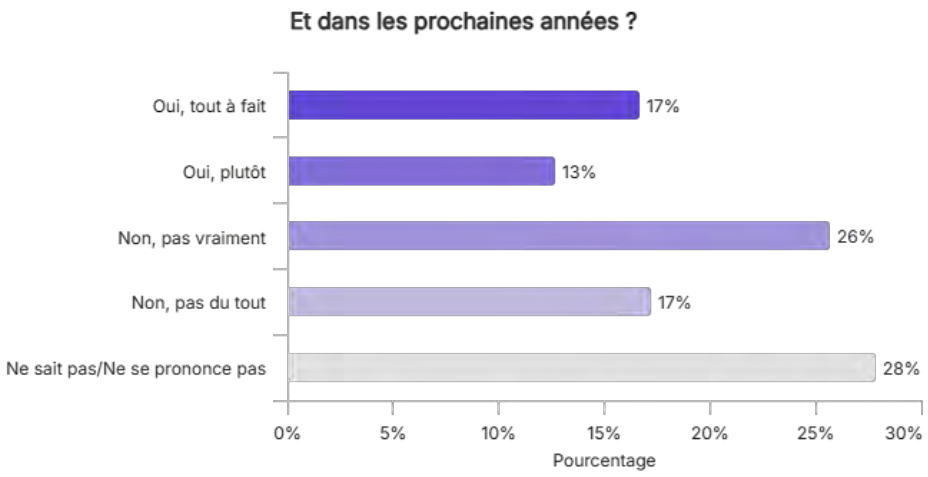


Figure 161 : Projection dans l'activité de VTC dans les prochaines années (échantillon des répondants n'ayant pas indiqué « Non, pas du tout » à la question sur la projection dans les prochaines années – n = 553)

Pour ce qui est de la projection dans l'activité de VTC dans les **prochaines années**, les réponses sont un peu moins favorables que pour les prochains mois. Une même proportion de **28%** de répondants **ne savent pas se prononcer**.

30% des répondants **s'imaginent** encore chauffeurs VTC dans les prochaines années : 17% « tout à fait » et 13% « plutôt ».

Une part plus importante – **43%** - **ne s'imagine pas** être encore chauffeur VTC dans les prochaines années : 26% « pas vraiment » et 17% « pas du tout ».

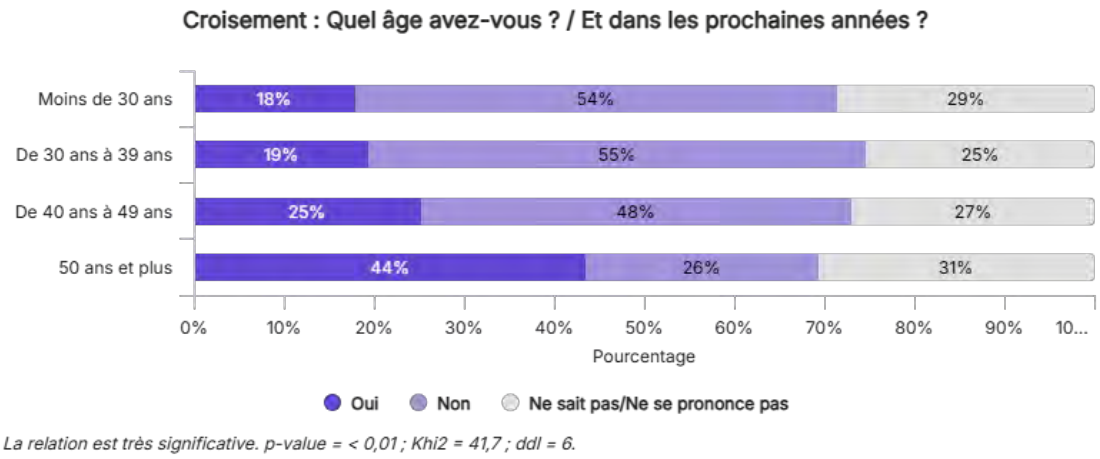


Figure 162 : Projection de long terme selon l'âge (échantillon des individus ayant répondu à la question sur la projection en années : n = 553)

Ici encore, l'âge des chauffeurs semble jouer un rôle dans leur projection de long terme dans le métier. **Si les plus jeunes sont une majorité à ne pas s'imaginer être encore chauffeur dans les prochaines années (entre 54 et 55% pour les moins de 40 ans), cette part décroît brutalement : les plus de 50 ans sont 44% à se projeter positivement en tant que chauffeur à long terme.** La part d'incertitude ou de non-prononciation reste ici encore stable (entre 25 et 31%).

Pour la projection à long terme, le poids de l'ancienneté semble cependant peu significatif.

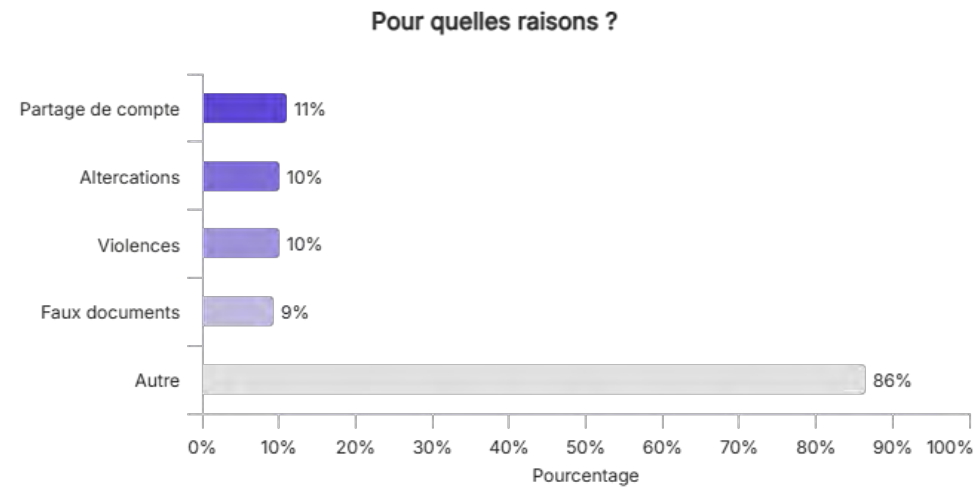


Figure 163 : Raisons pour lesquelles les répondants ne s'imaginent plus chauffeurs VTC dans les prochains mois ou dans les prochaines années (échantillon des répondants ayant indiqué ne pas s'imaginer encore chauffeurs VTC dans les prochains mois ou dans les prochaines années – n = 281)

Les raisons évoquées par les chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête et ne se projetant pas dans cette activité sont le partage de compte pour 11% d'entre eux, les altercations pour 10% d'entre eux, les violences pour 10% également et les faux documents pour 9%.

CHIFFRES CLEFS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CHAUFFEURS VTC

Profil des chauffeurs VTC

> 94% d'hommes, 5% de femmes
> 45 ans en moyenne
> 85% de nationalité française, 7% algérienne
> 44% auto-entrepreneurs, 40% en personne morale
> 35% exercent depuis plus de 5 ans
> 25% ont une activité complémentaire rémunurée

Déplacements et dimension spatiale de l'activité de VTC

> 71% utilisent un véhicule de moins de 5 ans
> 32% déclarent qu'il leur arrive d'attendre aux abords des gares et aéroports sans réservation dans l'heure

Temporalité et attente dans l'activité de VTC

> 19% attendent en moyenne moins de 15 minutes qu'une course soit proposée, 64% entre 15 minutes et 1h
> 37% refusent très souvent des courses, 35% assez souvent
> 74% réalisent des courses aussi bien la semaine que le week-end
> 15% travaillent toutes les nuits
> 65% ont augmenté leur temps de travail sur les 6 derniers mois

Indicateurs quantitatifs sur l'activité de VTC

> 6 jours de travail de livraison en moyenne par semaine
> 10 heures travaillées en moyenne par jour de travail comme chauffeur VTC
> 10,4 courses réalisées en moyenne par jour de travail comme chauffeur VTC
> 218 km effectués en moyenne par jour de travail comme chauffeur VTC
> 2 736€ générés en moyenne par mois par l'activité de VTC
> 1 563€ de charges mensuelles associées en moyenne à l'activité de VTC

Autres aspects de l'activité de VTC

> 21% ont déjà été déconnectés par une plateforme
> 19% sont membres d'un syndicat ou collectif de chauffeurs VTC
> 39% appartiennenent à un groupe ou une communauté de chauffeurs VTC en ligne
> 23% ont subi un accident de la circulation dans le cadre de leur activité de VTC au cours des 12 derniers mois, 15% une altercation avec un client
> 44% s'imaginent encore livreur dans les prochains mois
> 30% s'imaginent encore livreur dans les prochaines années

4 CONCLUSION

La double enquête menée auprès de livreurs, d'une part, et de chauffeurs VTC, d'autre part, a permis de collecter des **données inédites pour la compréhension des conditions d'exercice de l'activité de ces travailleurs de plateformes**. L'enquête menée par questionnaire en ligne auto-administré, et diffusée par les plateformes, les syndicats et l'ARPE, a permis de collecter un échantillon de **1 319 observations complètes pour les livreurs** et **593 observations complètes pour les chauffeurs VTC**. Les questionnaires, d'une durée de 5 minutes, ont été diffusés en français et en anglais. Toutefois la diffusion du questionnaire en anglais a été postérieure à celle en français, ce qui a pu influencer le nombre de réponses dans chacune des langues. En prenant en compte d'indépassables biais de collecte (notamment liés aux canaux de diffusion), ces deux échantillons conséquents permettent de produire des connaissances utiles sur les conditions d'exercice de ces activités de plateformes, et le profil de ceux qui les exercent. Le fait notamment que le questionnaire ait été diffusé via l'ARPE, les syndicats et les plateformes et non en face à face introduit un biais et peut avoir pour effet une couverture partielle des populations ayant recours à des locations de compte. Nos résultats doivent être interprétés en tenant compte de ces biais : ils donnent à voir des conditions de travail des travailleurs de plateformes pratiquant cette activité de façon plutôt régulière.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES LIVREURS

Les livreurs ayant répondu à l'enquête sont pour la très grande majorité d'entre eux des **hommes** (91%), relativement **jeunes** (33 ans en moyenne), pour un peu plus de moitié de nationalité française (54%), sinon de nationalités d'Afrique du nord, d'Afrique subsaharienne ou d'Asie du sud-est. La **très grande majorité** d'entre eux d'entre eux sont **auto-entrepreneurs** (87%) et la moitié d'entre eux exercent cette activité depuis moins d'un an, soit une **faible ancienneté**, indice d'un fort turn-over dans cette activité. 37% des livreurs ayant répondu cumulent cette activité avec d'autres activités complémentaires rémunérées.

La **majorité** des livreurs livrent à **vélo** : 42% avec un vélo à assistance électrique, 20% à vélo mécanique. 14% livrent à scooter. Le nombre de kilomètres parcourus par jour et le nombre de livraisons effectuées par jour sont corrélées au type de véhicule, les livreurs à deux-roues motorisés livrant plus. Les deux tiers des livreurs se concentrent sur un **secteur de livraison récurrent**.

L'activité de livraison s'inscrit sur une temporalité alternant temps d'attente, non rémunuré, et temps de livraison, donnant lieu à une rémunération. Les livreurs ayant répondu à l'enquête déclarent **attendre en moyenne 24 minutes qu'une course leur soit proposée** sur une application, **11 minutes qu'une commande leur remise par le restaurateur**, puis mettre **14 minutes pour acheminer la commande chez le client**. Plus de la moitié des

livreurs déclarent qu'il leur **arrive fréquemment de refuser des livraisons**, notamment car le montant proposé est trop faible. Les livreurs travaillent **en moyenne 5,7 jours par semaine**. Ils déclarent **consacrer en moyenne 7h20 à l'activité de livraison chaque jour, mais 5h35 consacrées à la réalisation de courses**, et donc générant des revenus. Les livreurs réalisent en moyenne **11,4 livraisons par jour**, pour **66km parcourus**. Cette activité leur **rapporte en moyenne 964€ de revenus bruts par mois, mais engage 313€ de charges par mois** (liées au véhicule utilisé, à la location d'un compte…).

Près d'un quart (23%) des livreurs ayant répondu à l'enquête ont subi un **accident de la route** dans le cadre de leur activité de livraison ayant occasionné des blessures au cours des 12 derniers mois et 28% ont été victimes d'une **agression physique ou verbale** dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 2 dernières années. Sans préjuger du caractère choisi ou subi, la majorité des répondant s'imaginent encore livreurs dans les prochains mois (72%), voire dans les prochaines années (59%).

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CHAUFFEURS VTC

Les chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête sont pour la très grande majorité d'entre eux des **hommes** (94%), **âgés en moyenne de 45 ans**, pour la majorité d'entre eux de nationalité française (85%). Les statuts d'exercice de l'activité se divisent en deux grandes catégories : **44% sont auto-entrepreneurs, 40% exercent en personne morale**. L'enquête fait ressortir une certaine ancienneté liée à l'activité, avec **plus d'un tiers des chauffeurs VTC exerçant depuis plus de 5 ans**. Un quart des chauffeurs VTC ont en parallèle une autre activité rémunérée.

L'activité de chauffeur VTC est marquée par une alternance de temps d'attente de courses, non rémunéré, et de temps de réalisation de courses, permettant de générer des revenus. Ainsi, **19% des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête déclarent attendre en moyenne moins de 15 minutes qu'une course soit proposée**, 64% entre 15 minutes et 1h. 37% refusent très souvent des courses, 35% assez souvent. **15% des chauffeurs travaillent comme VTC toutes les nuits**. Les deux tiers (65%) déclarent avoir augmenté leur temps de travail sur les 6 derniers mois, cette augmentation du temps de travail étant avant tout motivée par la volonté de maintenir leur niveau de revenu. En moyenne, les chauffeurs VTC **consacrent 6 jours par semaine à cette activité, et 10h par jour**, permettant la **réalisation de 10,4 courses en parcourant 218km**. Chaque mois, cette activité **leur rapporte en moyenne 2 736€, pour 1 563€ de charges** (carburants et entretien du véhicule, par exemple).

Près d'un quart (23%) des chauffeurs VTC ayant répondu à l'enquête ont subi un **accident de la circulation** dans le cadre de leur activité de VTC au cours des 12 derniers mois, **15% une altercation avec un client**. Sans préjuger du caractère choisi ou subi, moins de la

moitié des répondants s'imaginent encore chauffeurs VTC dans les prochains mois (44%), et moins encore dans les prochaines années (30%).

ANNEXES

1. QUESTIONNAIRE À DESTINATION DES LIVREURS

ab **1.** **psid**
id

titre_enquete
Enquête sur les livreurs

2. **genre**
Vous êtes... ?
Un homme ; Une femme ; Autre ; Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.

74 **3.** **age**
Quel âge avez-vous ?
La réponse est obligatoire. La réponse doit être comprise entre 16 et 99.

4. **nationalite1**
Quelle est votre nationalité ?
AFGHANE ; ALBANAISE ; ALGERIENNE ; ALLEMANDE ; AMERICAINE ; ANDORRANE ; ANGOLAISE ; ANTIGUAISE ET BARBUDIENNE ; ARGENTINE ; ARMENIENNE ; AUSTRALIENNE ; AUTRICHIENNE ; AZERBAIDJANAISE ; BAHAMIENNE ; BAHREINIENNE ; BANGLADAISE ; BARBADIENNE ; BELGE ; BELIZIENNE ; BENINOISE ; BERMUDES ; BHOUTANAISE ; BIELORUSSE ; BIRMANE ; BISSAO-GUINEENNE ; BOLIVIENNE ; BOSNIAQUE ; BOTSWANEENNE ; BRESILIENNE ; BRITANNIQUE ; BRITANNIQUE1 ; BRUNEIENNE ; BULGARE ; BURKINABE ; BURUNDAISE ; CAIMAN ; CAMBODGIENNE ; CAMEROUNAISE ; CANADIENNE ; CAP-VERDIENNE ; CENTRAFRICAINE ; CHILIENNE ; CHINOISE ; CHYPRIOTE TURQUE ; COLOMBIENNE ; COMORIENNE ; CONGOLAISE (B) ; CONGOLAISE (K) ; COSTARICAINE ; CROATE ; CUBAINE ; DANOISE ; DJIBOUTIENNE ; DOMINICAINE ; DOMINIQUAISE ; EGYPTIENNE ; EMIRIENNE ; EQUATO-GUINEENNE ; EQUATORIENNE ; ERYTHREENNE ; ESPAGNOLE ; ESTONIENNE ; ETHIOPIENNE ; FIDJIENNE ; FINLANDAISE ; FRANCAISE ; GABONAISE ; GAMBIENNE ; GEORGIENNE ; GHANEENNE ; GRECQUE ; GRENADIENNE ; GUATEMALTEQUE ; GUINEENNE ; GUYANIENNE ; HAITIENNE ; HONDURIENNE ; HONG KONG ; HONGROISE ; INDIENNE ; INDONESIENNE ; IRANIENNE ; IRAQUIENNE ; IRLANDAISE ; ISRAELIENNE ; ITALIENNE ; IVOIRIENNE ; JAMAIQUAINE ; JAPONAISE ; JORDANIENNE ; KAZAKHE ; KENYANE ; KIRGHIZE ; KIRIBATIENNE ; KITTITIENNE ET NEVICIENNE ; KOSOVARE ; KOWEITIENNE ; KURDE ; LAOTIENNE ; LESOTHANE ; LETTONE ; LIBANAISE ; LIBERIENNE ; LIBYENNE ; LITUANIENNE ; MACAO ; MACEDONIENNE ; MALAISIENNE ; MALAWIENNE ; MALDIVIENNE ; MALGACHE ; MALIENNE ; MALTAISE ; MAROCAINE ; MARSHALLAISE ; MAURICIENNE ; MAURITANIENNE ; MEXICAINE ; MICRONESIENNE ; MOLDAVE ; MONEGASQUE ; MONGOLE ; MONTENEGRINE ; MOZAMBICAINE ; NAMIBIENNE ; NAURUANE ; NEERLANDAISE ; NEO-ZELANDAISE ; NEPALAISE ; NICARAGUAYENNE ; NIGERIANE ; NIGERIENNE ; NORD-COREENNE ; NORVEGIENNE ; OMANAISE ; OUGANDAISE ; OUZBEKE ; PAKISTANAISE ; PALAUANE ; PALESTINIENNE ; PANAMEENNE ; PAPOUANE-NEO-GUINEENNE ; PARAGUAYENNE ; PERUVIENNE ; PHILIPPINE ; POLONAISE ; PORTUGAISE ; QATARIENNE ; ROUMAINE ; RUSSE ; RWANDAISE ; SAINTE-HELENE ; SAINT-LUCIENNE ; SAINT-VINCENTAISE ET GRENADINE ; SALOMONAISE ; SALVADORIENNE ; SAMOANE ; SANTOMEENNE ; SAOUDIENNE ; SENEGALAISE ; SERBE ; SERBO-MONTENEGRINE ; SEYCHELLOISE ; SIERRA-LEONAISE ; SINGAPOURIENNE ;

SLOVAQUE ; SLOVENE ; SOMALIENNE ; SOUDANAISE ; SRI-LANKAISE ; SUD-AFRICAINE ; SUD-COREENNE ; SUEDOISE ; SUISSE ; SURINAMAISE ; SWAZIE ; SYRIENNE ; TADJIKE ; TAIWANAISE ; TANZANIENNE ; TCHADIENNE ; TCHEQUE ; THAILANDAISE ; TIBETAINE ; TIMORAISE ; TOGOLAISE ; TONGUIENNE ; TRINIDADIENNE ; TUNISIENNE ; TURKMENE ; TURKS ET CAICOS ; TURQUE ; TUVALUANE ; UKRAINIENNE ; URUGUAYENNE ; VANUATUANE ; VENEZUELIENNE ; VIETNAMIENNE ; YEMENITE ; ZAMBIENNE ; ZIMBABWEENNE
La réponse est obligatoire.

5. nationalite2

Si vous avez une autre nationalité, veuillez l'indiquer ici. Sinon, laissez la case vide.
AFGHANE ; ALBANAISE ; ALGERIENNE ; ALLEMANDE ; AMERICAINE ; ANDORRANE ; ANGOLAISE ; ANTIGUAISE ET BARBUDIENNE ; ARGENTINE ; ARMENIENNE ; AUSTRALIENNE ; AUTRICHIENNE ; AZERBAIDJANAISE ; BAHAMIENNE ; BAHREINIENNE ; BANGLADAISE ; BARBADIENNE ; BELGE ; BELIZIENNE ; BENINOISE ; BERMUDES ; BHOUTANAISE ; BIELORUSSE ; BIRMANE ; BISSAO-GUINEENNE ; BOLIVIENNE ; BOSNIAQUE ; BOTSWANEENNE ; BRESILIENNE ; BRITANNIQUE ; BRITANNIQUE1 ; BRUNEIENNE ; BULGARE ; BURKINABE ; BURUNDAISE ; CAIMAN ; CAMBODGIENNE ; CAMEROUNAISE ; CANADIENNE ; CAP-VERDIENNE ; CENTRAFRICAINE ; CHILIENNE ; CHINOISE ; CHYPRIOTE TURQUE ; COLOMBIENNE ; COMORIENNE ; CONGOLAISE (B) ; CONGOLAISE (K) ; COSTARICAINE ; CROATE ; CUBAINE ; DANOISE ; DJIBOUTIENNE ; DOMINICAINE ; DOMINIQUAISE ; EGYPTIENNE ; EMIRIENNE ; EQUATO-GUINEENNE ; EQUATORIENNE ; ERYTHREENNE ; ESPAGNOLE ; ESTONIENNE ; ETHIOPIENNE ; FIDJIENNE ; FINLANDAISE ; FRANCAISE ; GABONAISE ; GAMBIENNE ; GEORGIENNE ; GHANEENNE ; GRECQUE ; GRENADIENNE ; GUATEMALTEQUE ; GUINEENNE ; GUYANIENNE ; HAITIENNE ; HONDURIENNE ; HONG KONG ; HONGROISE ; INDIENNE ; INDONESIENNE ; IRANIENNE ; IRAQUIENNE ; IRLANDAISE ; ISRAELIENNE ; ITALIENNE ; IVOIRIENNE ; JAMAIQUAINE ; JAPONAISE ; JORDANIENNE ; KAZAKHE ; KENYANE ; KIRGHIZE ; KIRIBATIENNE ; KITTITIENNE ET NEVICIENNE ; KOSOVARE ; KOWEITIENNE ; KURDE ; LAOTIENNE ; LESOTHANE ; LETTONE ; LIBANAISE ; LIBERIENNE ; LIBYENNE ; LITUANIENNE ; MACAO ; MACEDONIENNE ; MALAISIENNE ; MALAWIENNE ; MALDIVIENNE ; MALGACHE ; MALIENNE ; MALTAISE ; MAROCAINE ; MARSHALLAISE ; MAURICIENNE ; MAURITANIENNE ; MEXICAINE ; MICRONESIENNE ; MOLDAVE ; MONEGASQUE ; MONGOLE ; MONTENEGRINE ; MOZAMBICAINE ; NAMIBIENNE ; NAURUANE ; NEERLANDAISE ; NEO-ZELANDAISE ; NEPALAISE ; NICARAGUAYENNE ; NIGERIANE ; NIGERIENNE ; NORD-COREENNE ; NORVEGIENNE ; OMANAISE ; OUGANDAISE ; OUZBEKE ; PAKISTANAISE ; PALAUANE ; PALESTINIENNE ; PANAMEENNE ; PAPOUANE-NEO-GUINEENNE ; PARAGUAYENNE ; PERUVIENNE ; PHILIPPINE ; POLONAISE ; PORTUGAISE ; QATARIENNE ; ROUMAINE ; RUSSE ; RWANDAISE ; SAINTE-HELENE ; SAINT-LUCIENNE ; SAINT-VINCENTAISE ET GRENADINE ; SALOMONAISE ; SALVADORIENNE ; SAMOANE ; SANTOMEENNE ; SAOUDIENNE ; SENEGALAISE ; SERBE ; SERBO-MONTENEGRINE ; SEYCHELLOISE ; SIERRA-LEONAISE ; SINGAPOURIENNE ; SLOVAQUE ; SLOVENE ; SOMALIENNE ; SOUDANAISE ; SRI-LANKAISE ; SUD-AFRICAINE ; SUD-COREENNE ; SUEDOISE ; SUISSE ; SURINAMAISE ; SWAZIE ; SYRIENNE ; TADJIKE ; TAIWANAISE ; TANZANIENNE ; TCHADIENNE ; TCHEQUE ; THAILANDAISE ; TIBETAINE ; TIMORAISE ; TOGOLAISE ; TONGUIENNE ; TRINIDADIENNE ; TUNISIENNE ; TURKMENE ; TURKS ET CAICOS ; TURQUE ; TUVALUANE ; UKRAINIENNE ; URUGUAYENNE ; VANUATUANE ; VENEZUELIENNE ; VIETNAMIENNE ; YEMENITE ; ZAMBIENNE ; ZIMBABWEENNE
La question n'est pertinente que si nationalite1 n'est pas parmi "Non-réponse".

6. plateforme

Quelle(s) plateforme(s) utilisez-vous pour générer des revenus ?
Si vous utilisez plusieurs plateformes, merci de toutes les indiquer.
La réponse est obligatoire.

7-8. **statut**

Exercez-vous cette activité de livreur... ?

En tant qu'auto-entrepreneur ; En portage salarial ; En tant que salarié en CDI ou CDD ; En personne morale (SASU, SARL...) ; En coopérative ; Ne sait pas / ne se prononce pas ; Autre

Plusieurs réponses possibles.

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

8. **statut_Autre**

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

9. **anciennete**

Depuis combien de temps exercez-vous cette activité de livreur ?

Moins d'1 mois ; Entre 1 mois et 6 mois ; Entre 6 mois et 1 an ; Entre 1 an et 2 ans ; Entre 2 et 5 ans ; Depuis plus de 5 ans

La réponse est obligatoire.

10-11. **choix_activite**

Pour quelle raison principale avez-vous choisi de travailler en tant que livreur ?

Parce que j'aime être livreur ; Un ou des proches m'ont conseillé de faire ça ; Je n'ai pas trouvé d'autre travail ; Pour générer un meilleur revenu ; Pour améliorer ma situation ; J'apprécie la flexibilité de ce travail ; Pour être mon propre patron ; Autre

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

11. **choix_activite_Autre**

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

12. **autre_activite**

Cette activité est-elle votre unique source de revenus ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

13. **autre_activite_temps**

Votre activité complémentaire est-elle... ?

A temps plein ; A temps partiel ; Ne sait pas/Ne se prononce pas

La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si autre_activite n'est pas parmi "Oui".

14-15. **autre_activite_secteur**

Dans quel secteur exercez-vous cette activité complémentaire ?

Agriculture ; Industrie ; Construction ; Commerce ; Transports ; Hôtellerie ou restauration ; Administration publique ; Services aux entreprises ; Information et communication ; Services aux particuliers ; Enseignement ; Santé ; Autre

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.La question n'est pertinente que si autre_activite n'est pas parmi "Oui".

15. **autre_activite_secteur_Autre**

Si 'Autre' précisez :

16. **etudiants**

Êtes-vous étudiant ou en formation ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

conditions

Vos conditions de travail

17-18. **veh_livreur**

Quel véhicule utilisez-vous le plus souvent pour votre activité de livraison ?
Vélo mécanique ; Vélo à assistance électrique ; Trottinette ; Scooter de moins de 125 ; Scooter de plus de 125 et moto ; Voiture ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

18. **veh_livreur_Autre**

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

19. **veh_autre**

Utilisez-vous de manière régulière d'autres véhicules pour vos activités de livraison ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

20-21. **veh_autre_lequel**

De quel(s) véhicule(s) s'agit-il ?
Vélo mécanique ; Vélo à assistance électrique ; Trottinette ; Scooter de moins de 125 ; Scooter de plus de 125 et moto ; Voiture ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.La question n'est pertinente que si veh_autre parmi "Oui".

21. **veh_autre_lequel_Autre**

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

22-23. **veh_comment**

Comment vous êtes-vous procuré le véhicule principal avec lequel vous livrez ?
Je l'ai acheté neuf ; Je l'avais déjà ; Je l'ai acheté d'occasion ; Je l'emprunte ; Je le loue ; J'ai bénéficié d'un partenariat à disposition mis en place par une plateforme ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

23. **veh_comment_Autre**

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

24-25. **veh_raisons**

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ?
C'est plus rapide ; Parce que je l'avais déjà ; C'est plus pratique ; C'est moins cher ; C'est moins fatiguant ; C'est moins dangereux ; C'est le véhicule auquel j'ai pu accéder facilement ; Je n'ai pas le permis ou la licence pour utiliser un scooter ou une moto ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

25. **veh_raisons_Autre**

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

26. capacite_transport

Avez-vous une capacité de transport pour cette activité de livraison ? C'est-à-dire une inscription au registre des transporteurs légers de marchandises.

Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas

La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si veh_livreur parmi "Scooter de moins de 125;Scooter de plus de 125 et moto;Voiture" Ou veh_autre_lequel parmi "Scooter de moins de 125;Scooter de plus de 125 et moto;Voiture".

27-28. zone_chargement

Nous allons maintenant parler de votre zone de chargement habituelle, c'est-à-dire de l'endroit où vous vous rendez généralement pour démarrer votre activité pour les plateformes.

Comment vous rendez-vous habituellement sur votre zone de chargement ?

En utilisant le véhicule que j'utilise pour mes livraisons sur tout le trajet ; En transports en commun et en emmenant avec moi le véhicule que j'utilise pour livrer ; En transports en commun sans le véhicule que j'utilise pour livrer ; A pied ; Autre

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

28. zone_chargement_Autre

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

29. zone_chargement_temps

Combien de temps mettez-vous en moyenne pour vous rendre de chez vous à votre zone de chargement ?

Moins d'1 heure ; Plus d'1 heure

La réponse est obligatoire.

30. zone_livraison

Vous rendez-vous toujours dans le même secteur pour livrer ?

Oui, tout à fait : je me rends (quasiment) toujours au même endroit ; Oui, plutôt ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout : je change très souvent de zone de livraison

La réponse est obligatoire.

31. zone_livraison_choix

Comment avez-vous principalement identifié les secteurs dans lesquels vous livrez ?

Par expérience : j'ai remarqué qu'il y avait plus de livraisons ; Par le bouche-à-oreille : on m'a conseillé ces secteurs ; Par l'application qui me suggère les zones de fortes activité ; Parce que c'est plus proche de chez moi

La réponse est obligatoire.

32-33. attente_livraison_qui

En général, quand vous attendez une proposition de course, vous êtes principalement... ?

Seul ; En groupe avec d'autres livreurs ; Cela dépend des jours ; Autre

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

33. attente_livraison_qui_Autre

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

34-35. attente_livraison_quoi

En général, que faites-vous lorsque vous attendez qu'une livraison soit proposée ?
Je discute avec d'autres livreurs dans l'espace public ; J'entretiens mon véhicule ; Je m'informe ou réalise des démarches sur mon téléphone concernant mon activité de livraison ; J'échange en ligne avec d'autres livreurs ; J'échange en ligne avec des proches non livreurs ; Je me divertis sur mon téléphone (jeux, musique, vidéos) ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

35. attente_livraison_quoi_Autre

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

74 **36. attente_livraison_temps**

En moyenne, combien de temps attendez-vous qu'une livraison soit proposée sur l'application ?
Si vous ne savez pas, laissez la case vide.
La réponse doit être comprise entre 0 et 300.

37. attente_livraison_ressenti

Comment décririez-vous le temps passé à attendre qu'une livraison soit proposée ?
Très ennuyeux ; Plutôt ennuyeux ; Acceptable ; Agréable ; Très agréable
La réponse est obligatoire.

74 **38. attente_restaurant**

En moyenne, combien de temps attendez-vous qu'une commande vous soit remise par le restaurateur ?
Si vous ne savez pas, laissez la case vide.
La réponse doit être comprise entre 0 et 300.

39. attente_restaurant_ou

Vous arrive-t-il d'attendre la commande à l'intérieur du restaurant ?
Toujours ou quasiment toujours ; Souvent ; Parfois ; Jamais ou quasiment jamais
La réponse est obligatoire.

74 **40. temps_livraison**

Une fois la commande réceptionnée, combien de temps mettez-vous en moyenne pour l'amener chez le client ?
Si vous ne savez pas, laissez la case vide.
La réponse doit être comprise entre 0 et 300.

41. retour_livraison

Une fois la commande livrée au client, le plus souvent... ?
Vous retournez à votre point d'attente initial ; Vous attendez une livraison dans le secteur où le client habite ; Cela dépend
La réponse est obligatoire.

42. refus_livraison

Vous arrive-t-il de refuser des livraisons proposées par les applications ?

Très souvent ; Assez souvent ; Rarement ; Très rarement ; Jamais
La réponse est obligatoire.

43-44. refus_livraison_pourquoi

Pour quelle raison principale vous arrive-t-il de refuser des livraisons ?
Le montant proposé est trop faible ; La distance à parcourir est trop élevée ; Je refuse de travailler avec certains restaurateurs ; Le contenu de la commande ne me plait pas (alcool, etc.) ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.La question n'est pertinente que si refus_livraison n'est pas parmi "Jamais".

44. refus_livraison_pourquoi_Autre

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

45. horaires_livraison

En général, vous livrez... ?
Le matin (6h-11h) ; Le midi (11h-15h) ; L'après-midi (15h-18h) ; Le soir (18h-23h) ; La nuit (23h-6h)
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

46. jours_livraison

En général, vous livrez... ?
Les jours de semaine (lundi-jeudi) ; Les jours de week-end (vendredi-samedi-dimanche) ; Aussi bien la semaine que le weekend
La réponse est obligatoire.

3,8 **47. temps_passe**

Les jours où vous livrez, combien d'heures passez-vous en courses par jour ?
en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide
La réponse doit être comprise entre 0 et 24.

3,8 **48. nb_heures_travail**

Les jours où vous livrez, combien d'heures travaillez-vous par jour ?
en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide
La réponse doit être comprise entre 0 et 24.

74 **49. nb_livraisons**

Les jours où vous livrez, combien de livraisons faites-vous par jour ?
en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide
La réponse doit être comprise entre 0 et 100.

74 **50. nb_kilometres_livreurs**

Les jours où vous livrez, combien de kilomètres faites-vous par jour ?
en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide
La réponse doit être comprise entre 0 et 500.

74 **51. nb_jours**

Combien de jours livrez-vous par semaine ?
en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide
La réponse doit être comprise entre 1 et 7.

74 **52. revenus_montant**

Combien vous rapporte chaque mois votre activité de livraison ? (toutes plateformes comprises et sans déduire les charges associées)

Si vous ne savez pas, laissez la case vide.

La réponse doit être comprise entre 0 et 10000.

74 **53. charges_montant**

Quel est le montant des charges associées à votre activité de livraison que vous payez chaque mois ?

Si vous ne savez pas, laissez la case vide.

La réponse doit être comprise entre 0 et 100000.

54. revenus_temporalite

En général, vous recevez vos revenus de l'activité de livraison... ?

Tous les jours ; Toutes les semaines ; Toutes les deux semaines ; Tous les mois

La réponse est obligatoire.

55. revenus_opinion

Par rapport aux revenus que vous générez avec votre activité de livraison, êtes-vous... ?

Très satisfait ; Plutôt satisfait ; Ni satisfait ni insatisfait ; Plutôt insatisfait ; Très insatisfait

La réponse est obligatoire.

56. pret_location

Vous arrive-t-il de prêter ou de louer votre compte à un autre livreur ?

Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas

La réponse est obligatoire.

57. utilisation_autre_compte

Vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre livreur ?

Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas

La réponse est obligatoire.

58-59. raison_autre_compte

Pour quelle raison principale vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre livreur ?

Parce que je suis trop jeune pour m'inscrire ; Parce que je n'ai pas tous les papiers nécessaires pour m'inscrire ; Parce qu'il n'y a pas de place disponible sur les plateformes ; Parce que mon compte a été supprimé ; Autre

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.La question n'est pertinente que si utilisation_autre_compte parmi "Oui".

59. raison_autre_compte_Autre

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

60. fonctionnement_app

Concernant la ou les applications de livraison que vous utilisez, diriez-vous que leur fonctionnement est... ?

Très simple ; Assez simple ; Assez compliqué ; Très compliqué

La réponse est obligatoire.

61. astuces

Utilisez-vous des astuces pour maximiser votre usage des applications ?
Oui, beaucoup ; Oui, un peu ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout
La réponse est obligatoire.

62-63. astuces_comment

Comment avez-vous découvert ces astuces ?
Par le bouche-à-oreille en discutant en face à face avec d'autres livreurs ; Sur des forums ou groupes de discussion entre livreurs en ligne ; Via des syndicats ou collectifs de livreurs ; Seul, à force d'utiliser l'application ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.La question n'est pertinente que si astuces parmi "Oui, beaucoup;Oui, un peu".

63. astuces_comment_Autre

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

64. syndicat

Êtes-vous membre d'un syndicat ou d'un collectif ?
Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.

65. collectif_online

Faites-vous partie de groupes ou communautés de livreurs en ligne ?
Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.

66. accident

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous subi un accident de la route dans le cadre de votre activité de livreur, avec ou sans chute, vous ayant occasionné des blessures ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

67. arret_travail

Cela vous a-t-il empêché de réaliser des livraisons pendant un ou plusieurs jours ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si accident parmi "Oui".

68. projection_mois

Vous imaginez-vous encore livreur dans les prochains mois ?
Oui, tout à fait ; Oui, plutôt ; Ne sait pas/Ne se prononce pas ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout
La réponse est obligatoire.

69. projection_annees

Et dans les prochaines années ?
Oui, tout à fait ; Oui, plutôt ; Ne sait pas/Ne se prononce pas ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout
La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si projection_mois n'est pas = Non, pas du tout.

70. maisons_livreurs

Vous rendez-vous dans des maisons de livreurs ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

71. desactivation

Avez-vous déjà été désactivé dans les 6 derniers mois par une plateforme ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

72. compensation

Avez-vous obtenu une compensation de vos revenus suite à l'accord minimum de revenu de 11,75€ de l'heure de 2022 ?

Oui ; Non ; Je ne sais pas

La réponse est obligatoire.

73. agression

Avez-vous été victime d'une agression physique ou verbale pendant votre activité de livreur lors des 2 dernières années ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

C1 **74. nom_com**

Dans quelle ville travaillez-vous principalement ?

Merci de bien sélectionner le nom de votre commune ou son code postal dans la liste déroulante avant de valider. Si vous validez avant d'avoir sélectionné dans la liste déroulante, même en ayant saisi le nom complet de votre commune, nous ne pourrons pas prendre en compte les données relatives à votre commune.

ab **75. remarques**

Merci pour votre participation !

Suite à ce questionnaire, avez-vous des remarques ?

Variables de publication

C1 **76. CLE**

La réponse est automatique (clé primaire).

77. DATE_SAISIE

La réponse est automatique. "jj/mm/aaaa hh:mm:ss".

78. DATE_ENREG

La réponse est automatique. "jj/mm/aaaa hh:mm:ss".

79. DATE_MODIF

La réponse est automatique. "jj/mm/aaaa hh:mm:ss".

74 **80. TEMPS_SAISIE**

La réponse est automatique.

C1 **81. ORIGINE_SAISIE**

C1 **82. LANG_SAISIE**

La réponse est automatique.

83. APPAREIL_SAISIE

PC ; Tablette ; Smartphone

La réponse est automatique.

84. PROGRESSION

En cours ; Terminé ; QuotaFull ; ScreenOut

La réponse est automatique.

C1 **85. DERNIERE_QUESTION_SAISIE**

La réponse est automatique.

2. FLYER D'INFORMATION SUR L'ENQUÊTE À DESTINATION DES LIVREURS



ARPE
Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi

ENQUÊTE SUR LES LIVREURS

L'ARPE, Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi, réalise une étude sur l'activité des livreurs afin de mieux connaître leur quotidien.

Vous êtes livreur pour une plateforme ?
Votre participation est précieuse, merci pour votre aide !

Répondez au questionnaire en **scannant ce QR Code**, cela vous prendra **moins de 5 minutes** !

En savoir plus sur l'ARPE : https://www.arpe.gouv.fr/

Ce questionnaire est anonyme et confidentiel.

Informations sur la protection des données : Cette étude d'intérêt public est menée par l'ARPE (responsable de traitement), avec l'appui technique du cabinet 6t-bureau de recherche (sous-traitant), afin de mieux connaître le quotidien des livreurs. Afin de garantir la liberté de réponse, ce questionnaire ne collecte ni noms, ni coordonnées. Il est paramétré pour ne pas collecter l'adresse IP ni déposer de traceurs. Les informations recueillies (données sociodémographiques telles que l'âge, le genre, la ville, et les réponses au questionnaire) sont traitées à des fins purement statistiques et conformément à la réglementation sur la protection des données.
En poursuivant, vous consentez à l'utilisation de vos réponses pour cette étude.
Les réponses sont traitées de manière strictement confidentielle et restituées à l'ARPE uniquement sous forme agrégée. Les données brutes sont conservées par le prestataire pour une durée maximale de 3 ans, puis détruites.
Pour toute question relative à cette enquête ou pour l'exercice de vos droits : arpe-dpo@arpe.gouv.fr

ARPE
Autorité des
Relations sociales des
Plateformes d'Emploi

SURVEY ON DELIVERY RIDERS

The ARPE, the Authority for Social Relations of Employment Platforms, is conducting a study on the activity of delivery riders in order to better understand their daily work.

Are you a delivery rider for a platform? Your participation is valuable. Thank you for your help!

Answer the questionnaire by **scanning this QR Code** – it will take you **less than 5 minutes**!

Learn more about ARPE: https://www.arpe.gouv.fr/

This questionnaire is anonymous and confidential.

Data protection information: This study in the public interest is conducted by ARPE (data controller), with technical support from the consultancy 6t-bureau de recherche (data processor), in order to better understand the daily lives of delivery riders. To ensure freedom of response, this questionnaire does not collect names or contact details. It is configured not to collect IP addresses or place tracking cookies. The information collected (sociodemographic data such as age, gender, city, and responses to the questionnaire) is processed solely for statistical purposes and in compliance with data protection regulations.

By continuing, you consent to the use of your responses for this study.

Responses are treated in strict confidence and reported to ARPE only in aggregated form. The raw data are retained by the service provider for a maximum period of three years, after which they are deleted.
For any questions regarding this survey or to exercise your rights, please contact: arpe-dpo@arpe.gouv.fr

3. QUESTIONNAIRE À DESTINATION DES CHAUFFEURS VTC

ab **1.** **psid**
id

titre_enquete
Enquête sur les chauffeurs VTC

2. **genre**
Vous êtes... ?
Un homme ; Une femme ; Autre ; Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.

74 **3.** **age**
Quel âge avez-vous ?
La réponse est obligatoire. La réponse doit être comprise entre 16 et 99.

4. **nationalite1**
Quelle est votre nationalité ?
AFGHANE ; ALBANAISE ; ALGERIENNE ; ALLEMANDE ; AMERICAINE ; ANDORRANE ; ANGOLAISE ; ANTIGUAISE ET BARBUDIENNE ; ARGENTINE ; ARMENIENNE ; AUSTRALIENNE ; AUTRICHIENNE ; AZERBAIDJANAISE ; BAHAMIENNE ; BAHREINIENNE ; BANGLADAISE ; BARBADIENNE ; BELGE ; BELIZIENNE ; BENINOISE ; BERMUDES ; BHOUTANAISE ; BIELORUSSE ; BIRMANE ; BISSAO-GUINEENNE ; BOLIVIENNE ; BOSNIAQUE ; BOTSWANEENNE ; BRESILIENNE ; BRITANNIQUE ; BRITANNIQUE1 ; BRUNEIENNE ; BULGARE ; BURKINABE ; BURUNDAISE ; CAIMAN ; CAMBODGIENNE ; CAMEROUNAISE ; CANADIENNE ; CAP-VERDIENNE ; CENTRAFRICAINE ; CHILIENNE ; CHINOISE ; CHYPRIOTE TURQUE ; COLOMBIENNE ; COMORIENNE ; CONGOLAISE (B) ; CONGOLAISE (K) ; COSTARICAINE ; CROATE ; CUBAINE ; DANOISE ; DJIBOUTIENNE ; DOMINICAINE ; DOMINIQUAISE ; EGYPTIENNE ; EMIRIENNE ; EQUATO-GUINEENNE ; EQUATORIENNE ; ERYTHREENNE ; ESPAGNOLE ; ESTONIENNE ; ETHIOPIENNE ; FIDJIENNE ; FINLANDAISE ; FRANCAISE ; GABONAISE ; GAMBIENNE ; GEORGIENNE ; GHANEENNE ; GRECQUE ; GRENADIENNE ; GUATEMALTEQUE ; GUINEENNE ; GUYANIENNE ; HAITIENNE ; HONDURIENNE ; HONG KONG ; HONGROISE ; INDIENNE ; INDONESIENNE ; IRANIENNE ; IRAQUIENNE ; IRLANDAISE ; ISRAELIENNE ; ITALIENNE ; IVOIRIENNE ; JAMAIQUAINE ; JAPONAISE ; JORDANIENNE ; KAZAKHE ; KENYANE ; KIRGHIZE ; KIRIBATIENNE ; KITTITIENNE ET NEVICIENNE ; KOSOVARE ; KOWEITIENNE ; KURDE ; LAOTIENNE ; LESOTHANE ; LETTONE ; LIBANAISE ; LIBERIENNE ; LIBYENNE ; LITUANIENNE ; MACAO ; MACEDONIENNE ; MALAISIENNE ; MALAWIENNE ; MALDIVIENNE ; MALGACHE ; MALIENNE ; MALTAISE ; MAROCAINE ; MARSHALLAISE ; MAURICIENNE ; MAURITANIENNE ; MEXICAINE ; MICRONESIENNE ; MOLDAVE ; MONEGASQUE ; MONGOLE ; MONTENEGRINE ; MOZAMBICAINE ; NAMIBIENNE ; NAURUANE ; NEERLANDAISE ; NEO-ZELANDAISE ; NEPALAISE ; NICARAGUAYENNE ; NIGERIANE ; NIGERIENNE ; NORD-COREENNE ; NORVEGIENNE ; OMANAISE ; OUGANDAISE ; OUZBEKE ; PAKISTANAISE ; PALAUANE ; PALESTINIENNE ; PANAMEENNE ; PAPOUANE-NEO-GUINEENNE ; PARAGUAYENNE ; PERUVIENNE ; PHILIPPINE ; POLONAISE ; PORTUGAISE ; QATARIENNE ; ROUMAINE ; RUSSE ; RWANDAISE ; SAINTE-HELENE ; SAINT-LUCIENNE ; SAINT-VINCENTAISE ET GRENADINE ; SALOMONAISE ; SALVADORIENNE ; SAMOANE ; SANTOMEENNE ; SAOUDIENNE ; SENEGALAISE ; SERBE ; SERBO-MONTENEGRINE ; SEYCHELLOISE ; SIERRA-LEONAISE ; SINGAPOURIENNE ; SLOVAQUE ; SLOVENE ; SOMALIENNE ; SOUDANAISE ; SRI-LANKAISE ; SUD-AFRICAINE ; SUD-COREENNE ; SUEDOISE ; SUISSE ; SURINAMAISE ; SWAZIE ; SYRIENNE ; TADJIKE ; TAIWANAISE ; TANZANIENNE ; TCHADIENNE ; TCHEQUE ; THAILANDAISE ; TIBETAINE ; TIMORAISE ; TOGOLAISE

; TONGUIENNE ; TRINIDADIENNE ; TUNISIENNE ; TURKMENE ; TURKS ET CAICOS ; TURQUE ; TUVALUANE ; UKRAINIENNE ; URUGUAYENNE ; VANUATUANE ; VENEZUELIENNE ; VIETNAMIENNE ; YEMENITE ; ZAMBIENNE ; ZIMBABWEENNE
La réponse est obligatoire.

5. nationalite2

Si vous avez une autre nationalité, veuillez l'indiquer ici. Sinon, laissez la case vide.
AFGHANE ; ALBANAISE ; ALGERIENNE ; ALLEMANDE ; AMERICAINE ; ANDORRANE ; ANGOLAISE ; ANTIGUAISE ET BARBUDIENNE ; ARGENTINE ; ARMENIENNE ; AUSTRALIENNE ; AUTRICHIENNE ; AZERBAIDJANAISE ; BAHAMIENNE ; BAHREINIENNE ; BANGLADAISE ; BARBADIENNE ; BELGE ; BELIZIENNE ; BENINOISE ; BERMUDES ; BHOUTANAISE ; BIELORUSSE ; BIRMANE ; BISSAO-GUINEENNE ; BOLIVIENNE ; BOSNIAQUE ; BOTSWANEENNE ; BRESILIENNE ; BRITANNIQUE ; BRITANNIQUE1 ; BRUNEIENNE ; BULGARE ; BURKINABE ; BURUNDAISE ; CAIMAN ; CAMBODGIENNE ; CAMEROUNAISE ; CANADIENNE ; CAP-VERDIENNE ; CENTRAFRICAINE ; CHILIENNE ; CHINOISE ; CHYPRIOTE TURQUE ; COLOMBIENNE ; COMORIENNE ; CONGOLAISE (B) ; CONGOLAISE (K) ; COSTARICAINE ; CROATE ; CUBAINE ; DANOISE ; DJIBOUTIENNE ; DOMINICAINE ; DOMINIQUAISE ; EGYPTIENNE ; EMIRIENNE ; EQUATO-GUINEENNE ; EQUATORIENNE ; ERYTHREENNE ; ESPAGNOLE ; ESTONIENNE ; ETHIOPIENNE ; FIDJIENNE ; FINLANDAISE ; FRANCAISE ; GABONAISE ; GAMBIENNE ; GEORGIENNE ; GHANEENNE ; GRECQUE ; GRENADIENNE ; GUATEMALTEQUE ; GUINEENNE ; GUYANIENNE ; HAITIENNE ; HONDURIENNE ; HONG KONG ; HONGROISE ; INDIENNE ; INDONESIENNE ; IRANIENNE ; IRAQUIENNE ; IRLANDAISE ; ISRAELIENNE ; ITALIENNE ; IVOIRIENNE ; JAMAIQUAINE ; JAPONAISE ; JORDANIENNE ; KAZAKHE ; KENYANE ; KIRGHIZE ; KIRIBATIENNE ; KITTITIENNE ET NEVICIENNE ; KOSOVARE ; KOWEITIENNE ; KURDE ; LAOTIENNE ; LESOTHANE ; LETTONE ; LIBANAISE ; LIBERIENNE ; LIBYENNE ; LITUANIENNE ; MACAO ; MACEDONIENNE ; MALAISIENNE ; MALAWIENNE ; MALDIVIENNE ; MALGACHE ; MALIENNE ; MALTAISE ; MAROCAINE ; MARSHALLAISE ; MAURICIENNE ; MAURITANIENNE ; MEXICAINE ; MICRONESIENNE ; MOLDAVE ; MONEGASQUE ; MONGOLE ; MONTENEGRINE ; MOZAMBICAINE ; NAMIBIENNE ; NAURUANE ; NEERLANDAISE ; NEO-ZELANDAISE ; NEPALAISE ; NICARAGUAYENNE ; NIGERIANE ; NIGERIENNE ; NORD-COREENNE ; NORVEGIENNE ; OMANAISE ; OUGANDAISE ; OUZBEKE ; PAKISTANAISE ; PALAUANE ; PALESTINIENNE ; PANAMEENNE ; PAPOUANE-NEO-GUINEENNE ; PARAGUAYENNE ; PERUVIENNE ; PHILIPPINE ; POLONAISE ; PORTUGAISE ; QATARIENNE ; ROUMAINE ; RUSSE ; RWANDAISE ; SAINTE-HELENE ; SAINT-LUCIENNE ; SAINT-VINCENTAISE ET GRENADINE ; SALOMONAISE ; SALVADORIENNE ; SAMOANE ; SANTOMEENNE ; SAOUDIENNE ; SENEGALAISE ; SERBE ; SERBO-MONTENEGRINE ; SEYCHELLOISE ; SIERRA-LEONAISE ; SINGAPOURIENNE ; SLOVAQUE ; SLOVENE ; SOMALIENNE ; SOUDANAISE ; SRI-LANKAISE ; SUD-AFRICAINE ; SUD-COREENNE ; SUEDOISE ; SUISSE ; SURINAMAISE ; SWAZIE ; SYRIENNE ; TADJIKE ; TAIWANAISE ; TANZANIENNE ; TCHADIENNE ; TCHEQUE ; THAILANDAISE ; TIBETAINE ; TIMORAISE ; TOGOLAISE ; TONGUIENNE ; TRINIDADIENNE ; TUNISIENNE ; TURKMENE ; TURKS ET CAICOS ; TURQUE ; TUVALUANE ; UKRAINIENNE ; URUGUAYENNE ; VANUATUANE ; VENEZUELIENNE ; VIETNAMIENNE ; YEMENITE ; ZAMBIENNE ; ZIMBABWEENNE
La question n'est pertinente que si nationalite1 n'est pas parmi "Non-réponse".

6. plateformes

Quelle(s) plateforme(s) utilisez-vous pour générer des revenus ?
Si vous utilisez plusieurs plateformes, merci de toutes les indiquer.
La réponse est obligatoire.

7-8. statut

Exercez-vous cette activité de chauffeur VTC... ?
En tant qu'auto-entrepreneur ; En coopérative ; En tant que salarié en CDI ou en CDD ; En

personne morale (SASU, SARL...) ; En portage salarial ; Ne sait pas/ Ne se prononce pas ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

8. statut_Autre

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

9. ancienneté

Depuis combien de temps exercez-vous cette activité de chauffeur VTC ?
Moins d'1 mois ; Entre 1 mois et 6 mois ; Entre 6 mois et 1 an ; Entre 1 an et 2 ans ; Entre 2 et 5 ans ; Depuis plus de 5 ans
La réponse est obligatoire.

10-11. choix_activite

Pour quelle raison principale avez-vous choisi de travailler en tant que chauffeur VTC ?
Parce que j'aime être chauffeur VTC ; J'apprécie la flexibilité de ce travail ; Un ou des proches m'ont conseillé de faire ça ; Je n'ai pas trouvé pas d'autre travail ; Pour générer un meilleur revenu ; Pour améliorer ma situation ; Pour être mon propre patron ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

11. choix_activite_Autre

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

12. autre_activite

Cette activité est-elle votre unique source de revenus ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

13. autre_activite_temps

Votre activité complémentaire est-elle... ?
A temps plein ; A temps partiel ; Ne sait pas/Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si autre_activite n'est pas parmi "Oui".

14-15. autre_activite_secteur

Dans quel secteur exercez-vous cette activité complémentaire ?
Agriculture ; Industrie ; Construction ; Commerce ; Transports ; Hôtellerie ou restauration ; Administration publique ; Services aux entreprises ; Information et communication ; Services aux particuliers ; Enseignement ; Santé ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.La question n'est pertinente que si autre_activite n'est pas parmi "Oui".

15. autre_activite_secteur_Autre

Si 'Autre' précisez :

16. etudiants

Êtes-vous étudiant ou en formation ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

17. retraite

Êtes-vous retraité ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

conditions

Vos conditions de travail

18. chauffeur_veh_age

Quel est l'âge du véhicule que vous utilisez pour exercer votre profession de VTC ?
Moins de 2 ans ; Entre 3 et 5 ans ; Entre 6 et 10 ans ; Plus de 10 ans
La réponse est obligatoire.

19. chauffeur_veh_places

Combien de places avez-vous dans votre véhicule, conducteur compris ?
Moins de 5 places, conducteur compris ; 5 places, conducteur compris ; Entre 5 et 7 places, conducteur compris ; Entre 7 et 9 places, conducteur compris
La réponse est obligatoire.

20. veh_autre

Utilisez-vous de manière régulière un autre véhicule pour votre activité de VTC ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

21-22. veh_comment

Comment vous êtes-vous procuré le véhicule principal avec lequel vous travaillez ?
Je l'ai acheté neuf ; Je l'avais déjà ; Je l'ai acheté comptant ; Je l'ai acheté à crédit ; Je l'ai acheté d'occasion ; Je l'emprunte ; Je le loue auprès d'un professionnel (leasing) ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

22. veh_comment_Autre

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

23-24. veh_raisons

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de travailler avec ce type de véhicule ?
Pour avoir plus de courses ; Sur recommandation de la plateforme ; Pour s'adapter davantage à certaines courses ; C'est plus écologique ; C'est plus apprécié des clients ; Pour son confort de conduite ; Pour son bon rapport prix et coût (essence, entretien...) ; Autre
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

24. veh_raisons_Autre

Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

25. veh_changement

Avez-vous déjà changé de véhicule pour réaliser votre activité de VTC ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

[26-27]. **formation_VTC**

Avez-vous suivi une formation VTC ?

26. **theorie**

Pour la théorie

27. **pratique**

Pour la pratique

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

28. **veh_licence_VTC**

Comment avez-vous obtenu votre licence VTC ?

Je l'ai obtenue par équivalence ; Je l'ai eue en passant l'examen

La réponse est obligatoire.

29. **zone_chauffeur**

Vous rendez-vous toujours dans le même secteur pour réaliser des courses ?

Oui, tout à fait : je me rends (quasiment) toujours au même endroit ; Oui, plutôt ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout : je change très souvent de zone de courses

La réponse est obligatoire.

30-31. **zone_chauffeur_choix**

Comment avez-vous principalement identifié les secteurs dans lesquels vous travaillez ?

Par expérience : j'ai remarqué qu'il y avait plus de courses ; Par le bouche-à-oreille : on m'a conseillé ces secteurs ; Par l'usage d'outils tels que l'IA qui m'indiquent des lieux où aller ; Par l'application qui me suggère les zones de forte activité ; Parce que c'est plus proche de chez moi ; Autre

La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

31. **zone_chauffeur_choix_Autre**

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

32. **zone_chauffeur_geograph**

Dans quel secteur géographique travaillez-vous ?

En priorité dans la région où j'ai mon domicile ou ma résidence ; Dans un secteur de 100km autour de mon domicile ou de ma résidence ; Dans les secteurs touristiques selon les saisons (sud l'été, montagne l'hiver, etc.)

La réponse est obligatoire.

33. **attente_course**

En général, vous attendez plutôt qu'une course soit proposée... ?

A mon domicile ; A l'intérieur de mon véhicule sur un parking ; Seul à l'extérieur de mon véhicule ; A l'extérieur de mon véhicule avec d'autres chauffeurs ; Dans un tiers lieu (café, etc.) ; En circulation vers un parking

Plusieurs réponses possibles.

La réponse est obligatoire.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

34. **echanges_vtc**

Avez-vous des échanges avec d'autres chauffeurs VTC ?

Oui, sur les réseaux sociaux (Whatsapp, Facebook, etc.) ; Oui, sur la voie publique ; Non, je n'en

ai pas
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire.Cochez au maximum 2 cases.

35. attente_course_quoi

En général, que faites-vous lorsque vous attendez qu'une course soit proposée ?
Je discute avec d'autres chauffeurs dans l'espace public ; J'entretiens mon véhicule ; Je m'informe ou réalise des démarches en ligne sur mon téléphone concernant mon activité de VTC ; J'échange en ligne avec d'autres chauffeurs VTC (par exemple, en live sur TikTok) ; J'échange en ligne avec des proches non VTC ; Je me divertis sur mon téléphone (jeux, musique, vidéos)
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

36. attente_course_temps

En moyenne, combien de temps attendez-vous qu'une course soit proposée sur l'application ?
Moins de 15 minutes ; Entre 15 minutes et 1 heure ; Plus d'1 heure
La réponse est obligatoire.

37. gare_aeroport

Vous arrive-t-il d'attendre une course aux abords des gares ou aéroports sans réservation dans l'heure ?
Oui ; Non
La réponse est obligatoire.

38. refus_course_chauffeur

Vous arrive-t-il de refuser des courses proposées sur les applications ?
Jamais ; Très rarement ; Rarement ; Assez souvent ; Très souvent
La réponse est obligatoire.

39-40. refus_course_pourquoi_chauffeur

Pour quelle raison principale vous arrive-t-il de refuser des courses ?
Le montant proposé est trop faible ; La distance à parcourir est trop élevée ; La course m'éloigne trop de mon secteur habituel ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.La question n'est pertinente que si refus_course_chauffeur n'est pas = Jamais.

40. refus_course_pourquoi_chauffeur_Autre

Si 'Autre' précisez :

41. horaires_travail

En général, vous réalisez des courses... ?
Le matin (4h-10h) ; La mi-journée (10h-16h) ; La fin de journée (16h-23h) ; La nuit (23h-4h)
Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire.Vous pouvez cocher plusieurs cases.

42. nuit_travail

A quelle fréquence travaillez vous la nuit ?
Jamais ; 1 ou 2 nuits par semaine ; Entre 2 et 4 nuits par semaine ; Toutes les nuits
La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si horaires_travail parmi "La nuit (23h-4h)".

43. jours_travail

En général, vous réalisez des courses... ?

Les jours de semaine (lundi-jeudi) ; Les jours de week-end (vendredi-samedi-dimanche) ; Aussi bien la semaine que le week-end

La réponse est obligatoire.

74 **44. nb_courses**

Les jours où vous travaillez comme VTC, combien de courses faites-vous par jour ?

en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide

La réponse doit être comprise entre 0 et 100.

74 **45. nb_kilometres_chauffeur**

Les jours où vous travaillez comme VTC, combien de kilomètres faites-vous par jour ?

en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide

La réponse doit être comprise entre 0 et 500.

3,8 **46. nb_heures**

Les jours où vous travaillez comme VTC, combien d'heures travaillez-vous par jour en incluant le temps d'attente ?

en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide

La réponse doit être comprise entre 0 et 24.

74 **47. nb_jours_chauffeur**

Combien de jours par semaine travaillez-vous comme VTC ?

en moyenne sur les 30 derniers jours - si vous ne savez pas, laissez la case vide

La réponse doit être comprise entre 1 et 7.

48. augm_temps_travail

Sur les 6 derniers mois, avez-vous augmenté votre temps de travail ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

49. augm_pourquoi

Si oui, pour quelles raisons ?

Pour maintenir mon niveau de revenu ; Pour préparer un changement d'activité professionnelle ; Pour augmenter mon niveau de revenu ; Pour développer mon activité professionnelle

Plusieurs réponses possibles.

La réponse est obligatoire.Vous pouvez cocher plusieurs cases.La question n'est pertinente que si augm_temps_travail parmi "Oui".

50. modif_horaires

Sur les 6 derniers mois, avez-vous modifié vos plages horaires ?

Oui, pour travailler davantage en journée ; Oui, pour travailler davantage de nuit ; Oui, pour travailler davantage les week-ends et jours fériés ; Non

Plusieurs réponses possibles.

La réponse est obligatoire.Cochez au maximum 3 cases.

3,8 **51. revenus_montant**

Combien vous rapporte chaque mois votre activité de VTC ?

(toutes plateformes comprises et sans déduire les charges associées)
Si vous ne savez pas, laissez la case vide.
La réponse doit être comprise entre 0 et 10000.

74 **52. charges_montant**
Quel est le montant des charges associées à votre activité de VTC que vous payez chaque mois ?
Si vous ne savez pas, laissez la case vide.
La réponse doit être comprise entre 0 et 100000.

53. location_compte
Avez-vous déjà tenté de louer votre compte VTC ?
Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.

54. utilisation_autre_compte
Vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre chauffeur VTC ?
Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas
La réponse est obligatoire.

55-56. raison_autre_compte
Pour quelle raison principale vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre chauffeur VTC ?
Parce que je suis bloqué sur une plateforme ; Parce que je n'arrive pas à renouveler ma carte VTC ; Parce que je n'ai jamais eu la carte VTC ; Parce que je suis trop jeune pour m'inscrire ; Parce que je n'ai pas tous les papiers nécessaires pour m'inscrire ; Parce qu'il n'y a pas de place disponible sur les plateformes ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.La question n'est pertinente que si utilisation_autre_compte parmi "Oui".

56. raison_autre_compte_Autre
Si 'Autre' précisez :
La réponse est obligatoire.

57. fonctionnement_app
Concernant la ou les applications de VTC que vous utilisez, diriez-vous que leur fonctionnement est... ?
Très simple ; Assez simple ; Assez compliqué ; Très compliqué
La réponse est obligatoire.

58. astuces
Utilisez-vous des astuces pour maximiser votre usage de l'application ?
Oui, beaucoup ; Oui, un peu ; Non, pas vraiment
La réponse est obligatoire.

59-60. astuces_comment
Comment avez-vous pris connaissance des ces astuces ?
En discutant en face-à-face avec des collègues ; Sur des forums ou groupes de discussions en ligne ; Via des syndicats ou des collectifs ; Seul, à force d'utiliser l'application ; Autre
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.La question n'est pertinente que si astuces parmi "Oui, beaucoup;Oui, un peu".

60. **astuces_comment_Autre**

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

61. **syndicat**

Êtes-vous membre d'un syndicat, d'une association de chauffeurs ou d'un collectif de chauffeurs VTC ?

Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas

La réponse est obligatoire.

62. **collectif_online**

Faites-vous partie de groupes ou communautés de chauffeurs VTC en ligne ?

Oui ; Non ; Ne sait pas/Ne se prononce pas

La réponse est obligatoire.

63. **accident**

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous subi un accident ou un incident dans le cadre de votre activité de chauffeur VTC ?

Oui, un accident de la circulation ; Oui, une altercation avec un client ; Non, aucun

Plusieurs réponses possibles.

La réponse est obligatoire.Cochez au maximum 2 cases.

64. **arret_travail**

Cela vous a-t-il empêché de travaillez comme VTC pendant un ou plusieurs jours ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si accident parmi "Oui, un accident de la circulation;Oui, une altercation avec un client".

65. **agression**

Avez-vous été victime d'une agression ou d'une altercation pendant votre activité de chauffeur VTC au cours des deux dernières années ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

66. **projection_mois**

Vous imaginez-vous encore chauffeur VTC dans les prochains mois ?

Oui, tout à fait ; Oui, plutôt ; Ne sait pas/Ne se prononce pas ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout

La réponse est obligatoire.

67. **projection_annees**

Et dans les prochaines années ?

Oui, tout à fait ; Oui, plutôt ; Ne sait pas/Ne se prononce pas ; Non, pas vraiment ; Non, pas du tout

La réponse est obligatoire.La question n'est pertinente que si projection_mois n'est pas = Non, pas du tout.

68-69. **projection_annees_pq**

Pour quelles raisons ?

Altercations ; Violences ; Faux documents ; Partage de compte ; Autre

Plusieurs réponses possibles.
La réponse est obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.Vous pouvez cocher plusieurs cases.La question n'est pertinente que si projection_mois parmi "Non, pas vraiment;Non, pas du tout" Ou projection_annees parmi "Non, pas vraiment;Non, pas du tout".

69. projection_annees_pq_Autre

Si 'Autre' précisez :

La réponse est obligatoire.

70. deconnexion

Avez-vous déjà été déconnecté d'une plateforme ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

71. deconnexion_recours

Avez-vous connaissance d'un recours auprès de la plateforme en cas de déconnexion ?

Oui ; Non

La réponse est obligatoire.

72. nom_com

Dans quelle ville travaillez-vous principalement ?

Merci de bien sélectionner le nom de votre commune ou son code postal dans la liste déroulante avant de valider. Si vous validez avant d'avoir sélectionné dans la liste déroulante, même en ayant saisi le nom complet de votre commune, nous ne pourrons pas prendre en compte les données relatives à votre commune.

73. remarques

Merci pour votre participation !

Suite à ce questionnaire, avez-vous des remarques ?

Variables de publication

74. CLE

La réponse est automatique (clé primaire).

75. DATE_SAISIE

La réponse est automatique. "jj/mm/aaaa hh:mm:ss".

76. DATE_ENREG

La réponse est automatique. "jj/mm/aaaa hh:mm:ss".

77. DATE_MODIF

La réponse est automatique. "jj/mm/aaaa hh:mm:ss".

78. TEMPS_SAISIE

La réponse est automatique.

79. ORIGINE_SAISIE

C1 **80. LANG_SAISIE**

La réponse est automatique.

81. APPAREIL_SAISIE

PC ; Tablette ; Smartphone

La réponse est automatique.

82. PROGRESSION

En cours ; Terminé ; QuotaFull ; ScreenOut

La réponse est automatique.

C1 **83. DERNIERE_QUESTION_SAISIE**

La réponse est automatique.

4. FLYER D'INFORMATION SUR L'ENQUÊTE À DESTINATION DES CHAUFFEURS VTC




ARPE
Autorité des
Relations sociales des
Plateformes d'Emploi
SURVEY ON
VTC DRIVERS
The ARPE, the Authority for Social Relations of Employment Platforms, is conducting a study on the activity of VTC drivers in order to better understand their daily work.
Are you a VTC driver for a platform?
Your participation is valuable.
Thank you for your help!
Answer the questionnaire by scanning this QR Code – it will take you less than 5 minutes!
Learn more about ARPE: https://www.arpe.gouv.fr/
This questionnaire is anonymous and confidential.
Data protection information: This study in the public interest is conducted by ARPE (data controller), with technical support from the consultancy 6t- bureau de recherche (data processor), in order to better understand the daily lives of VTC drivers.
To ensure freedom of response, this questionnaire does not collect names or contact details. It is configured not to collect IP addresses or place tracking cookies. The information collected (sociodemographic data such as age, gender, city, and responses to the questionnaire) is processed solely for statistical purposes and in compliance with data protection regulations.
By continuing, you consent to the use of your responses for this study.
Responses are treated in strict confidence and reported to ARPE only in aggregated form. The raw data are retained by the service provider for a maximum period of three years, after which they are deleted.
For any questions regarding this survey or to exercise your rights, please contact: arpe-dpo@arpe.gouv.fr