

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

Version du 11 mars 2026

Auteurs

Vernet, C. : responsable du projet ERROLI

Vernet, C., Dablanc, L. : direction de l'étude

Krier, C., Foucher, F., Louvet, N. : réalisation de l'enquête, analyse et rédaction du rapport

Adoue, F., Amoros, E., Fontana, L., Fort, E., Gadegbeku, B., Tandzi-Tonleu, F. : contributeurs

Commanditaire



Consortium ERROLI
Exposition au Risque ROUTIER
dans la Livraison Instantanée

Université Gustave Eiffel
5 boulevard Descartes
Champs-sur-Marne
77 454 Marne-la-Vallée cedex 2

Mandataire du rapport



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

Projet ERROLI (Exposition au Risque ROUTIER dans la Livraison Instantanée), responsable Céline VERNET, unité mixte de recherche épidémiologique en santé transport travail environnement (UMRESTTE), Université Gustave Eiffel

Direction de l'étude : Céline Vernet et Laetitia Dablanc

Conception du questionnaire : Laetitia DABLANC, Céline VERNET et collègues universitaires du projet ERROLI.

Analyse des données : 6t-Bureau de recherche et projet ERROLI.

Maîtrise d'œuvre de l'enquête et rédaction de ce rapport : 6t-Bureau de recherche, enquêtes réalisées en octobre 2025 à Paris et Lyon par MV2

Financement de l'enquête : Délégation à la Sécurité Routière avec un financement complémentaire Ville de Paris

Mode de citation

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.

Remarques

Ce 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.

TABLE DES MATIÈRES

Synthèse et chiffres-clefs de l'étude.....	5
1 INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE	7
1. CONTEXTE ET OBJECTIFS.....	8
1.1. Contexte	8
1.1. Objectifs	8
2. MÉTHODOLOGIE	9
2.1. Protocole d'enquête.....	9
2.2. Analyse des données	13
2 PROFIL DES LIVREURS.....	16
1. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES LIVREURS.....	17
1.1. Une quasi-exclusivité d'hommes.....	17
1.2. Des livreurs jeunes.....	18
1.3. Une diversité de nationalités parmi les livreurs, avec peu de livreurs français	19
1.4. Lieu de résidence des livreurs : une concentration en ville-centre.....	22
1.5. Des livreurs très peu diplômés	26
2. CARACTÉRISTIQUES DES LIVREURS.....	27
2.1. Des livreurs implantés depuis plus longtemps à Lyon qu'à Paris, sur les deux terrains en majorité depuis plus d'un an	27
2.2. Statut des livreurs.....	29
2.3. Deux plateformes utilisées en majorité (Uber Eats et Deliveroo), un taux de multi-apping plus élevé à Paris	39
Synthèse partie 1 – Profil des livreurs.....	42
3 ACTIVITÉ DE LIVRAISON	43
1. VÉHICULES UTILISÉS ET DÉPLACEMENTS DE LIVRAISON	44
1.1. Type de véhicule utilisé pour la livraison.....	44
1.2. Le choix du véhicule motivé principalement par la praticité, la rapidité, le coût et l'accessibilité.....	56
1.3. Un accès au secteur de chargement majoritairement effectué avec le véhicule de livraison, surtout à Lyon	66
1.4. Un suivi de l'itinéraire majoritairement effectué en roulant, sur un support dédié.....	69
2. ACTIVITÉ DE LIVRAISON.....	72
2.1. Volume d'activité	72
2.2. Revenus : des livreurs lyonnais déclarant des revenus plus élevés que les livreurs parisiens	84
3. PERCEPTION DE L'ACTIVITÉ PAR LES LIVREURS.....	88
3.1. Perception des difficultés de l'activité par les livreurs.....	88
3.2. Perceptions de l'activité par les livreurs et aspirations professionnelles	108
Synthèse partie 2 – Activité de livraison	129

4	ACCIDENTS ET BLESSURES DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON	131
1.	OCCURRENCE ET NOMBRE D'ACCIDENTS	132
1.1.	Une minorité de livreurs déclarent un accident avec blessure(s) au cours des 12 derniers mois	133
1.2.	Un taux d'assurance faible, mais plus élevé parmi les livreurs ayant subi un accident	137
2.	CARACTÉRISATION DES ACCIDENTS	138
2.1.	Circonstances des accidents	139
2.2.	Conséquences des accidents	145
	Synthèse partie 4 – Accidents de la route dans l'activité de livraison	149
5	CONCLUSION	150
	Paris et Lyon : deux « marchés » différents pour l'activité de livraison	151
	Accidents et blessures dans l'activité de livraison : des travailleurs indépendants confrontés à des conditions vectrices de risque	152
	Sur le terrain parisien, une précarisation observée depuis 2022	153
6	ANNEXES	164
1.	QUESTIONNAIRE	165
1.1.	Questionnaire en français	165
1.2.	Questionnaire en anglais	176
2.	FICHE D'INFORMATION REMISE AUX LIVREURS ENQUÊTÉS	186
2.1.	Fiche d'information en français	186
2.2.	Fiche d'information en anglais	187
3.	RÉSULTATS CONCERNANT UNIQUEMENT L'ÉCHANTILLON DES LIVREURS ENQUÊTÉS À PARIS (N = 503)	188
3.1.	Profil des livreurs	188
3.2.	Activité de livraison	189
3.3.	Accidents et blessures dans l'activité de livraison	191
4.	RÉSULTATS CONCERNANT UNIQUEMENT L'ÉCHANTILLON DES LIVREURS ENQUÊTÉS À LYON (N = 502)	197
4.1.	Profil des livreurs	197
4.2.	Activité de livraison	198
4.3.	Accidents et blessures dans l'activité de livraison	200

SYNTHÈSE ET CHIFFRES-CLEFS DE L'ÉTUDE

Profil des livreurs

- > La **quasi-totalité** des livreurs sont des **hommes**
- > L'âge **médian** des livreurs est de **28 ans**
- > Les livreurs de **nationalité française** sont **minoritaires**, bien que davantage représentés à Lyon (12%) qu'à Paris (<1%)
- > Les livreurs présentent un **très faible niveau de diplôme**, avec cependant davantage de livreurs diplômés à Paris (41% de livreurs sans diplôme à Paris, pour 55% à Lyon)
- > **Plus de la moitié** des livreurs exercent cette activité **depuis 1 à 5 ans**, l'**ancienneté** dans l'activité est **plus importante à Lyon** qu'à Paris, avec 73% des livreurs lyonnais exerçant depuis plus d'un an, contre 54% des livreurs parisiens
- > **75% des livreurs parisiens** déclarent exercer en **louant un compte** à quelqu'un d'autre, contre seulement **21% à Lyon**
- > Les **étudiants** sont également plus représentés à Paris, avec **13%** des livreurs (en diminution par rapport à 2022), contre **7%** à Lyon
- > Le **taux de multi-apping** est également **plus élevé à Paris**, où **26%** des livreurs utilisent plusieurs plateformes, alors que cette pratique est marginale à Lyon (<2%)

Activité de livraison

- > Le **vélo à assistance électrique personnel** est le type de **véhicule le plus utilisé** pour la livraison, aussi bien qu'à Paris (53%) qu'à Lyon (44%), le **fatbike** est par ailleurs davantage représenté à **Paris** (17%) qu'à Lyon (2%)
- > Le **deux-roues motorisé** personnel, notamment thermique, est **davantage utilisé à Lyon** (23%, au total, quasi-exclusivement thermique) qu'à Paris (13,5%, en majorité électrique)
- > Le **débridage** des vélos à assistance électrique et deux-roues motorisés est plus fréquent à Paris (33% des véhicules concernés) qu'à Lyon (10%)
- > **20% des livreurs motorisés** sont détenteurs d'une **capacité de transport**
- > L'**accès à la zone de chargement** s'effectue majoritairement **directement avec le véhicule utilisé pour livrer**, notamment à Lyon (84%, contre 55% à Paris, où l'usage des transports en commun est plus fréquent)
- > Durant les livraisons, le **suiti de l'itinéraire** s'effectue pour environ 9 livreurs sur 10 sur l'**écran du téléphone sur un support en roulant**
- > En moyenne, les livreurs parisiens réalisent chaque jour **18 livraisons**, et les livreurs lyonnais **17 livraisons**
- > Les livreurs parcourent chaque jour une **cinquantaine de kilomètres** pour effectuer les livraisons
- > Les livreurs travaillent en moyenne **8 à 9h par jour**, avec d'importantes **disparités** : 41% des livreurs parisiens et 30% des livreurs lyonnais travaillent plus de 10h par jour

- > En moyenne, les livreurs réalisent cette activité **6 jours par semaine**
- > L'activité de livraison génère en moyenne **moins que le SMIC horaire**, avec des revenus déclarés **plus élevés à Lyon**
- > Le **risque d'accident** et le **risque de vol du véhicule** élevés apparaissent comme les principaux inconvénients de l'activité aux yeux des livreurs, les livreurs lyonnais déclarent davantage que les Parisiens qu'il y a **trop de livreurs** par rapport au nombre de courses proposées
- > Le fait d'« **être son propre patron** » et de « **travailler quand [on] veut** » sont largement **appréciés** des livreurs, et une majorité de livreurs se dit satisfaite de ses revenus
- > La **grande majorité** des livreurs s'imagine **encore réaliser cette activité dans 6 mois** (72% à Paris, 86% à Lyon) et déclare également **ne pas trouver d'autre travail** (72% à Paris, 70% à Lyon)
- > La part de **livreurs syndiqués** est **marginale** (2%)

Accidents de la route dans l'activité de livraison

- > **16%** des livreurs parisiens et **13%** des livreurs lyonnais déclarent avoir eu au moins un **accident avec blessure(s)** dans le cadre de leur activité de livraison au cours des 12 derniers mois
- > **Un tiers** des accidents sont survenus **sans implication d'un autre usager** de la route ; les tiers les plus impliqués sont les **automobilistes** (38% des accidents)
- > Une part importante de livreurs ayant eu un accident circulait **sans casque** : la moitié des livreurs blessés à deux-roues motorisé et près de 4 livreurs blessés à vélo sur 10
- > La **vitesse** est citée par les livreurs concernés comme la **première cause d'accident**, pouvant également être attribuée aux tiers dans le cas des accidents impliquant d'autres usagers de la route
- > Les suites les plus fréquentes pour les accidents sont l'**automédication** (40% des blessés à Paris et 33% à Lyon), suivie de l'**hospitalisation** d'au moins une nuit à Paris (24%) ainsi qu'une d'une **prise en charge par un médecin de ville** à Lyon (42%)
- > Dans **près des trois quarts des cas**, les livreurs ayant subi un accident avec blessure ont été dans l'
- > Les blessures les plus fréquentes concernent les **membres inférieurs** (54%) **et supérieurs** (53%), 12% des accidents donnent lieu à des blessures au visage et 5% à la tête



INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

1.1. CONTEXTE

La **livraison « instantanée »** (moins de 2h) via des plateformes en ligne s'est largement développée depuis une dizaine d'années et fait désormais partie du quotidien de nombreux urbains. D'abord centrée sur la **livraison de repas**, cette activité s'est également étendue aux courses alimentaires (avec des plateformes dites de « quick e-commerce » dont plusieurs ont d'ailleurs aujourd'hui cessé leur activité en France, comme Flink, Getir ou Gorillas) mais aussi aux médicaments (avec des plateformes comme Livmed's ou Pharmao). Nous nous concentrons ici sur l'activité de livraison instantanée de repas.

Les premières plateformes de livraison de repas apparues sur le marché, avec un principe de **livreurs auto-entrepreneurs**, Uber Eats et Deliveroo, demeurent aujourd'hui encore leaders. Notons également l'apparition de **coopératives** de livreurs, venant répondre à la précarité associée au statut d'auto-entrepreneur, mais concernant très peu de travailleurs. Un enjeu croissant existe aujourd'hui autour du statut des livreurs, avec la pratique du **partage de compte** (utilisation, souvent contre rémunération, du compte d'un tiers par des livreurs n'étant pas en mesure de créer leur propre compte). La prise en compte des **enjeux sociaux** et d'**accidentologie** associés à l'activité de livraison instantanée progresse, de même que celle des **impacts urbains**, en lien avec le **type de véhicule** utilisé. Alors que les plateformes mettent en avant l'argument d'une faible empreinte écologique associée à l'usage du **vélo** pour les livraisons, certains livreurs utilisent cependant des deux-roues motorisés.

Soulevant de multiples enjeux, l'activité des livreurs travaillant pour des plateformes de livraison instantanée de repas suscite une médiatisation auprès du grand public (avec, par exemple, le récent long-métrage *L'Histoire de Souleymane*, de Boris Lojkine, primé à Cannes) et fait l'objet de plusieurs recherches académiques, mais il n'existe à ce jour que **peu de données quantitatives** précises, fiables et régulièrement mises à jour, en dehors des travaux menés par l'Université Gustave Eiffel depuis 2016, et 6t depuis 2020.

1.1. OBJECTIFS

L'objectif de cette étude est de **connaître et comprendre** le profil, les pratiques et les perceptions des **livreurs des plateformes de livraison instantanée de repas**. Il s'agit ainsi de collecter des **données objectives et quantifiées** sur ces thématiques.

Pour cela, une **enquête** a été menée **auprès des livreurs en octobre 2025**, par l'**administration d'un questionnaire en face à face**. Celui-ci a été diffusé sur deux terrains, correspondant à deux grandes métropoles françaises : à **Paris** et à **Lyon**.

L'analyse des données ainsi collectées viendra **enrichir le champ de connaissances** sur l'activité de livraison et pourra permettre de tirer des **enseignements** pour les politiques de mobilité et de régulation de l'activité précaire de livraison instantanée de repas via des plateformes.

Cette étude a été réalisée par l'**Université Gustave Eiffel** par **6t-bureau de recherche**, avec l'appui du **consortium ERROLI** (Exposition au Risque ROutier dans la Livraison Instantanée). Ce dernier a apporté son expertise pour la conception de questions relatives à l'accidentologie et leur analyse.

2. MÉTHODOLOGIE

Cette étude repose sur une **enquête quantitative** par questionnaire, menée en face à face auprès de livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et à Lyon et Villeurbanne, au mois d'octobre 2025.

2.1. PROTOCOLE D'ENQUÊTE

L'enquête a été menée selon un protocole défini par 6t-bureau de recherche avec l'Université Gustave Eiffel et le consortium ERROLI. 6t en a assuré le bon déroulement.

a) Questionnaire

Le **questionnaire** a été réalisé en s'appuyant sur ceux utilisés lors des éditions précédentes de l'enquête (depuis 2016), afin de permettre la comparaison, mais a fait l'objet de mises à jour et intègre notamment dans cette édition 2025 des questions relatives aux accidents de la route subis par les livreurs dans le cadre de leur activité. Ces questions ont été définies avec des spécialistes du domaine. Lorsque cela était possible, nous avons mis en regard les données collectées en 2025 avec celles collectées en 2022 et, lorsque cela s'avérait pertinent, en 2021. Afin de pouvoir s'adresser à une plus grande diversité de livreurs et ainsi augmenter la représentativité de notre échantillon, l'enquête a cette année été diffusée en anglais, en plus du français (lorsque l'enquêté ne parlait pas français s'il parlait anglais). Le questionnaire est disponible en annexe, en français et en anglais. Majoritairement composé de **questions fermées**, le questionnaire comporte des questions de signalétique sur le profil de l'enquêté, des questions factuelles sur son activité de livraison, ainsi que des questions d'opinion sous la forme d'échelles de Likert, permettant de cerner le ressenti des livreurs enquêtés, ainsi qu'un dernier bloc de questions sur les accidents de la route survenus dans le cadre de l'activité de livraison, posées uniquement à la portion des livreurs concernés au cours des 12 derniers mois (afin d'en avoir un souvenir suffisamment précis).

b) Diffusion de l'enquête

Le **bureau de sondage MV2** a assuré la passation de l'enquête, avec un objectif de 500 répondants pour le terrain parisien et 500 répondants pour le terrain lyonnais, étendu à Villeurbanne. Précisons que le sous-traitant MV2 avait déjà réalisé la passation pour les précédentes éditions de l'enquête. Le chef de projet est resté le même sur les éditions 2020, 2021, 2022 et 2025 de l'enquête.

Une équipe d'enquêteurs bilingues (français et anglais) a été envoyée sur le terrain au mois d'**octobre 2025**. Les horaires d'enquête ont été définis afin de correspondre aux heures de pic d'activité des livreurs, et donc de faciliter le recrutement des enquêtés, soit les heures de repas (créneaux du midi de **12h à 15h** et du soir de **19h à 22h**). Les enquêteurs étaient présents sur le terrain du **lundi au samedi**. Le terrain parisien s'est déroulé en premier, du 9 au 17 octobre 2025, suivi du terrain lyonnais, du 16 au 25 octobre, permettant au même chef d'équipe d'être présent et d'encadrer les deux terrains, et favorisant ainsi la bonne cohérence du protocole sur les deux terrains.

La méthode choisie pour collecter les données est la **rencontre « aléatoire »** mais **systématique** (Dabanc, 2018) sur le terrain (sans exclure a priori aucun livreur rencontré correspondant à la cible). Les enquêteurs avaient pour consigne de cibler les livreurs travaillant pour des plateformes de livraison, repérables à leur matériel de livraison : sac, et en particulier les emblématiques sacs réfrigérés : aux couleurs d'une plateforme de livraison de type Deliveroo ou Uber Eats, mais aussi d'autres enseignes (produits surgelés Picard, etc.), les livreurs pouvant utiliser le matériel de leur choix. Le tableau ci-dessous présente les critères d'inclusion et d'exclusion des enquêtés.

Critères d'inclusion	Critères d'exclusion
Tout livreur de plateforme qui attend une commande sur un des points d'enquête présélectionnés	• Âge inférieur à 18 ans • Positionnement hors points d'enquête présélectionnés • Ne travaille pas pour une plateforme de livraison en ligne

Tableau 1 : Critères d'inclusion et d'exclusion adoptés pour l'enquête

Les livreurs approchés dans la rue ayant souvent une livraison à effectuer au moment où les enquêteurs souhaitaient les interroger, le **taux de refus** est ici relativement élevé : de l'ordre de 50% d'après MV2. Les enquêteurs MV2 ont ensuite enregistré un taux d'abandon en cours de questionnaire de 3,1% à Paris et 2,0% à Lyon.

Cette méthode permet d'éviter les biais des enquêtes en ligne, distribuées notamment par l'intermédiaire des réseaux sociaux, filtrant les travailleurs actifs sur ces derniers et présentant un biais d'autosélection (ici, les livreurs sont sollicités personnellement en face à face pour répondre à l'enquête). Rappelons qu'il n'est pas possible de procéder par échantillonnage en raison de l'absence d'une base de données objective de départ sur le profil des livreurs. Mentionnons ici un risque de **biais de sélection**, les livreurs en voiture risquant d'être laissés de côté, du fait de leur plus faible temps de présence dans l'espace public (en dehors de leur voiture) et du fait que le matériel leur servant à la livraison peut ne pas être identifiable s'il demeure à l'intérieur du véhicule. Les livreurs à deux-roues motorisé travaillant directement pour une unique enseigne de restauration, comme Sushi Shop ou Domino's Pizza, par exemple, ont été écartés de la cible, la présomption du travail hors plateformes étant trop forte. La première question servait d'ailleurs de filtre, en demandant aux livreurs pour quelles plateformes de livraison ils travaillaient (s'ils répondaient ne travailler pour aucune plateforme, l'enquête s'arrêtait là).

Les enquêteurs de MV2 ont été **formés par 6t** avant le démarrage des terrains, en présentiel à Paris et en visioconférence à Lyon. L'objectif était de vérifier avec eux la bonne compréhension du questionnaire et de ses filtres et de les alerter sur les subtilités de l'enquête, notamment sur le cas des différents véhicules de livraison. Un descriptif des différents véhicules, intégrant des visuels, a d'ailleurs été utilisé lors de cette formation.



Figure 1 : Extraits du support visuel utilisé lors de la formation des enquêteurs de terrain par 6t

L'enquête est **anonyme**, et les livreurs interrogés ne peuvent en aucun cas être identifiés. Afin de s'assurer du **consentement** des livreurs, de les rassurer et de les informer sur la démarche, les enquêteurs lisaient en début d'enquête les informations clefs sur l'objectif et le cadre de cette recherche (voir questionnaire en annexe), s'assuraient du consentement à répondre par une première question, et distribuaient en fin de questionnaire une **fiche d'information** en français et en anglais, rappelant aux livreurs le contexte de l'enquête, leur indiquant où en trouver les résultats et leur rappelant leurs droits. Ce document est également disponible en annexe.

c) Terrains d'enquête

L'enquête a été diffusée en 2025 sur **deux terrains** : **Paris** et **Lyon**. L'intégration du terrain lyonnais constitue une nouveauté de cette édition et permet de documenter l'activité de livraison dans une autre métropole française. Différents **points d'enquête** ont été définis, sur lesquels les enquêteurs se rendaient pour aller à la rencontre de livreurs. Ceux-ci ont été sélectionnés afin de couvrir l'ensemble des deux zones d'enquête, de maximiser la collecte de données en ciblant des secteurs à forte concentration d'activité de livraison ou des livreurs sont susceptibles d'attendre dans l'espace public et également avec un équilibre entre secteurs polarisés par des enseignes de restauration rapide et des secteurs comportant davantage de restaurants indépendants.

Par rapport aux précédentes éditions, sur le terrain parisien, le choix a été fait de couvrir l'ensemble de la capitale dans la diversité de ses quartiers et de ne plus se limiter au quart nord-est de Paris (zone d'enquête des éditions 2016, 2018, 2020, 2021 et 2022), même si les points d'enquête des précédentes éditions ont en partie été conservés (notamment ceux ayant le mieux fonctionné). Le terrain de **Paris** compte donc **16 points d'enquête**, répartis comme indiqué sur la carte ci-dessous, qui présente également la répartition des observations collectées en chaque point d'enquête.

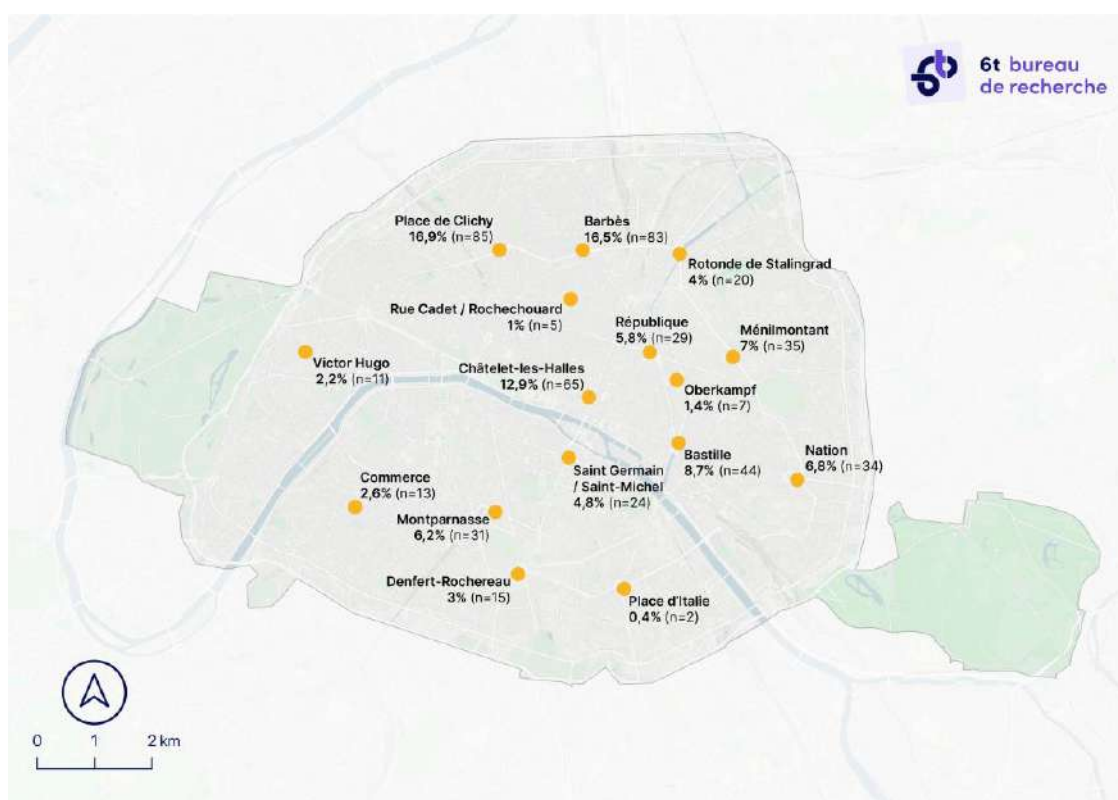


Figure 2 : Carte des points d'enquête sur le terrain parisien (n = 503)

Pour le terrain de **Lyon**, incluant Villeurbanne, **10 points d'enquête** ont été définis, représentés sur la carte ci-dessous.

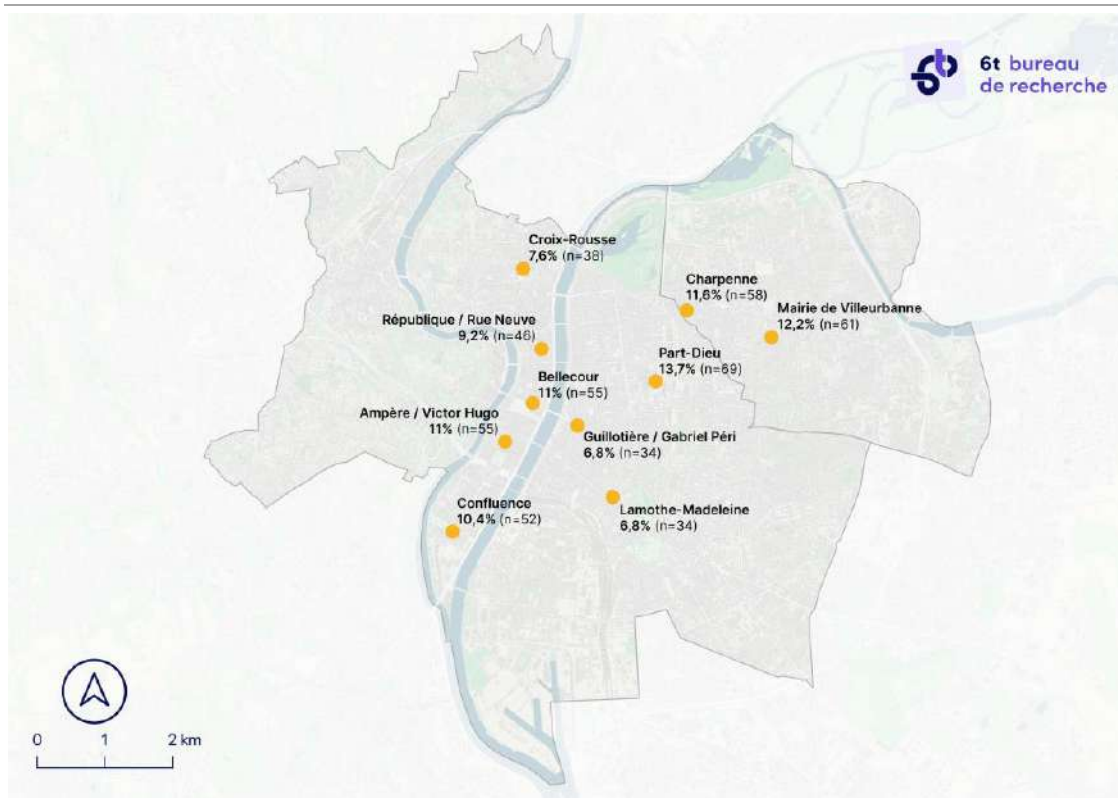


Figure 3 : Carte des points d'enquête sur le terrain lyonnais (n = 502)

d) Échantillon

Visant un échantillon de 500 observations sur chacun des deux terrains, la base de données finale utilisée pour l'analyse comporte un **total de 1 005 observations** : **503** observations à Paris et **502** à Lyon.

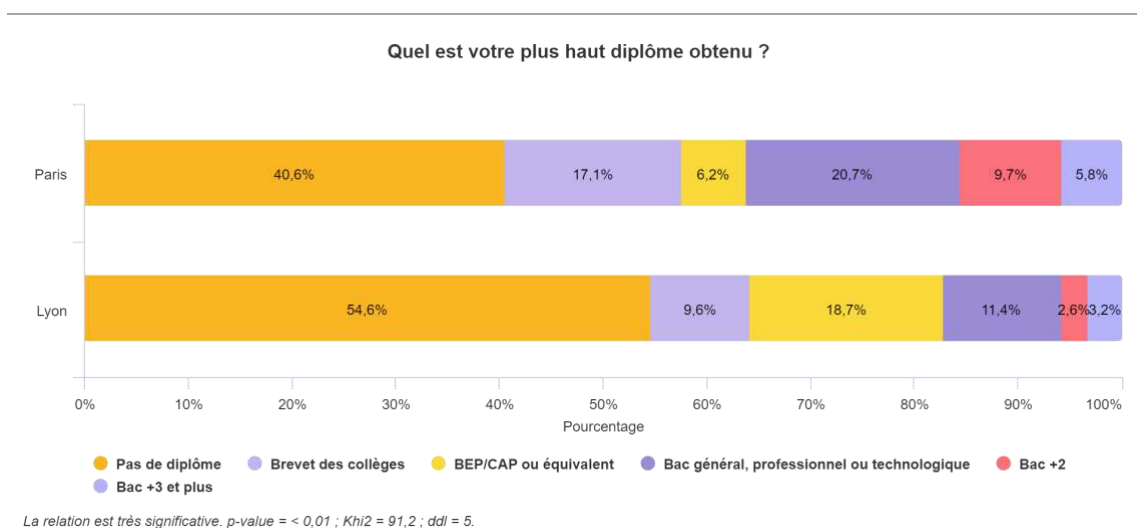
Notons également que **très peu de questionnaires** ont été administrés en **anglais** (14 observations à Paris, soit 2,8% de l'échantillon et 0 à Lyon), les enquêteurs ayant expliqué que la très grande majorité des livreurs rencontrés sur le terrain étaient suffisamment à l'aise avec le français pour y répondre.

2.2. ANALYSE DES DONNÉES

La base de données ainsi collectée est analysée à l'aide du logiciel **Sphinx iQ3**, et les analyses effectuées relèvent de la statistique descriptive, sous forme de **tris à plat** et **tris croisés**.

a) Lecture des tableaux et graphiques

Afin de faciliter la lecture des tableaux croisés et des graphiques présentés dans ce rapport, nous proposons à titre d'exemple l'interprétation de la figure ci-dessous.



Croisement : Q1_-_VILLE / Q13_-_DIPLOME

VILLE	DIPLOME						TOTAL
	PAS DE DIPLOME	BREVET DES COLLÈGES	BEP/CAP OU ÉQUIVALENT	BAC	BAC +2	BAC +3 ET PLUS	
Paris	204	86	31	104	49	29	503
Lyon	274	48	94	57	13	16	502
TOTAL	478	134	125	161	62	45	1 005

■ Eléments sous-représentés
 ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 91,2 ; ddl = 5.

Figure 4 : Exemple de graphique et tableau

Le tableau et le graphique correspondent au **croisement de deux variables** : en lignes, une variable indique la ville des enquêtés (sous-groupes); en colonnes, une variable indique la répartition selon le plus haut niveau de diplôme obtenu par les enquêtés.

Le **graphique** présente la répartition de l'échantillon en pourcentage. Ainsi, parmi les 503 livreurs parisiens de l'échantillon, 40,6% ne sont titulaires d'aucun diplôme.

Le **tableau** présente quant à lui des **effectifs** sur le même croisement. Ainsi, parmi les 503 livreurs parisiens de l'échantillon, 204 ne sont titulaires d'aucun diplôme. Les chiffres soulignés et en bleu représentent les modalités qui présentent l'effectif le plus important (sur-représentés), et ceux en rose les modalités sous-représentées selon les sous-groupes.

b) Tests de significativité

L'ensemble des graphiques illustrant le présent rapport précise le champ concerné (soit l'échantillon ou le sous-échantillon mobilisé pour la production de données) ainsi que les statistiques du test de significativité des résultats employés lors des croisements entre plusieurs variables. Le test de statistiques

mobilisé est le **Khi-2 de Pearson**, dans le cadre de la comparaison de la répartition entre deux variables qualitatives (comportant deux modalités ou plus). Pour des raisons de significativité statistique, lors des croisements, certaines catégories peuvent être regroupées et d'autres, comportant un nombre trop faible d'observations ($n < 5$), exclues des analyses (notamment les observations « Ne sait pas/ne se prononce pas »). Cela est systématiquement précisé en légende des tableaux et graphiques. Le **test exact de Fisher** est également utilisé pour les variables numériques.

L'information statistique donne la valeur statistique du test en question (valeur du Khi-2), le degré de liberté du test (ddl) ainsi que la p-value, valeur renseignant la probabilité de l'existence d'une différence significative entre les catégories de population comparées. Une valeur de p supérieure à 0,05 (5%) traduit une différence observée non significative, une valeur inférieure à 0,05 traduit une différence significative au seuil de 5%, ce qui signifie qu'il existe moins de 5% de chance que la différence observée ne soit finalement pas significative. Seuls les croisements pour lesquels les résultats sont significatifs sont présentés ici.

Seuls les croisements et résultats statistiquement significatifs sont présentés dans ce rapport.

c) Différences entre Paris et Lyon

Nous présentons systématiquement une **comparaison entre Paris et Lyon** dès lors que des **différences statistiquement significatives** peuvent être observées entre les deux terrains. Dans le cas inverse, nous présentons les résultats pour l'ensemble de l'échantillon.

d) Plan du rapport

L'analyse des données de l'enquête suit l'ordre des questions posées aux livreurs interrogés, avec plusieurs parties thématiques successives :

- **Profil** des livreurs ;
- **Activité** de livraison (faits et perceptions) ;
- **Accidents** de la route et blessures dans le cadre de l'activité de livraison.

2 PROFIL DES LIVREURS

1. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES LIVREURS

Nous nous intéressons tout d’abord au **profil des livreurs**, en cherchant à connaître leurs **caractéristiques sociodémographiques** (âge, genre, nationalité, etc.).

1.1. UNE QUASI-EXCLUSIVITÉ D’HOMMES

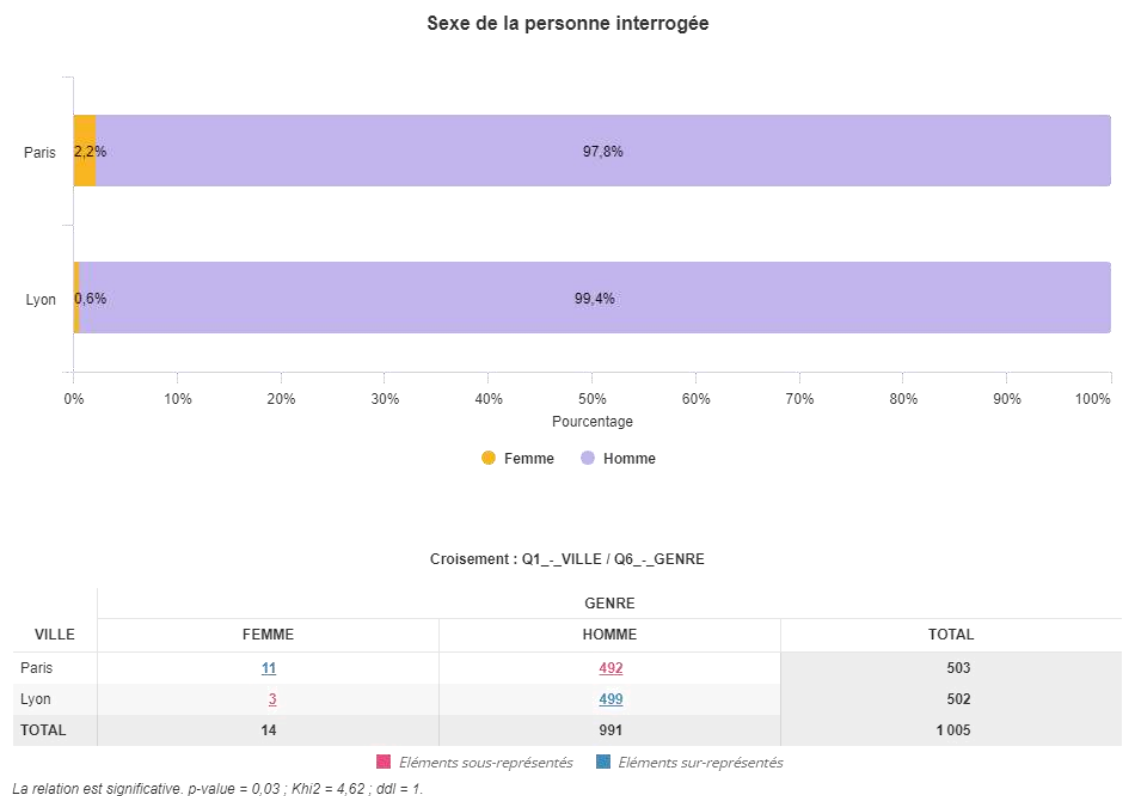


Figure 5 : Répartition des livreurs par sexe (échantillon total - $n = 1\,005$)

Pour la **quasi-totalité** d’entre eux, les livreurs interrogés à Paris et à Lyon sont des **hommes** : on en compte seulement **98,9%**, pour **0,6%** de femmes à Lyon, et **97,8%** pour **2,2%** de femmes à Paris.

À Paris, la proportion de femmes dans l’échantillon est plus importante que dans l’enquête menée en 2022, qui recensait seulement 0,6% de femmes. Cette répartition se rapproche toutefois des proportions observées en 2020, où l’on comptabilisait 2% de femmes. Par rapport à la situation observée à Paris, à **Lyon**, la proportion de femmes est encore plus marginale.

1.2. DES LIVREURS JEUNES

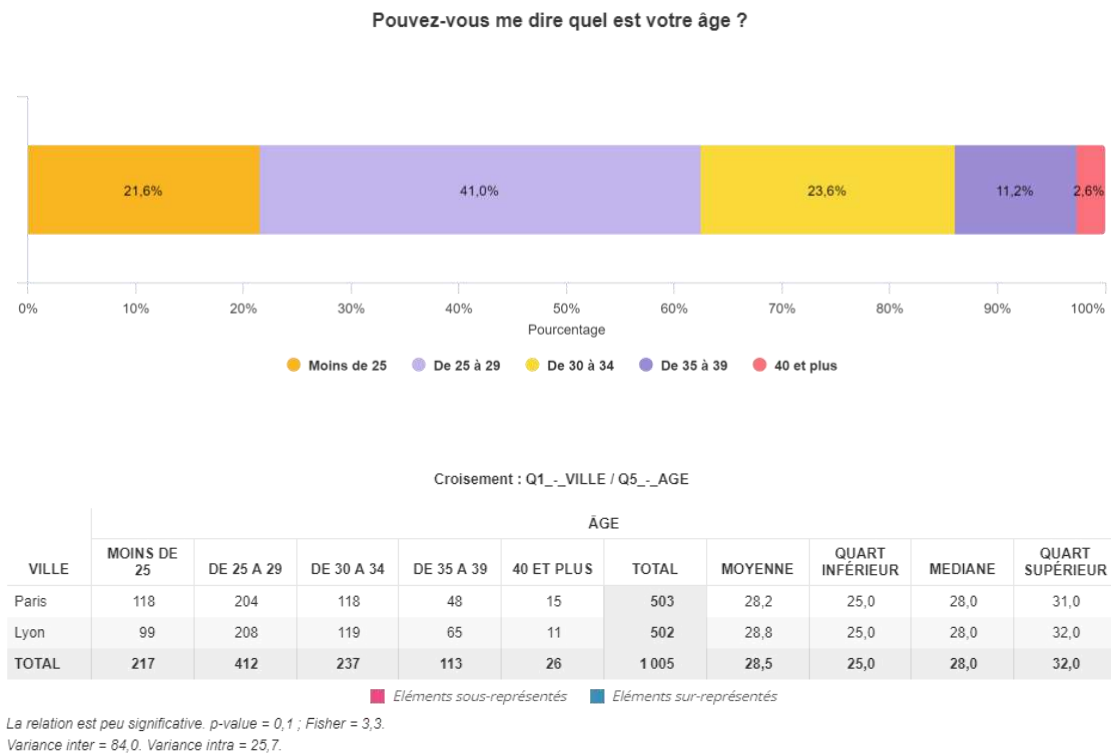


Figure 6 : Répartition des livreurs par tranche d'âge (n = 1 005)

Les livreurs interrogés à Paris et à Lyon sont **majoritairement jeunes**, avec un âge moyen de 28,5 ans, très proche de l'**âge médian** qui est de **28 ans** pour les deux villes. Le 25^e percentile est de 25 ans sur les deux terrains, et le 75^e percentile est de 31 ans pour Paris et de 32 ans pour Lyon ; l'écart-type est de 5,1. Les livreurs apparaissent en effet **largement plus jeunes que l'ensemble de la population active en France¹** : en 2024, les moins de 25 ans représentent 10,8% des actifs, les 25-29 ans représentent 10,3% des actifs, les 30-34 ans 11,1% des actifs, les 35-39 ans 11,9% des actifs et les 40 ans et plus 55,9%.

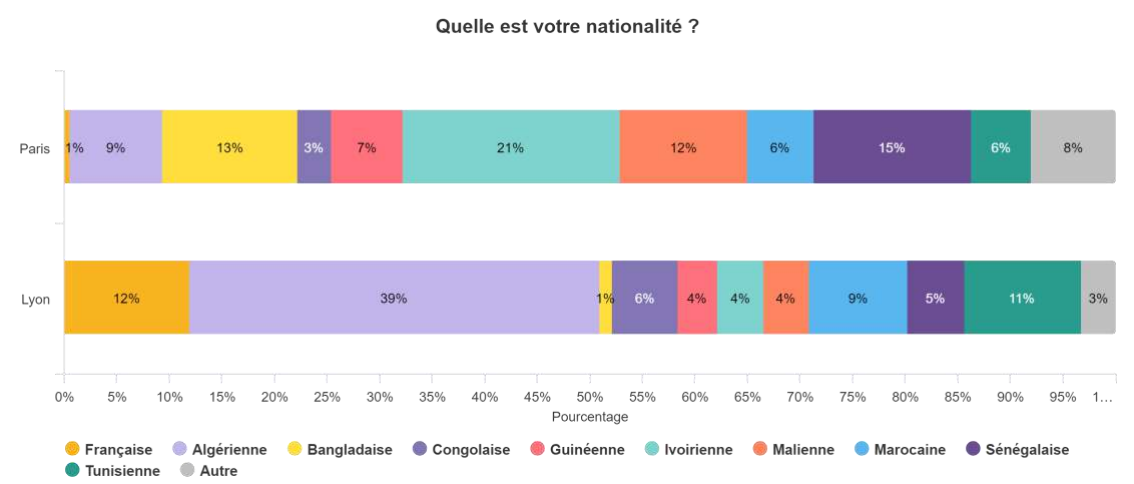
La différence entre Paris et Lyon concernant l'âge des livreurs n'est que **peu significative**. Les livreurs interrogés sont âgés de 18 à 50 ans. 21,6% d'entre eux ont moins de 25 ans, 62,6% ont moins de 30 ans et 86,2%, soit **plus des trois quarts, moins de 35 ans**. Seuls 2,6% des livreurs interrogés ont 40 ans ou plus.

À Paris, en 2022, les livreurs interrogés étaient aussi âgés qu'en 2025, avec un âge moyen de 28,5 ans également. 22,4% d'entre eux avaient moins de 25 ans, 59,3% moins de 30 ans et 83,7% moins de 35 ans. On constate donc malgré tout **une légère tendance au rajeunissement** de la profession depuis 2022, bien

¹ INSEE, 2024, Enquête emploi en continu. Séries longues sur le marché du travail

qu'elle soit beaucoup moins marquée que la différence d'âge des livreurs entre les enquêtes de 2022 et 2021. En **2021**, l'âge moyen des livreurs interrogés à Paris était en effet de **31 ans**.

1.3. UNE DIVERSTÉ DE NATIONALITÉS PARMI LES LIVREURS, AVEC PEU DE LIVREURS FRANÇAIS



Croisement : Q15_-_NATIONALITE / Q1_-_VILLE

Q15_-_NATIONALITE	Q1_-_VILLE		TOTAL
	PARIS	LYON	
Française	<u>3</u>	<u>60</u>	63
Bangladaise	<u>65</u>	<u>6</u>	71
Algérienne	<u>44</u>	<u>196</u>	240
Congolaise	<u>16</u>	<u>31</u>	47
Guinéenne	<u>34</u>	<u>19</u>	53
Ivoirienne	<u>104</u>	<u>22</u>	126
Malienne	<u>61</u>	<u>22</u>	83
Marocaine	32	47	79
Sénégalaise	<u>75</u>	<u>27</u>	102
Tunisienne	<u>29</u>	<u>56</u>	85
Autre	<u>40</u>	<u>16</u>	56
TOTAL	503	502	1 005

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 321,9$; $\text{ddl} = 10$.

Croisement : Q15_-_NATIONALITE / Q1_-_VILLE

Q15_-_NATIONALITE	Q1_-_VILLE		TOTAL
	LYON	PARIS	
Afghane	3	1	4
Algérienne	196	44	240
Bangladaise	6	65	71
Camerounaise	0	10	10
Cap-verdienne	0	1	1
Centre-africaine	0	1	1
Congolaise	31	16	47
Egyptienne	2	0	2
Éthiopienne	1	0	1
Française	60	3	63
Guinéenne	19	34	53
Haitienne	0	1	1
Indienne	0	1	1
Iranienne	0	1	1
Ivoirienne	22	104	126
Malaisienne	0	1	1
Malgache	0	1	1
Malienne	22	61	83
Marocaine	47	32	79
Nigériane	1	2	3

Pakistanaise	1	7	8
Philippine	0	1	1
Roumaine	1	0	1
Sénégalaise	27	75	102
Somalienne	0	1	1
Soudanaise	2	2	4
Sri-lankaise	0	1	1
Syrienne	1	1	2
Tchadienne	0	2	2
Togolaise	0	5	5
Tunisienne	56	29	85
Turque	2	0	2
Ukrainienne	1	0	1
Vietnamienne	1	0	1
TOTAL	503	502	1 005

Figure 7 : Répartition des livreurs par nationalité (échantillon total - n = 1 005)

Concernant la nationalité des livreurs, on observe des différences importantes entre Paris et Lyon. À **Paris**, la **nationalité ivoirienne** est majoritaire et représente **20,7%** des livreurs. Les autres nationalités les plus présentes dans la profession sont de proportions plus faibles dans un intervalle de valeurs assez proches : **14,9%** d'entre eux sont **sénégalais**, **12,9%** sont **bangladais**, **12,5%** sont **maliens**, **8,7%** sont **algériens**. En revanche, moins de 1% des répondants sont français (0,6%). Par rapport à 2022 sur le terrain parisien, les livreurs de **nationalité française** sont **encore moins représentés** (ils étaient 8,7% en 2022). La part de livreurs algériens (23,4% en 2022) et la part de livreurs marocains (14,3% en 2022) ont quant à elles chuté, au profit de livreurs ivoiriens (9,6% en 2022), sénégalais (5,9% en 2022) et bangladais (6,6% en 2022).

À **Lyon**, la répartition des nationalités est beaucoup plus concentrée : **39% des livreurs** sont **algériens**. Les autres nationalités sont représentées en proportions bien plus limitées. La deuxième nationalité la plus représentée à Lyon est la nationalité **française**, qui représente **12%** des livreurs, soit bien plus que la proportion de livreurs français à Paris (0,6%). Ensuite viennent les nationalités tunisienne (11,2%) et marocaine (9,4%).

Ainsi, la **livraison de repas à Paris** apparaît avant tout comme un **secteur d'entrée sur le marché du travail** pour les **immigrés**, en particulier en provenance **d'Afrique de l'Ouest** (mais pas seulement, comme en témoigne la présence importante de livreurs bangladais). La situation **lyonnaise** diffère dans la mesure où une partie des livreurs sont **français**, et que les nationalités les plus représentées sont celles **d'Afrique du Nord**.

1.4. LIEU DE RÉSIDENCE DES LIVREURS : UNE CONCENTRATION EN VILLE-CENTRE

a) Sur le terrain parisien, des livreurs résidant en majorité intra-muros

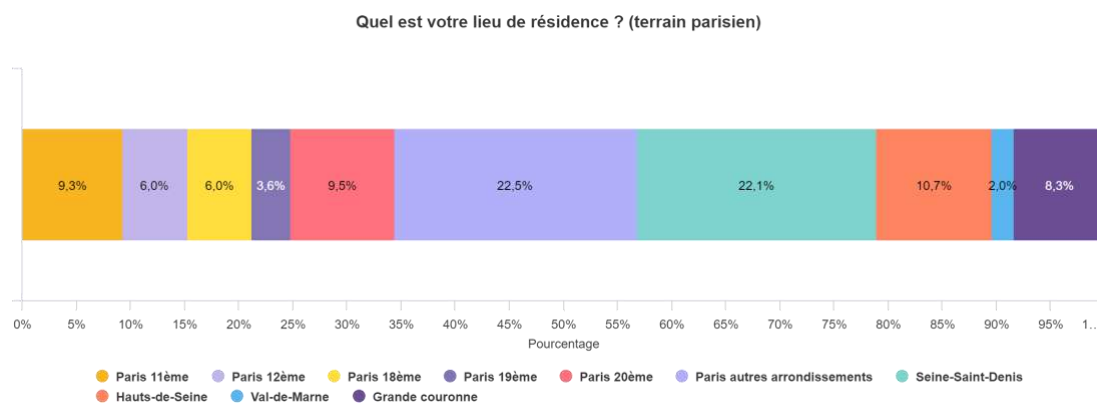


Figure 8 : Répartition des livreurs parisiens par lieu de résidence (échantillon des livreurs parisiens - $n = 503$)

Les livreurs enquêtés sur le terrain parisien sont **plus de la moitié** (56,9%) à résider dans **Paris intra-muros**, avec toutefois une concentration plus grande sur certains arrondissements. Ainsi, 9,3% des enquêtés du terrain parisien résident dans le 11^{ème} arrondissement et 9,5% dans le 20^{ème} arrondissement. En 2022, les livreurs interrogés dans le quart nord-est de parisien étaient 77,8% à résider dans la capitale.

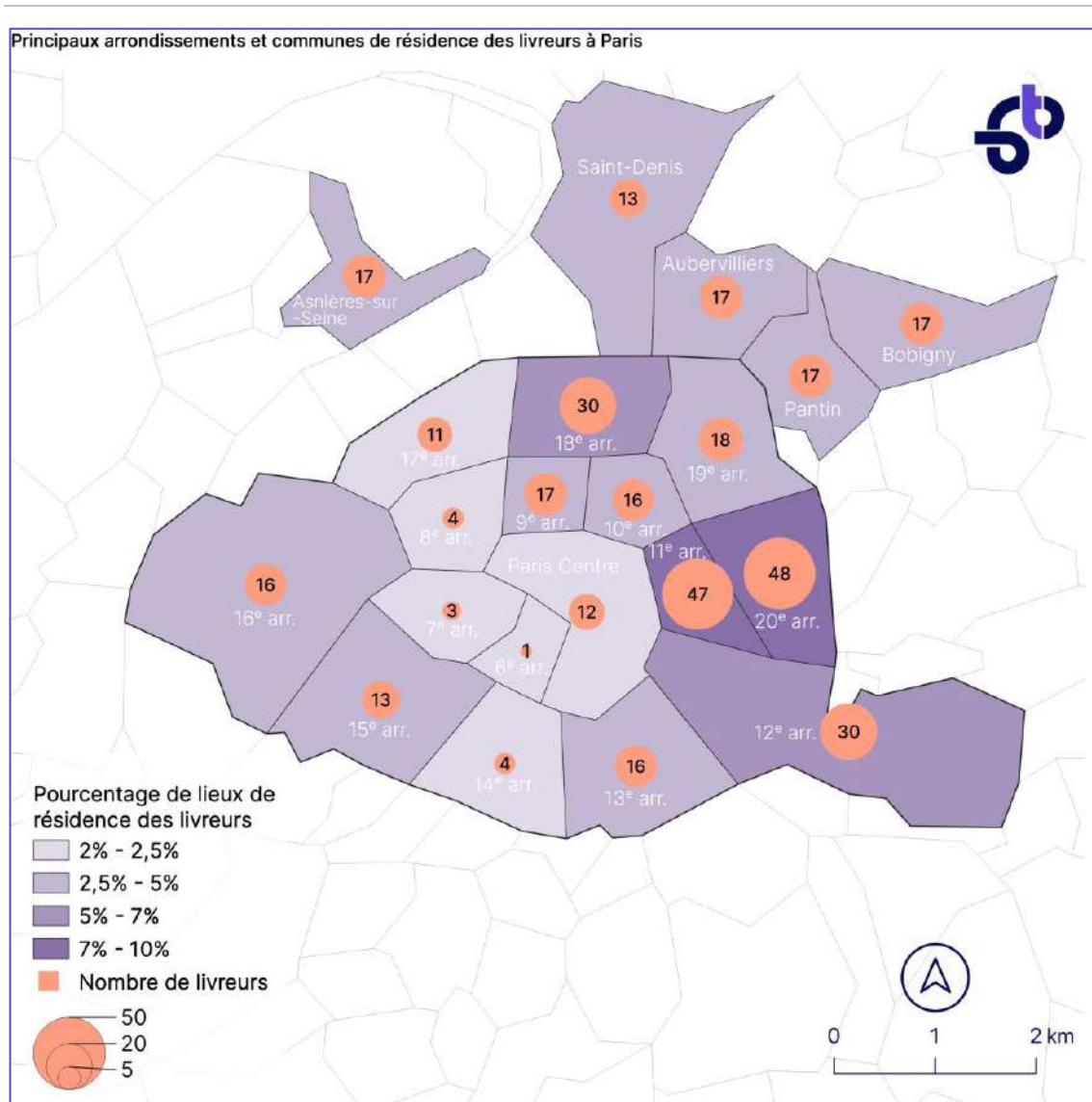


Figure 9 : Carte de répartition des livreurs parisiens par arrondissement parisien et commune de résidence (échantillon des livreurs parisiens résidant à Paris ou dans une commune de proche banlieue - $n = 367$)

La **Seine-Saint-Denis** est également largement représentée, avec **22,1%** des livreurs y résidant. Les autres départements de petite couronne sont moins représentés, avec 10,7% de livreurs alto-séquanais et 2,0% de livreurs val-de-marnais. Enfin, 8,3% des livreurs interrogés à Paris résident en grande couronne.

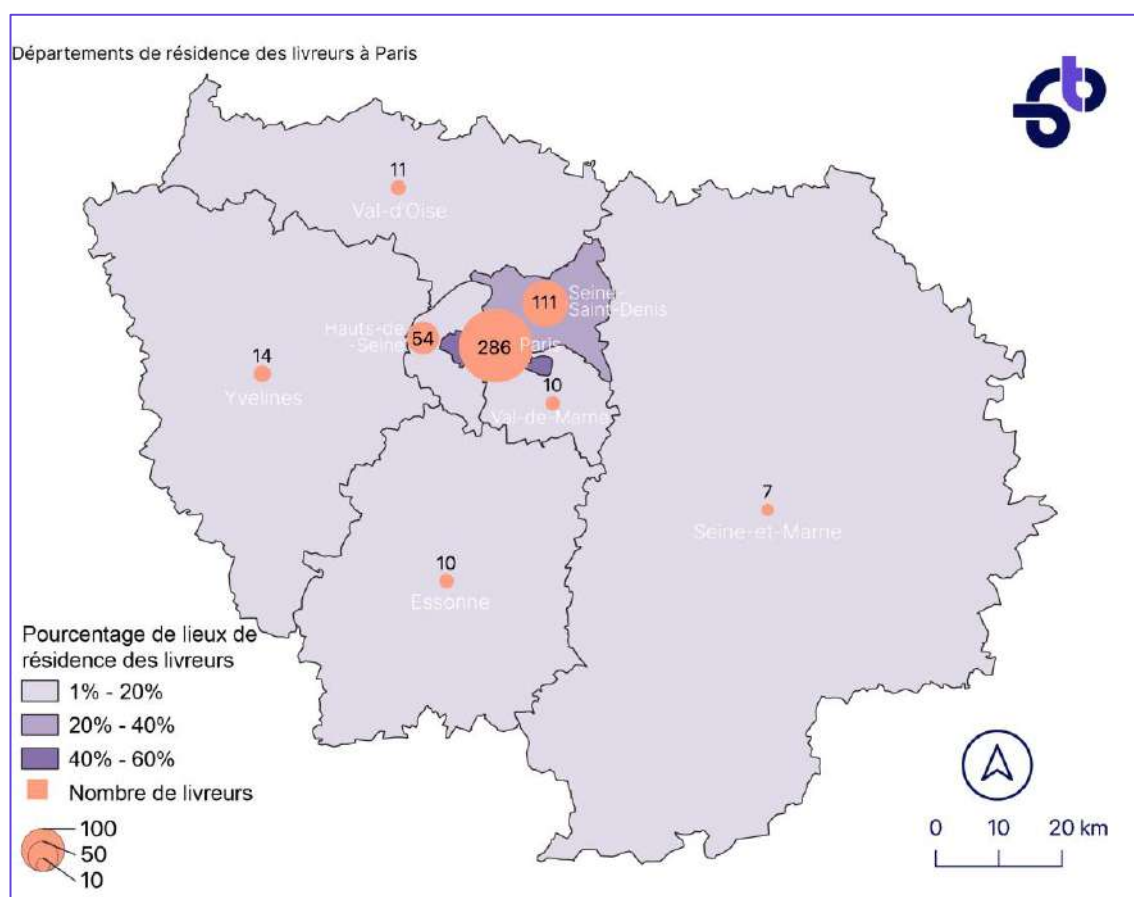


Figure 10 : Carte de répartition des livreurs parisiens par département de résidence (échantillon des livreurs parisiens - $n = 503$)

b) Sur le terrain lyonnais, une très grande concertation des livreurs en cœur d'agglomération

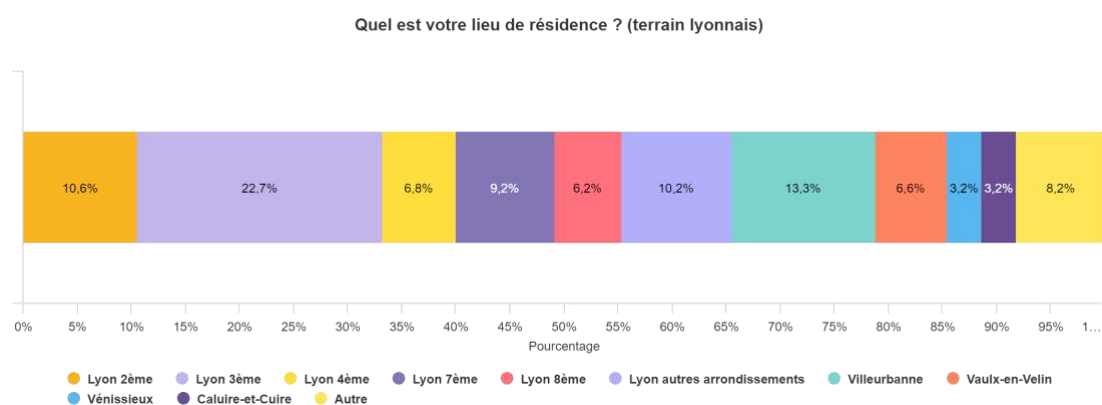


Figure 11 : Répartition des livreurs lyonnais par lieu de résidence (échantillon des livreurs lyonnais - $n = 502$)

Sur le terrain lyonnais, ce sont près des **deux tiers** des enquêtés qui résident à **Lyon intra-muros** (65,7%) et **13,3%** résident à **Villeurbanne**. Au total, sur le terrain lyonnais, 79,0% des enquêtés résident sur la zone d'enquête (cœur d'agglomération, soit Lyon et Villeurbanne), avec donc une plus grande concentration que sur le terrain parisien. Une concentration dans certains arrondissements est également observée : **22,7%** de livreurs résidant dans le **3^{ème} arrondissement**, 10,6% dans le 2^{ème} et 9,2% dans le 7^{ème}. Les livreurs indiqués comme résidant dans d'autres communes résident dans des communes proches du cœur d'agglomération, telles que Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Caluire-et-Cuire. L'intégralité des livreurs enquêtés sur le terrain lyonnais résident au sein de la Métropole de Lyon.

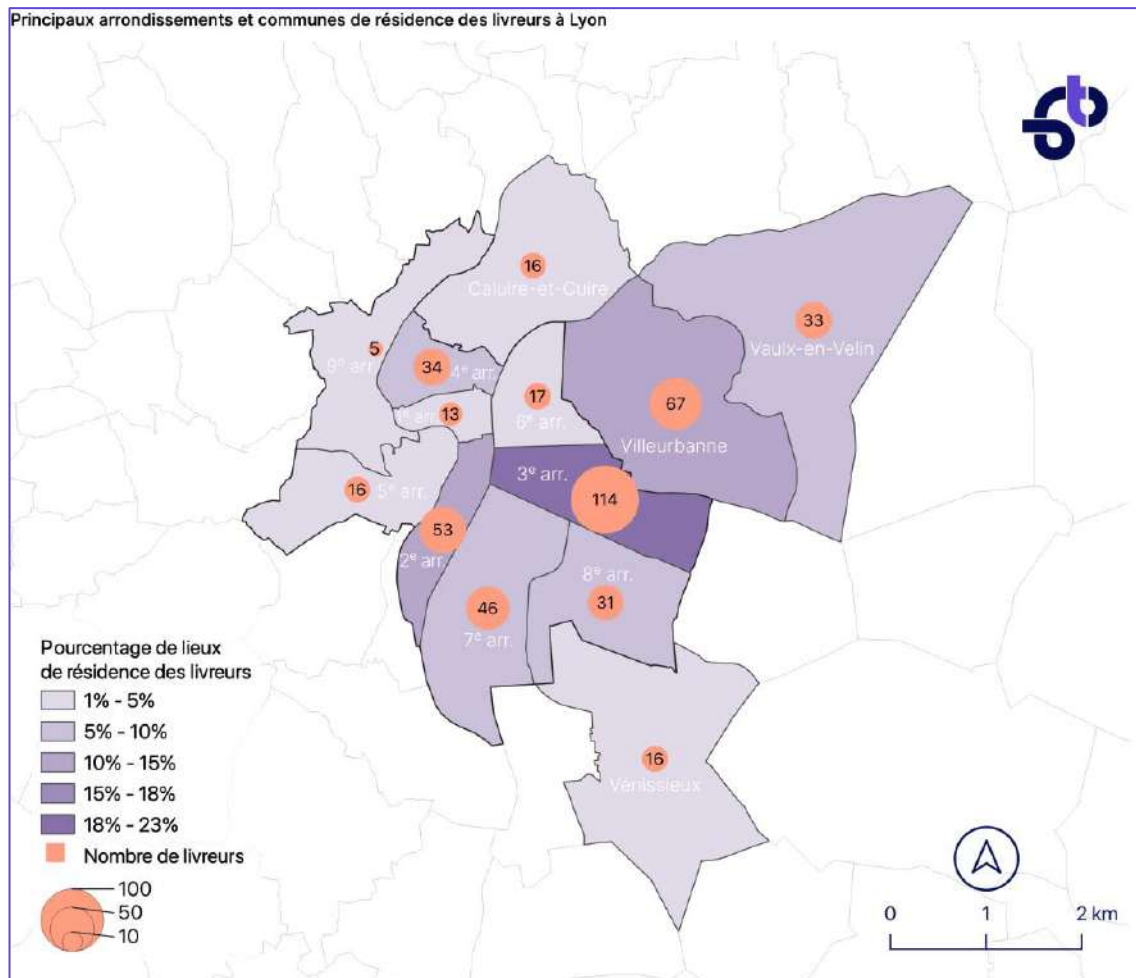


Figure 12 : Carte de répartition des livreurs lyonnais par arrondissement et commune de résidence (échantillon des livreurs lyonnais résidant à Lyon ou dans une commune limitrophe - n = 461)

1.5. DES LIVREURS TRÈS PEU DIPLÔMÉS

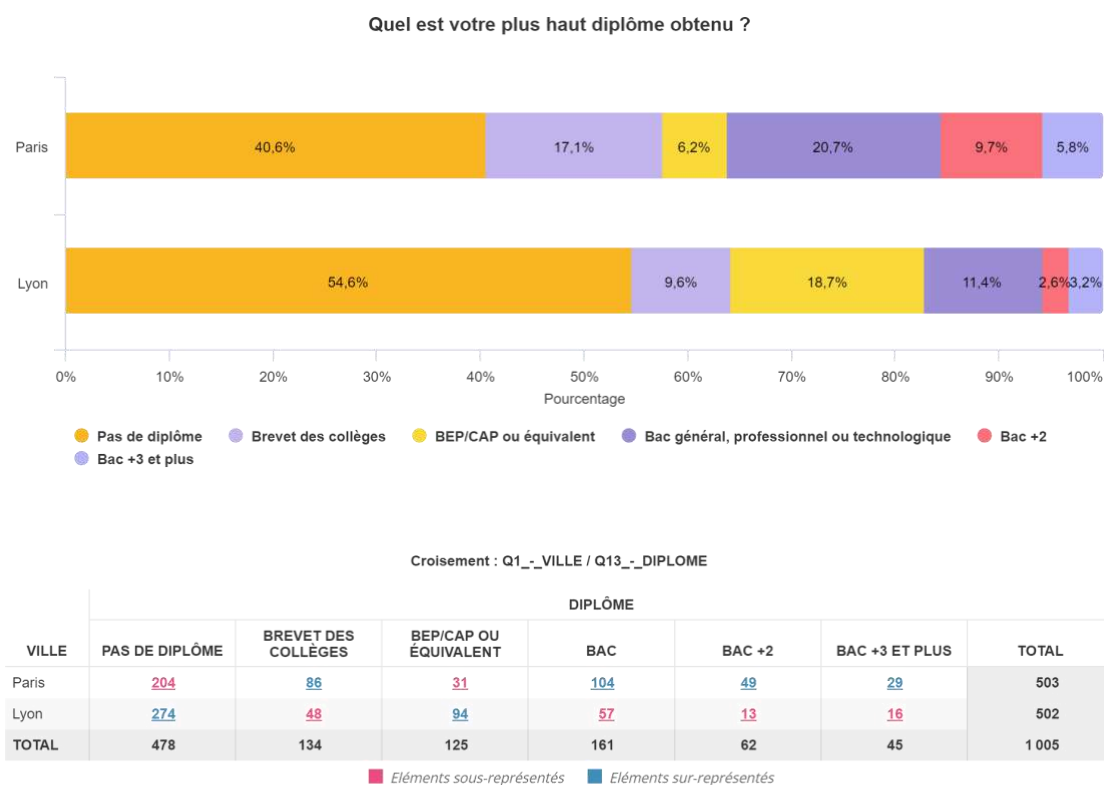


Figure 13 : Répartition des livreurs par niveau de diplôme (échantillon total - n = 1 005)

Il ressort tout d'abord que les livreurs interrogés, à Paris comme à Lyon, présentent un **très faible niveau de diplôme**, avec plus de la moitié d'entre eux n'étant pas titulaires du baccalauréat ou diplôme de niveau équivalent (BEP, CAP). Par comparaison, en France en 2022², 19,9% de la population n'est titulaire d'aucun diplôme, 5,2% dispose du BEPC ou équivalent comme plus haut niveau de diplôme, 23,8% d'un CAP ou BEP, 17,8% du baccalauréat, 11,3% d'un niveau bac+2 et 12% d'un niveau bac+5 ou plus. Les livreurs apparaissent ainsi bien moins diplômés que l'ensemble de la population.

Le niveau précis de diplôme des livreurs interrogés **varie significativement selon la ville** d'exercice de leur activité.

À **Paris**, **15,5%** des livreurs interrogés sont **diplômés du supérieur**, tandis qu'ils ne sont que **5,8%** à **Lyon**. Toujours à Paris, 20,7% ne sont titulaires que du baccalauréat (général ou technologique), et **40,6%** des livreurs ne disposent d'**aucun diplôme**. Ces résultats diffèrent grandement des enquêtes précédentes : en 2022, **beaucoup plus de livreurs étaient diplômés du supérieur** à Paris (27%) et la part de livreurs ne

² INSEE, Recensement de la population 2022, exploitation des fichiers détails

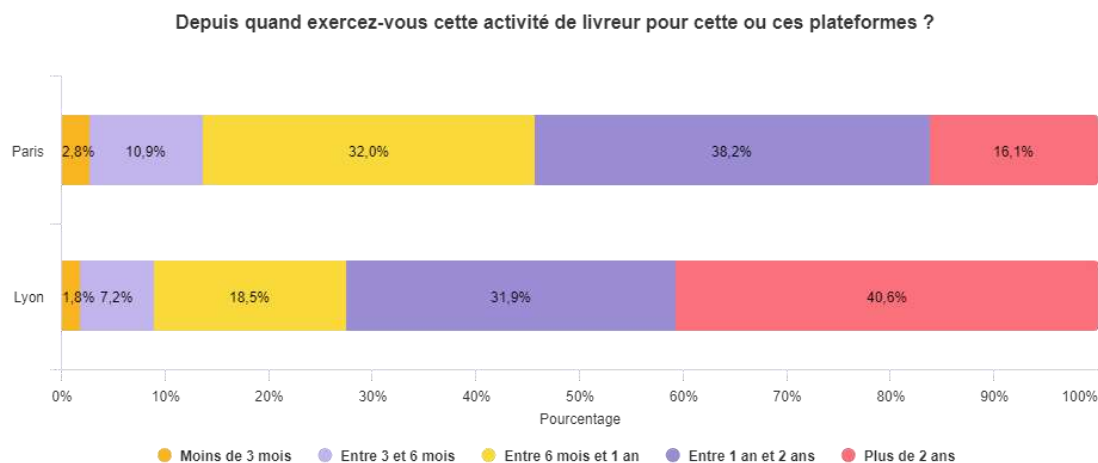
disposant d'aucun diplôme n'était que de 30,6%. La part de livreurs ayant le baccalauréat pour plus haut niveau de diplôme parmi les livreurs parisiens a légèrement diminué, passant de 23% en 2022 à 20,7% aujourd'hui. Cela suggère une **précarisation** des livreurs parisiens.

À **Lyon**, les livreurs apparaissent **encore moins diplômés qu'à Paris** : **plus de la moitié** d'entre eux ne disposent d'**aucun diplôme** (54,6%), et 5,8% sont diplômés du supérieur. Seulement 9,8% d'entre eux ont le baccalauréat pour plus haut niveau de diplôme. En revanche, on observe une plus **forte proportion de titulaires de diplômes de type BEP, CAP ou équivalent (18,7%)** en comparaison à Paris, où ils ne représentent que 6,2% des livreurs interrogés (une proportion qui diminue légèrement par rapport à 2022 à Paris).

2. CARACTÉRISTIQUES DES LIVREURS

Nous cherchons également à connaître les caractéristiques des livreurs parisiens et lyonnais **en tant que travailleurs** indépendants effectuant une activité de livraison pour des plateformes (statut, ancienneté, etc.)

2.1. DES LIVREURS IMPLANTÉS DEPUIS PLUS LONGTEMPS À LYON QU'À PARIS, SUR LES DEUX TERRAINS EN MAJORITÉ DEPUIS PLUS D'UN AN



Croisement : Q1_-_VILLE / Q8_-_ANCIENNETE						
VILLE	ANCIENNETÉ					TOTAL
	MOINS DE 3 MOIS	ENTRE 3 ET 6 MOIS	ENTRE 6 MOIS ET 1 AN	ENTRE 1 AN ET 2 ANS	PLUS DE 2 ANS	
Paris	14	55	161	192	81	503
Lyon	9	36	93	160	204	502
TOTAL	23	91	254	352	285	1 005

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 79,25 ; ddl = 4.

Figure 14 : Répartition des livreurs par ancienneté (échantillon total - n = 1 005)

À Paris comme à Lyon, plus de la moitié des travailleurs pratiquent la livraison de repas depuis plus d'un an (54,3% à Paris, 72,5% à Lyon) : si la livraison est une activité transitoire, cette « transition » s'étire sur une période d'au moins un an.

À Paris, 38,2% des livreurs exercent depuis un à deux ans, et 32% des livreurs ont une ancienneté de 6 à 12 mois. Parmi les livreurs parisiens, 13,7% ne pratiquent cette activité que depuis moins de 6 mois, et seuls 16,1% la pratiquent depuis plus de 2 ans. La pratique au-delà de cinq ans d'ancienneté est marginale (<1%).

Cela signifie également qu'aujourd'hui, la quasi-totalité des livreurs actuels parisiens n'a jamais pratiqué avant 2020. Par rapport à 2022, l'ancienneté des livreurs à Paris a diminué : la part de travailleurs exerçant dans le secteur de la livraison de repas depuis plus d'un an a diminué, passant de 65,3% à 54,3%, au profit de la part de livreurs travaillant depuis 6 mois à un an (de 18,8% à 32% aujourd'hui).

À Lyon, les livreurs pratiquent leur activité depuis plus longtemps qu'à Paris : ils sont presque les trois quarts (72,6%) à exercer depuis plus d'un an. 31,9% sont livreurs depuis 1 à 2 ans, 31,3% le sont depuis 2 à 5 ans, et 9,4% d'entre eux (soit presque un livreur lyonnais sur dix), exercent depuis plus de cinq ans. Ainsi, les livreurs lyonnais sont plus installés dans la durée que les livreurs parisiens, et un grand nombre d'entre eux ont pu accumuler une plus grande expérience et expertise d'usage dans leur activité.

2.2. STATUT DES LIVREURS

a) Des livreurs principalement auto-entrepreneurs à Lyon, et principalement en situation de sous-location de compte à Paris

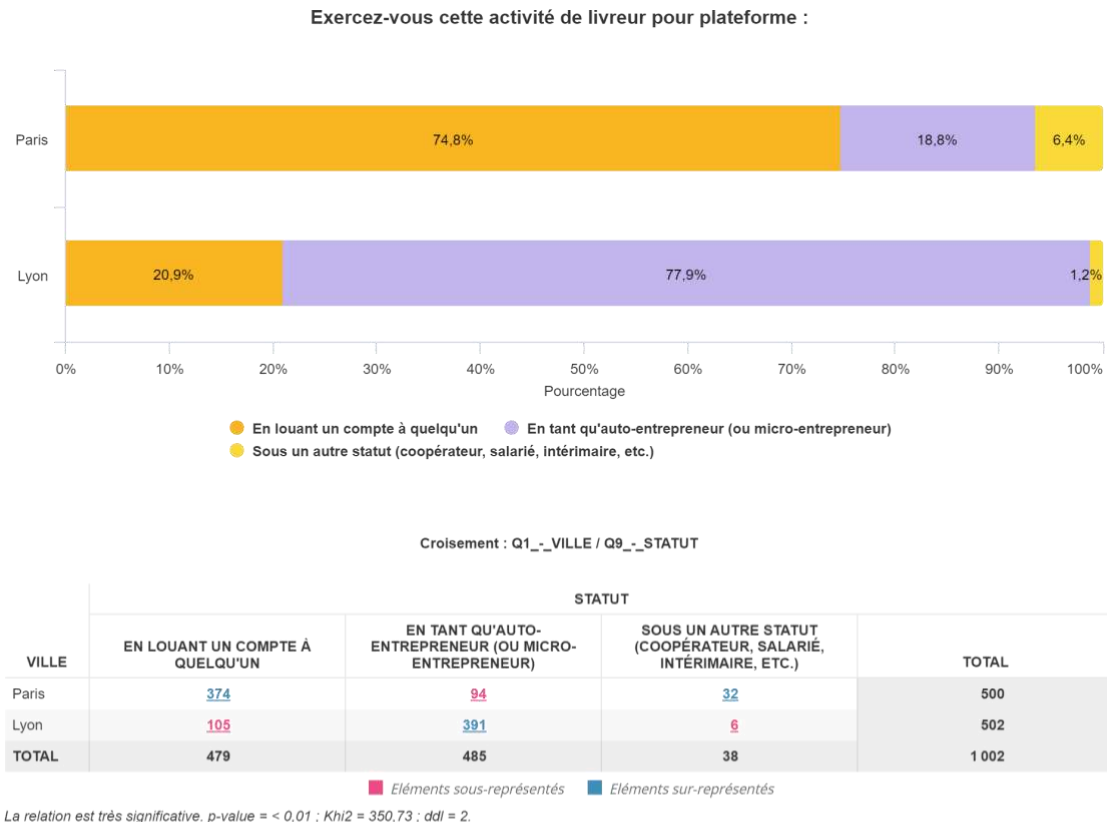


Figure 15 : Répartition des livreurs par statut d'exercice de l'activité de livraison (échantillon total excluant 3 observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 1 002)

Le **statut** des livreurs **diffère significativement entre Paris et Lyon** : à **Paris**, les **trois quarts** (74,8%) des livreurs interrogés déclarent **louer un compte** à quelqu'un d'autre, tandis qu'à **Lyon**, les **trois-quarts** (77,9%) des enquêtés déclarent **exercer en tant qu'auto-entrepreneurs**. À Paris, en revanche, seuls **18,8%** des livreurs interrogés exercent en tant qu'**auto-entrepreneurs**. **6,4%** des livreurs parisiens exercent sous un autre statut, ce qui regroupe les **coopérateurs** (n = 24), ainsi que les salariés et les intérimaires. Les coopérateurs, ainsi que les autres statuts, sont quasiment inexistants à Lyon.

À Paris, d'importantes **différences** sont observées **par rapport à 2022**. Seuls **18,8%** exercent en tant qu'**auto-entrepreneurs** contre 41% en 2022 tandis que **l'écrasante majorité** (74,8%) **loue aujourd'hui un compte à quelqu'un d'autre**. De plus, la part de livreurs **salariés** est **aujourd'hui marginale** (<1%) alors qu'elle concernait **plus d'un quart des livreurs en 2022**.

En effet, **depuis 2022, les modèles salariés de livraison se sont effondrés** : Getir, qui possédait notamment les plateformes **Gorillas** et **Frichti**, a quitté le marché français en 2023³. Les témoignages d'ex-salariés de ces groupes laissent penser que les conditions de travail de ces livreurs salariés n'étaient pas forcément bien meilleures que les conditions des livreurs auto-entrepreneurs⁴. Le groupe anglo-néerlandais **Just Eat** a enclenché un processus de liquidation début 2024, engendrant le licenciement des salariés parisiens (plan de licenciement brutal qui sera par ailleurs annulé par la justice en novembre 2024)⁵. De même, la plateforme **Flink** (anciennement Cajoo) a été placée en liquidation judiciaire en avril 2024⁶. Plusieurs facteurs ont concouru à cet effondrement économique : inflation, coûts logistiques, coûts du travail salarié en France, ainsi que la réglementation contraignante de mars 2023 qui, après le COVID, requalifie les « dark stores » comme entrepôts et non commerces, ouvrant la voie à une régulation par les mairies de cette activité (vecteur d'incertitudes et d'augmentation des coûts administratifs). Dans un secteur où les marges sont microscopiques, le modèle des plateformes employant des travailleurs indépendants s'est imposé.

Notons également que presque aucun livreur ne refuse de répondre à la question, contrairement à la précédente enquête où cela concernait 22,7% des répondants. Cela s'explique sûrement par l'ajout de la modalité « en louant un compte à quelqu'un » qui n'était pas présente dans l'enquête de 2022⁷, conduisant à une gêne probable des livreurs enquêtés, ne sachant que répondre. On remarque ainsi que, d'après ces résultats et les retours terrain des enquêteurs, les livreurs montrent **peu de réticences à répondre** à cette question aujourd'hui.

À **Lyon**, la **location de compte** est **bien moins répandue** qu'à Paris : ce statut ne concerne que **20,9%** des répondants, face à une **très large majorité d'auto-entrepreneurs** (77,9%). Les autres types de statuts sont représentés en proportion négligeables à Lyon.

³https://www.lemonde.fr/economie/article/2023/06/21/getir-leader-du-quick-commerce-quitte-la-france_6178600_3234.html consulté le 28/11/2025.

⁴ En 2024, plus de 150 anciens livreurs Frichti attaquent l'entreprise aux prud'hommes pour travail dissimulé et licenciements abusifs. https://www.lemonde.fr/economie/article/2024/06/03/conditions-de-travail-plus-de-150-anciens-coursiers-attaquent-frichti-aux-prud-hommes-pour-travail-dissimule_6237118_3234.html consulté le 28/11/2025.

⁵ En 2024, Just Eat amorce un plan de licenciement massif qui fera l'objet de grèves de travailleurs ainsi que d'une annulation par la justice. https://www.liberation.fr/economie/social/le-plan-de-licenciements-de-just-eat-annule-par-la-justice-20241113_3KGRH37FB5BXTDMIW5GN2BCJQ/

⁶ Flink se retire du marché français en 2024 après plusieurs mois de tentatives de redressement. <https://www.frenchweb.fr/debacle-dans-la-livraison-express-flink-aussi-abandonne-le-marche-francais/447822>

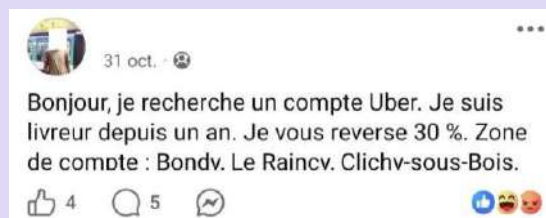
⁷ La location de compte à un tiers était cependant mesurée dans l'enquête 2022 via une question spécifique.

LA LOCATION DE COMPTE

L'intérêt de la **location de compte** pour les livreurs permet de contourner l'absence de **papiers d'identité** et la nécessité d'une situation régulière sur le sol français pour ouvrir un compte sur une plateforme, d'un avis de situation au répertoire SIRENE (ce qui implique de créer sa microentreprise) ou un KBIS, ainsi qu'un identifiant bancaire à son nom. Cela peut représenter une **barrière administrative** pour des livreurs sans papiers, ou bien en situation régulière sur le territoire, mais n'ayant pas la possibilité de créer de microentreprise, ou encore en attente de validation de leur demande de compte sur une plateforme. Face à cela, la location de compte apparaît alors comme une solution pour pouvoir **travailler vite** en tant que livreur et **accéder rapidement à une rémunération**. Pourtant, la location de compte n'est pas sans risque : les applications mettent en place des **contrôles d'identité réguliers et en temps réel** (selfies à prendre dans les quelques minutes, proposés de façon aléatoire, et plus fréquemment aux comptes soupçonnés de pratiques frauduleuses) afin de lutter contre ce phénomène, ce qui contraint souvent la journée des livreurs et empiète sur le temps rémunéré tout en étant une source de stress. De plus, les livreurs exerçant sous ce statut ne reçoivent pas l'intégralité des recettes qu'ils ont générées, puisqu'ils **paient le propriétaire du compte pour pouvoir l'utiliser** (différents systèmes peuvent être rencontrés, montant fixe par semaine pour utiliser le compte, pourcentage des recettes, etc.).



Captures d'écrans de publications sur un groupe Facebook de livreurs © 6t Bureau de Recherche, décembre 2025



b) Le cumul d’activités professionnelles relativement fréquent parmi les livreurs parisiens, peu présent à Lyon

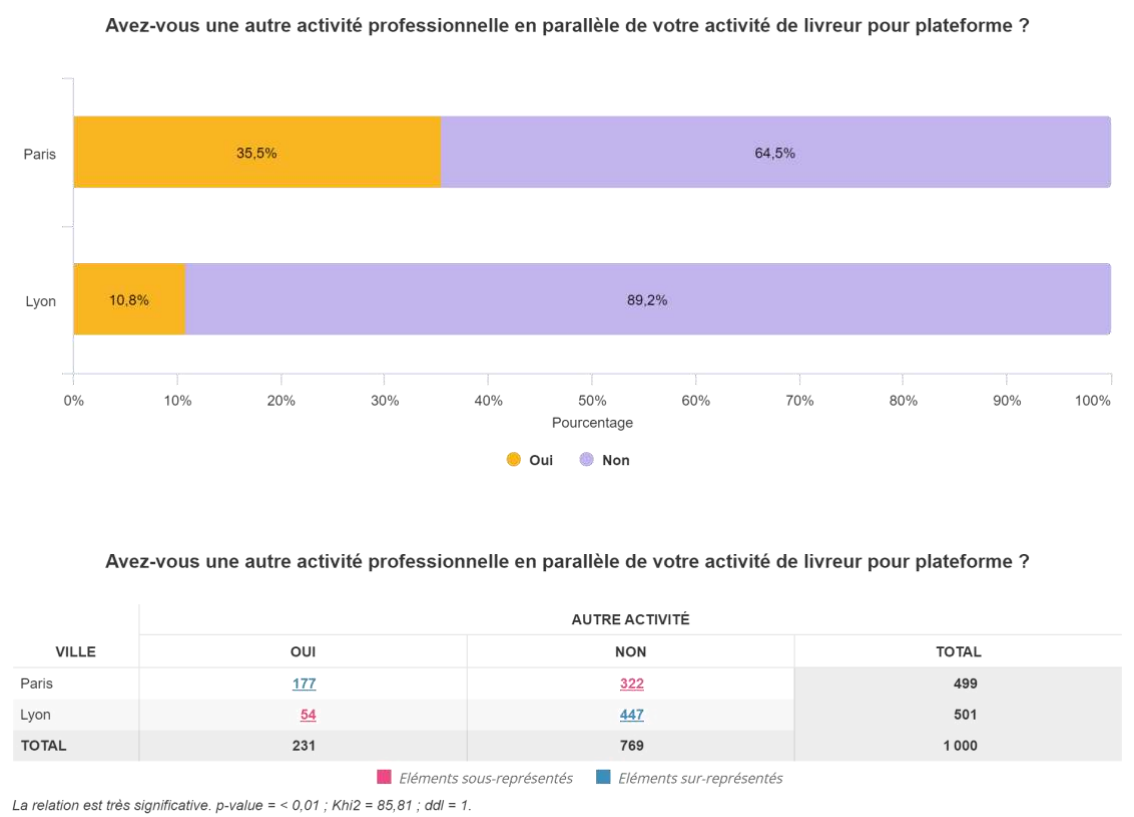


Figure 16 : Répartition des livreurs par exercice d'une autre activité professionnelle (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - $n = 1\,000$)

Les livreurs **parisiens** sont davantage en situation de **multiactivités** (fait de cumuler l’activité de livraison avec une autre activité professionnelle) que les livreurs lyonnais. En effet, **35,5%** des livreurs parisiens exercent par ailleurs une autre activité, pour seulement **10,8%** des livreurs lyonnais. Cela peut être mis en lien avec l’ancienneté plus grande des livreurs lyonnais et leur moindre propension au partage de compte, suggérant une installation plus ancrée des livreurs dans l’activité à Lyon qu’à Paris. La proportion de livreurs en situation de **cumul d’activités professionnelles a augmenté** depuis 2022, passant de **28,6%** à **35,2%**.

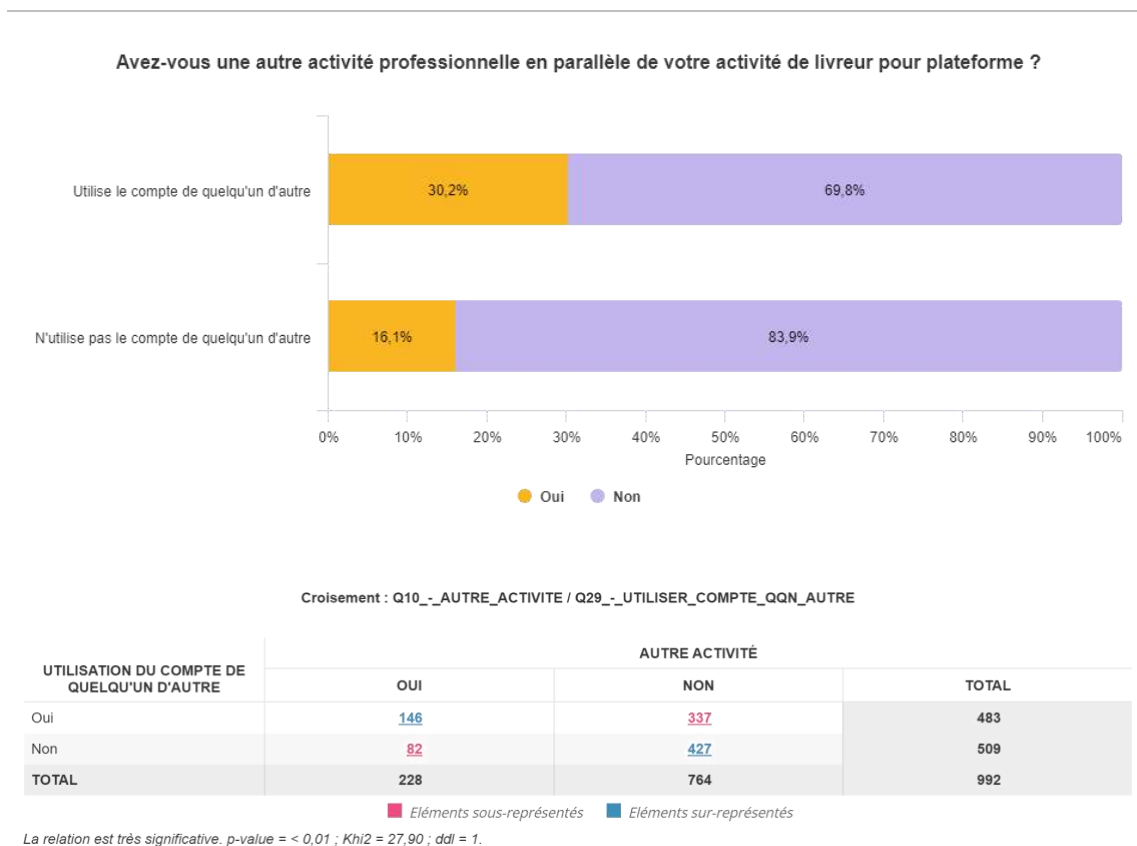
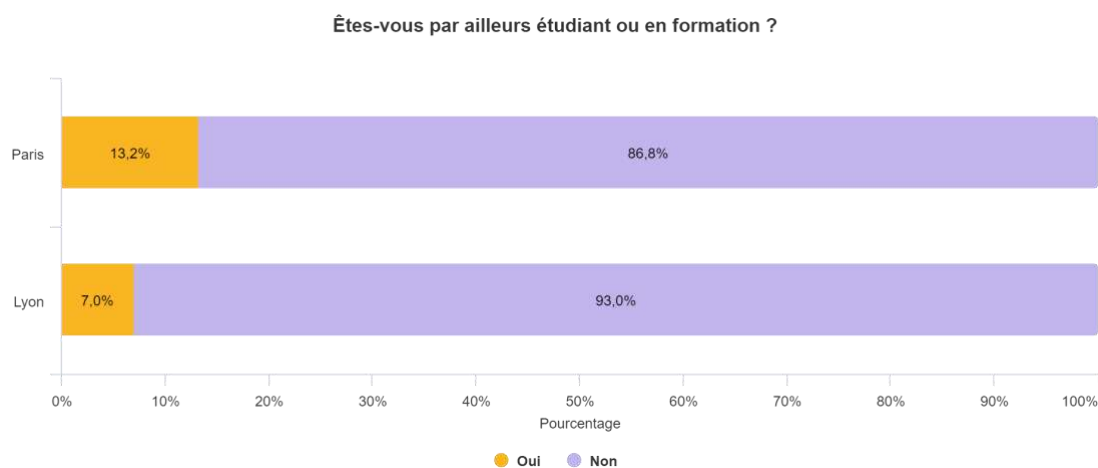


Figure 17 : Répartition des livreurs par exercice d'une autre activité professionnelle en fonction de la situation déclarée de partage de compte (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – $n = 992$)

Les livreurs en **situation de location de compte** sont **plus nombreux** que les autres livreurs à déclarer **exercer une autre activité professionnelle** en parallèle de l'activité de livraison : cela concerne 30,2% des livreurs utilisant le compte d'un tiers, contre 16,1% des livreurs n'étant pas dans cette situation.

c) De moins en moins de livreurs étudiants



Croisement : Q1_-_VILLE / Q12_-_ETUDIANT			
VILLE	ETUDIANT		TOTAL
	OUI	NON	
Paris	62	407	469
Lyon	35	466	501
TOTAL	97	873	970

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

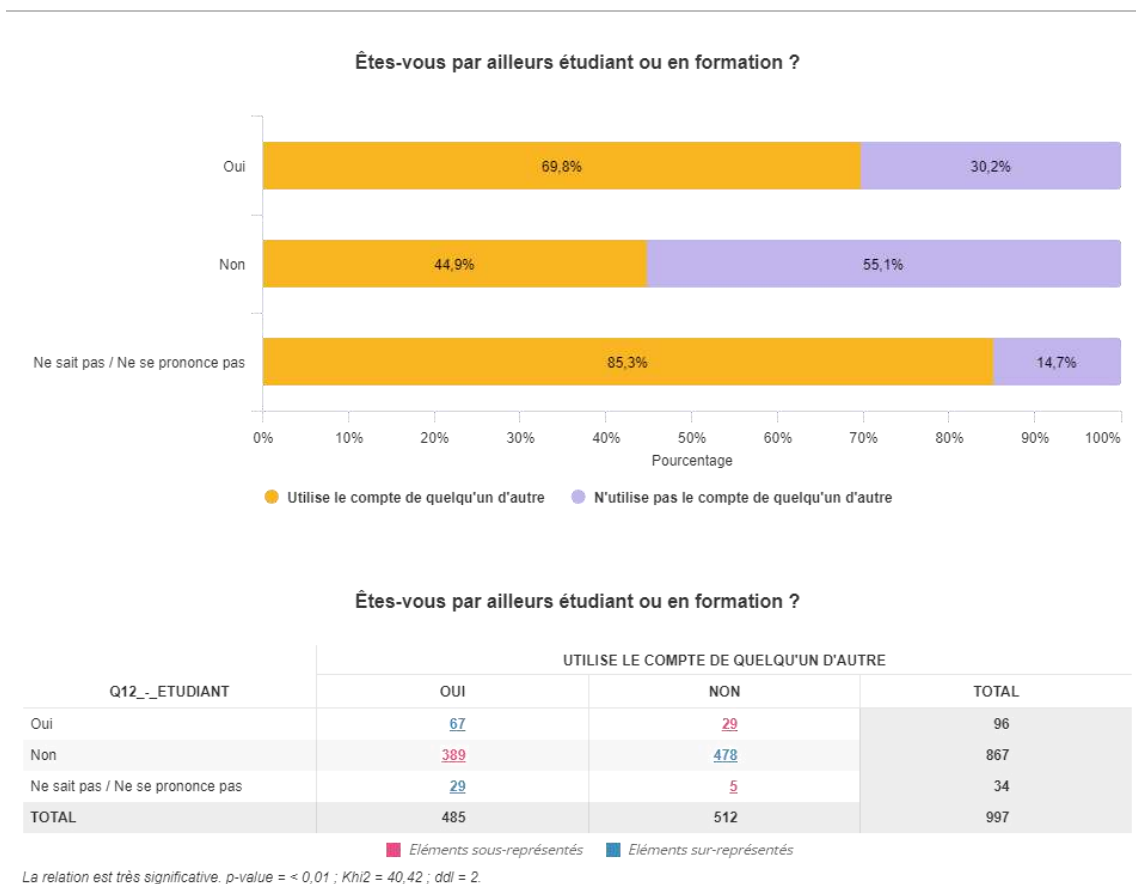
La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Kht2 = 10,46 ; ddl = 1.

Figure 18 : Répartition des livreurs par statut d'étudiant (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / Ne se prononce pas" - n = 970)

Très peu de livreurs sont par ailleurs **étudiants** : ils représentent **13,2%** de l'échantillon à **Paris**, contre **7%** à **Lyon**, ce qui alimente aussi l'hypothèse de la plus forte « installation » des livreurs dans l'activité à Lyon, énoncée précédemment.

Le taux d'étudiants parmi les **livreurs parisiens** a **diminué depuis l'enquête 2022**, lors de laquelle ils représentaient 19,4% de l'échantillon, ce qui renforce l'hypothèse de précarisation de l'activité déjà énoncée avec la baisse du niveau de diplôme. Une hypothèse explicative pourrait résider dans le fait que la livraison pour des plateformes ne constitue plus une source attractive de revenus pour des étudiants, et ces derniers se tournant alors vers d'autres emplois (restauration, vente, etc.). Notons par ailleurs que 34 livreurs parisiens n'ont pas souhaité pas répondre à cette question (1 seul livreur lyonnais) : nous pouvons faire l'hypothèse que certains seraient encore au lycée, et ne souhaiteraient pas répondre pour éviter de se compromettre sur leur âge (il est interdit aux mineurs d'exercer).

Les livreurs déclarant être par ailleurs étudiants ou en formation présentent un **niveau de diplôme plus élevé** que les autres livreurs. Parmi les 97 « livreurs étudiants » comptabilisés sur les deux terrains, 22 sont diplômés d'un bac+2 et 25 d'un bac+3.



*Figure 19 : Répartition des livreurs par statut d'étudiant en fonction de la situation déclarée de partage de compte
(échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" sur la question du
partage de compte - $n = 997$)*

Les **étudiants** ont **davantage tendance à recourir à la location de compte** pour pouvoir exercer leur activité de livreur : 69,8% des étudiants utilisent le compte de quelqu'un d'autre, tandis que seulement 44,9% des non-étudiants le font. À noter que 85,3% des personnes ne s'étant pas prononcées sur le statut d'étudiant ont recours au compte d'un tiers.

d) Le partage de compte, très présent à Paris, beaucoup moins à Lyon

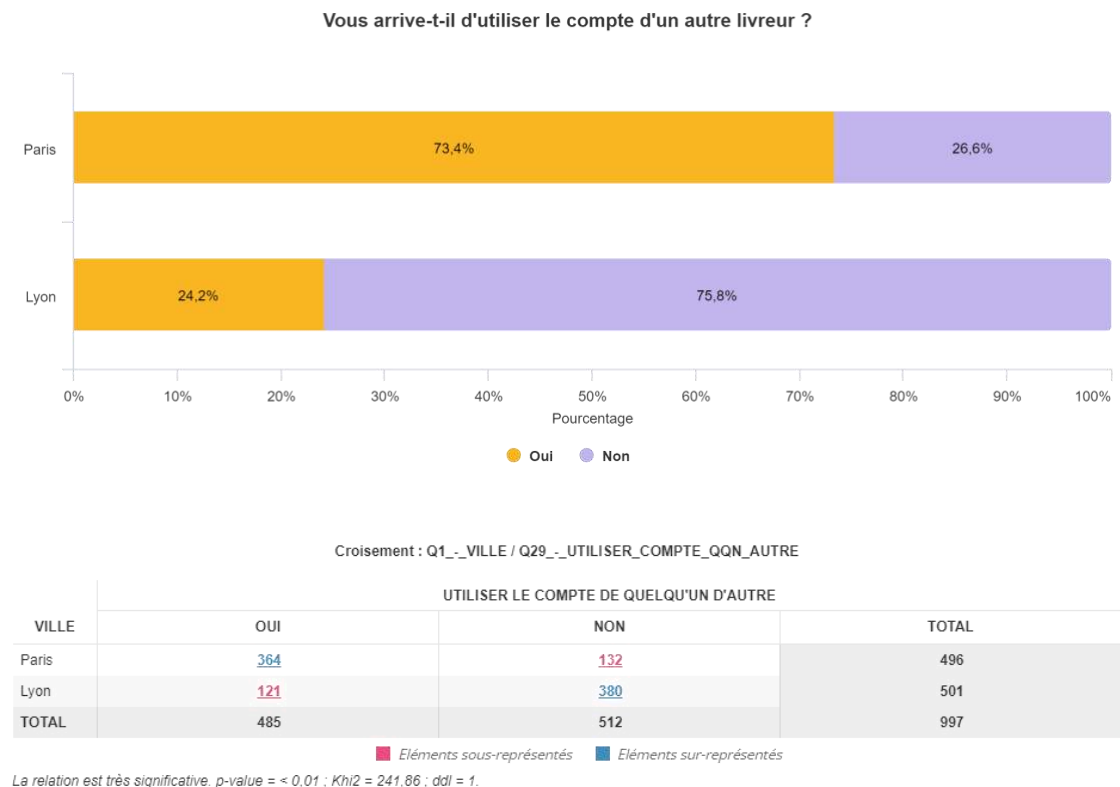


Figure 20 : Répartition des livreurs par utilisation déclarée du compte d'un autre livreur (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 997)

Alors que 74,8% des livreurs à **Paris** déclarent être en situation de location de compte lors de la question sur leur statut, **73,4% déclarent qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur**, ce qui apparaît cohérent avec les réponses recueillies. À Lyon, ils sont **24,2%** à le déclarer, tandis qu'ils étaient 20,9% à se définir sous ce statut. À nouveau, on retrouve des proportions similaires : **le partage de compte semble moins fréquent à Lyon qu'à Paris.**

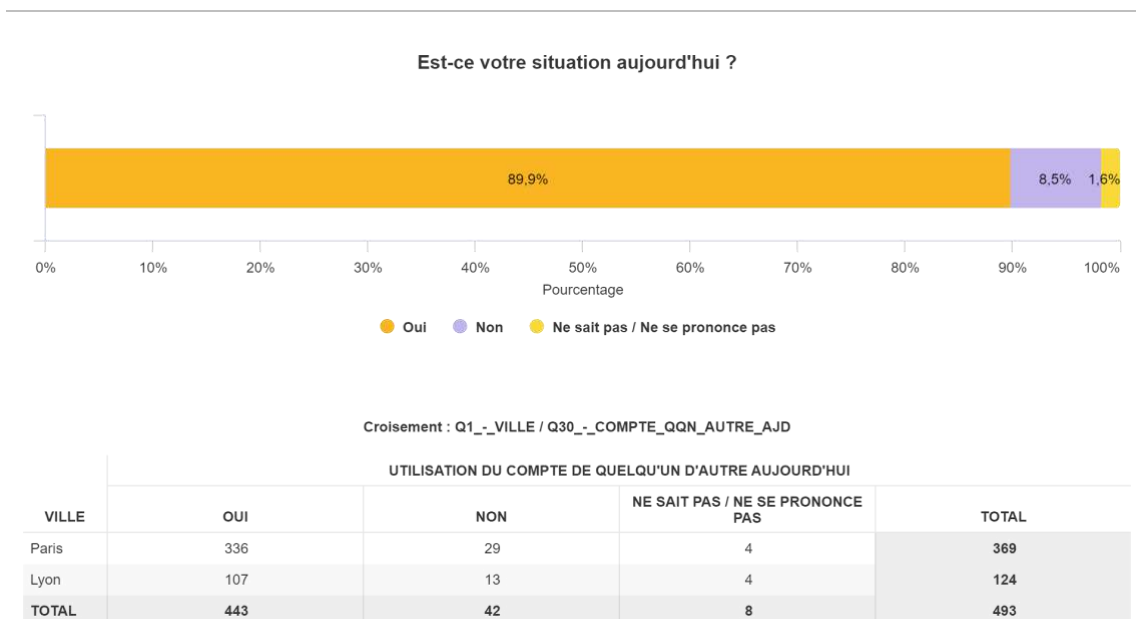
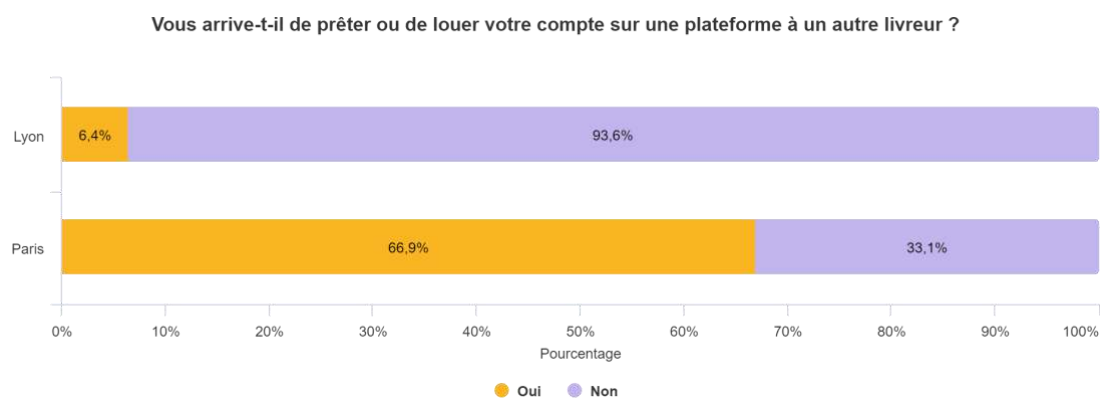


Figure 21 : Répartition des livreurs déclarant utiliser le compte de quelqu'un d'autre par usage effectif du compte d'un tiers le jour de l'enquête (échantillon des livreurs déclarant qu'il leur arrive d'utiliser le compte de quelqu'un d'autre - n = 49,)

Parmi les livreurs déclarant parfois utiliser le compte d'un autre livreur, **91,1%** sont dans cette situation le jour de l'enquête à **Paris**, et **86,3%** le sont à **Lyon**. Ainsi, les livreurs qui utilisent le compte de quelqu'un d'autre ne le font **pas de façon occasionnelle**, mais **systématique** — ce qui se comprend dans la mesure où cette situation est souvent choisie lorsque le livreur n'est pas en mesure d'ouvrir un compte personnel.



Croisement : Q1_-_VILLE / Q28_-_PRETER_OU_LOUER

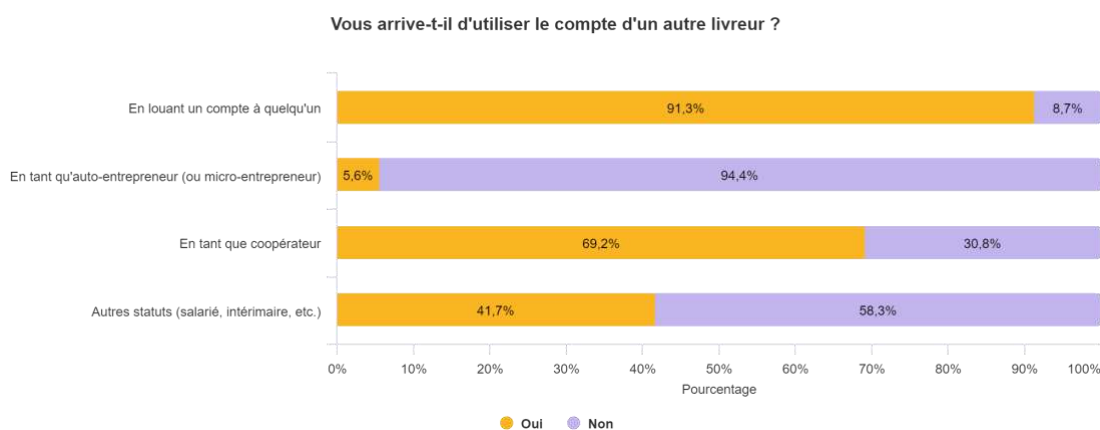
Q1_-_VILLE	Q28_-_PRETER_OU_LOUER_A_QQN		TOTAL
	OUI	NON	
Paris	328	162	490
Lyon	32	467	499
TOTAL	360	629	989

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 391,22$; $\text{ddl} = 1$.

Figure 22 : Répartition des livreurs par prêt ou location de leur compte à un autre livreur (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – $n = 989$)

66,9% des livreurs à Paris déclarent parfois **prêter ou louer leur compte à un autre livreur**, tandis qu'ils ne sont que 6,4% à Lyon. Puisque c'est plus de la moitié des livreurs parisiens qui l'affirment, alors même que les livreurs en situation de partage de compte représentent près des trois quarts d'entre eux, on peut raisonnablement supposer que beaucoup de livreurs en situation de location de compte partagent celui qu'ils louent à d'autres personnes (et non leur compte personnel).



Croisement : Q9_-_STATUT / Q29_-_UTILISER_COMPTE_QQN_AUTRE

Q9_-_STATUT	Q29_-_UTILISER_COMPTE_QQN_AUTRE		TOTAL
	OUI	NON	
En louant un compte à quelqu'un	432	41	473
En tant qu'auto-entrepreneur (ou micro-entrepreneur)	27	456	483
En tant que coopérateur	18	8	26
Autres statut (salarié, intérimaire, etc.)	5	7	12
TOTAL	482	512	994

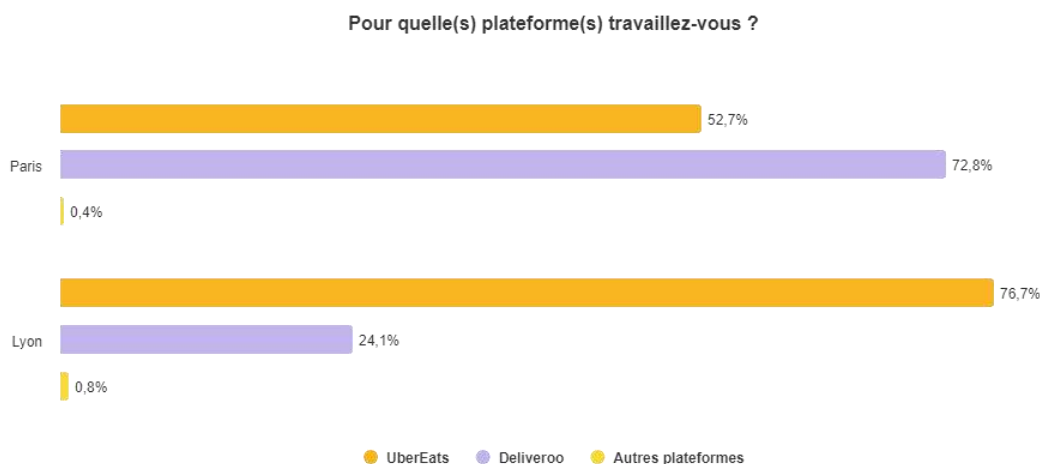
■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative, p-value = < 0,01 ; $\chi^2 = 708,17$; ddl = 3.

Figure 23 : Répartition de l'utilisation du compte d'un autre livreur par statut d'exercice de l'activité de livraison (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 994)

Le croisement de l'utilisation déclarée du compte d'un autre livreur avec le statut déclaré d'exercice de l'activité de livraison fait ressortir une cohérence entre les réponses données à ces deux questions : la très grande majorité des livreurs qui déclarent exercer « en louant un compte à quelqu'un » déclarent également qu'il leur arrive d'utiliser le compte de quelqu'un d'autre, tandis que **seule une minorité de livreurs déclarant exercer comme auto-entrepreneurs (5,6%) indiquent qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un tiers.**

2.3. DEUX PLATEFORMES UTILISÉES EN MAJORITÉ (UBER EATS ET DELIVEROO), UN TAUX DE MULTI-APPING PLUS ÉLEVÉ À PARIS



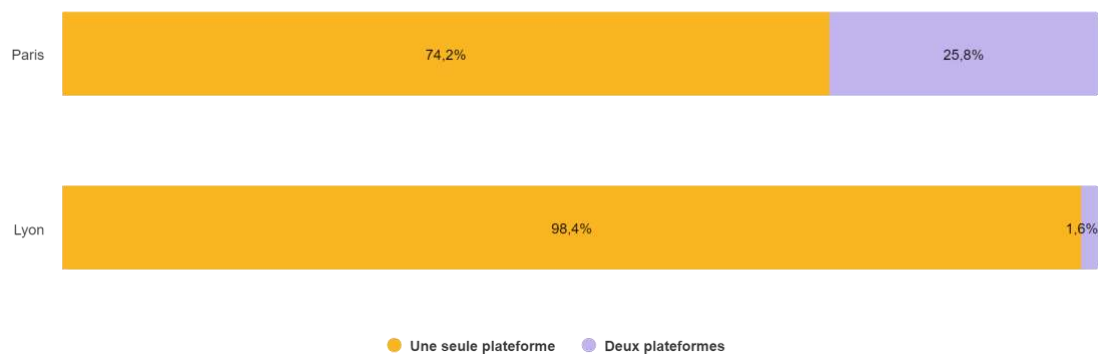
Pour quelle(s) plateforme(s) travaillez-vous ?

Q1_-_VILLE	Q7_-_PLATFORME		
	UBEREATS	DELIVEROO	TOTAL
Paris	265	366	631
Lyon	385	121	506
TOTAL	650	487	1 137

Figure 24 : Taux de citation des différentes plateformes par les livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total excluant les observations “Ne sait pas / ne se prononce pas” – n = 999)

À **Paris**, la plateforme la plus représentée est **Deliveroo**, tandis qu’à **Lyon**, il s’agit d’**Uber Eats**. En effet, près des trois quarts des livreurs parisiens utilisent Deliveroo (72,8%) et un peu plus de la moitié utilisent Uber Eats (52,7%), tandis qu’à Lyon, plus des trois quarts (76,7%) utilisent Uber Eats, et moins d’un quart utilisent Deliveroo (24,1%). Les autres plateformes sont négligeables (pour les raisons citées plus tôt).

Taux de multi-apping



Croisement : Q1_-_VILLE / UTILISATION_PLUSIEURS_PLATFORMES

Q1_-_VILLE	UTILISATION DE PLUSIEURS PLATFORMES		TOTAL
	UNE SEULE PLATFORME	DEUX PLATFORMES	
Paris	373	130	503
Lyon	494	8	502
TOTAL	867	138	1 005

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khl2 = 124,74 ; ddl = 1.

Figure 25 : Répartition des livreurs par pratique du multi-apping (échantillon total – n = 1 005)

On peut également évaluer le **taux de multi-apping**⁸, pratique consistant à utiliser plusieurs plateformes avec pour objectif de maximiser les revenus (plus de propositions de courses). À Paris, **le quart des livreurs (25,8%) sont inscrits sur les deux plateformes** (Deliveroo et Uber Eats). **Cette proportion a baissé depuis**

⁸ Popan, C. (2023). The fragile ‘art’ of multi-apping: Resilience and snapping in the gig economy. Environment and Planning A: Economy and Space, 56(3), 802-815. <https://doi.org/10.1177/0308518X231209984>

2022, où ils étaient 31,5%. Cette baisse peut s’expliquer par la crainte de devoir refuser trop fréquemment des courses sur l’une ou l’autre application, pouvant conduire au blocage du compte (très pénalisant pour le livreur, qui ne peut plus travailler). Le déblocage du compte peut en outre prendre beaucoup de temps. À Lyon en revanche, presque aucun livreur n’est « multi-plateforme » (1,6% de l’échantillon).

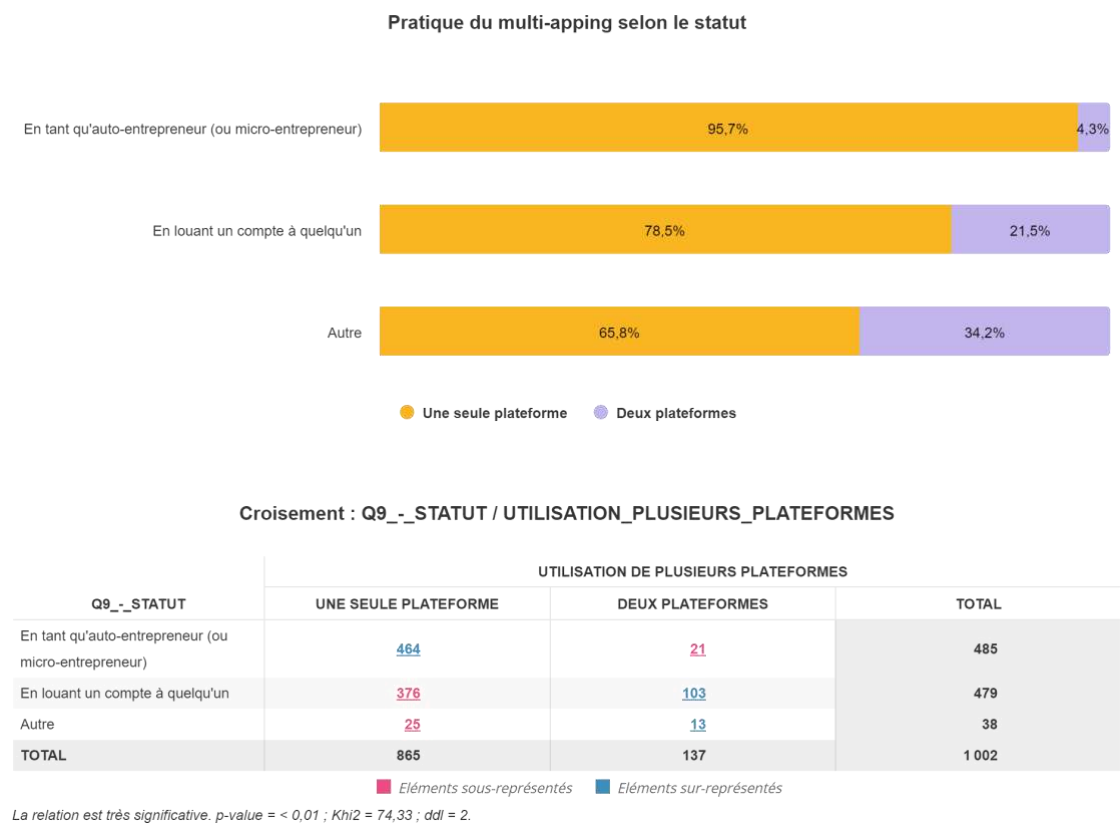


Figure 26 : Répartition des livreurs par pratique du multi-apping en fonction du statut (échantillon total excluant les observations “Ne sait pas / ne se prononce pas” – $n = 1\,002$)

La pratique du « **multi-apping** » apparaît plus répandue parmi les livreurs déclarant exercer leur activité « **en louant un compte à quelqu’un** » que parmi les livreurs auto-entrepreneurs : 21,5% contre 4,3% parmi les auto-entrepreneurs.

SYNTHÈSE PARTIE 1 - PROFIL DES LIVREURS

- > La **quasi-totalité** des livreurs sont des **hommes**
- > L'âge médian des livreurs est de **28 ans**
- > Les livreurs de **nationalité française** sont **minoritaires**, bien que davantage représentés à Lyon (12%) qu'à Paris (<1%), les nationalités varient entre les deux terrains, correspondant aux pays d'Afrique du Nord, d'Afrique subsaharienne et, dans une moindre mesure, d'Asie du Sud-Est
- > **Plus de la moitié** des livreurs du terrain parisien **réside dans la capitale** (57%), et près de **80%** des livreurs du terrain lyonnais **résident à Lyon ou Villeurbanne**
- > Les livreurs présentent un **très faible niveau de diplôme**, avec cependant **davantage de livreurs diplômés à Paris** (41% de livreurs sans diplôme à Paris, pour 55% à Lyon)
- > **Plus de la moitié** des livreurs exercent cette activité **depuis 1 à 5 ans**, l'**ancienneté** dans l'activité est **plus importante à Lyon** qu'à Paris, avec 73% des livreurs lyonnais exerçant depuis plus d'un an, contre 54% des livreurs parisiens
- > **75%** des livreurs **parisiens** déclarent exercer en **louant un compte** à quelqu'un d'autre, contre seulement **21% à Lyon**, où les livreurs se déclarent majoritairement auto-entrepreneurs, des résultats corroborés par les déclarations sur la situation de partage de compte (concernant près des trois quarts des livreurs parisiens, pour un quart des livreurs lyonnais)
- > Bien que minoritaire, le **cumul d'activités** professionnelles est **plus répandu à Paris** qu'à Lyon, avec **36%** de livreurs parisiens exerçant une autre activité professionnelle en plus de la livraison, contre 11% à Paris
- > Les **étudiants** sont également **plus représentés à Paris**, avec **13%** des livreurs (en diminution par rapport à 2022, où ils étaient 19%), contre 7% à Lyon
- > Les plateformes Uber Eats et Deliveroo dominent, avec une plus grande représentation de Deliveroo à Paris, le taux de **multi-apping** est également **plus élevé à Paris**, où **26%** des livreurs utilisent plusieurs plateformes, alors que cette pratique est **marginale à Lyon** (<2%)

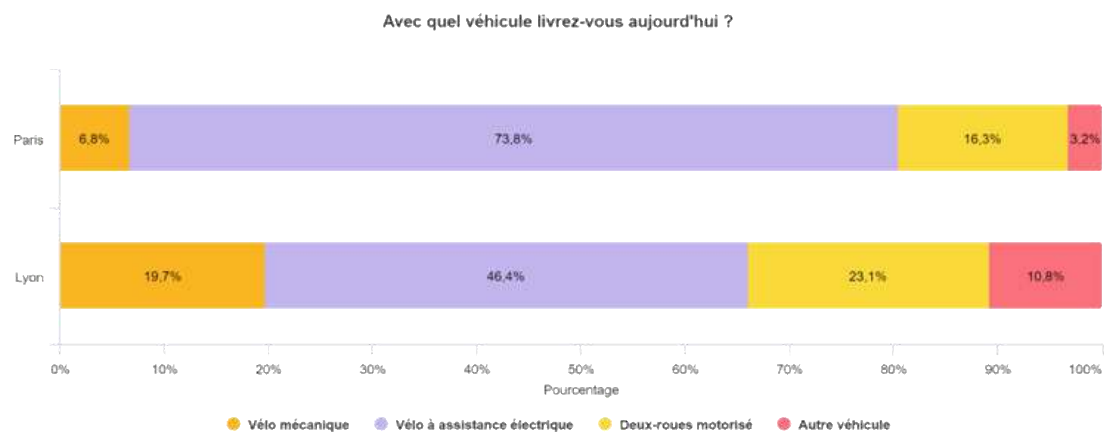
3 ACTIVITÉ DE LIVRAISON

1. VÉHICULES UTILISÉS ET DÉPLACEMENTS DE LIVRAISON

Nous cherchons dans un premier temps à connaître et comprendre l'activité de livraison par le biais des **déplacements** effectués dans ce cadre, inhérents à l'activité, et qui correspondent à une large part de l'activité des livreurs (outre les temps d'attente – de courses ou de remise de repas – et d'interactions avec restaurateurs et clients finaux). Pour cela, nous nous intéressons tout particulièrement aux **véhicules** utilisés par les livreurs.

1.1. TYPE DE VÉHICULE UTILISÉ POUR LA LIVRAISON

a) Une très grande majorité de livreurs à vélo à assistance électrique



Croisement : Q1_-_VILLE / Q16_-_VEHICULE

VILLE	VEHICULE				TOTAL
	VELO MECANIQUE	VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE	DEUX-ROUES MOTORISE	AUTRE VEHICULE	
Paris	34	371	82	16	503
Lyon	99	233	116	54	502
TOTAL	133	604	198	70	1 005

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $Khi2 = 89,76$; $ddl = 3$.

Détail des véhicules utilisés pour livrer

VÉHICULE	VILLE		TOTAL
	PARIS	LYON	
Vélo mécanique personnel	33	97	130
Vélo à assistance électrique personnel	267	222	489
Vélo cargo personnel	3	0	3
Fatbike	85	9	94
Véligo	6	0	6
Vélib' mécanique (vert)	1	0	1
Vélib' électrique (bleu)	8	0	8
Vélo'v mécanique (rouge)	0	2	2
MyVélo'v en location longue durée (rouge, avec un design différent des Vélo'v simples)	0	2	2
Autres vélos en libre-service (Lime et Dott)	2	0	2
Trottinette personnelle	13	47	60
Deux-roues motorisé électrique personnel	48	3	51
Deux-roues motorisé thermique personnel	20	113	133
Scooter en libre-service (Yego, Cooltra)	14	0	14
Voiture	1	7	8
Autre, préciser	2	0	2
TOTAL	503	502	1 005

Figure 27 : Type de véhicule utilisé pour livrer le jour de l'enquête (échantillon total - n = 1 005)

Le **véhicule le plus largement utilisé** par les répondants le jour de l'enquête est le **vélo à assistance électrique**, qui arrive en première position sur les deux terrains malgré des différences significatives : **73,8%** des livreurs interrogés à **Paris** en utilisent un le jour de l'enquête et **46,4%** à **Lyon**. Il s'agit en grande majorité de **vélos à assistance électrique personnels**, l'usage des vélos en libre-service étant plus marginal. À **Paris**, **53,1%** des livreurs utilisent un VAE personnel au total, hors fatbike, et **44,2%** à **Lyon**.

Notons, à **Paris**, le phénomène du « **fatbike** »⁹ (voir encadré), très peu présent à Lyon : à Paris, le fatbike représente **près de 20%** du total des véhicules utilisés pour livrer (voir encadré). Il s'agit d'un vélo tout terrain à pneus surdimensionnés, à mi-chemin entre vélo et deux-roues motorisé. Cette différence entre Paris et Lyon pourrait s'expliquer par une plus grande concurrence du deux-roues motorisé pour la

⁹ Ce véhicule émergent a été ajouté à l'enquête 2025 pour la première fois parmi les modalités de réponses.

livraison par rapport au VAE à Lyon qu'à Paris (en termes de facilité de circulation, par exemple), mais cela peut aussi tenir à des facteurs tels que les habitudes des livreurs ancrées dans des communautés d'entraides, avec par exemple des réseaux de revente ou de prêts de véhicules.

Le mode de déplacement utilisé par les livreurs parisiens a **beaucoup évolué depuis les précédentes enquêtes**. En 2022, **24,5% des livreurs utilisaient un vélo mécanique personnel**, alors qu'ils ne sont que **6,6% aujourd'hui** à Paris. Cette très faible présence du vélo mécanique comparé aux années précédentes est marquante, mais elle est également remarquable en comparaison avec la situation de Lyon, où 19,3% des livreurs effectuent leurs courses avec ce type de véhicule. Cette différence peut s'expliquer par le fait que les **distances à parcourir sont plus** étendues à Paris qu'à Lyon.

Les deux-roues motorisés personnels aussi ont connu un fort recul depuis 2022 à Paris : près du quart des livreurs (23,7%) utilisaient ce type de véhicule, juste derrière le vélo mécanique majoritaire, alors qu'aujourd'hui cela ne concerne plus que 13,5% des livreurs parisiens. **Parmi les deux-roues motorisés utilisés pour la livraison, la majorité est électrique** (9,5% de 2RM personnels électriques au total), ce qui montre une réelle électrification des modes de déplacement¹⁰. En comparaison, à Lyon, moins de 1% des livreurs se déplacent à deux-roues motorisé électrique. Cette différence notable peut s'expliquer par **la différence de réglementation, plus stricte à Paris** : le stationnement est devenu payant depuis septembre 2022 pour les deux-roues thermiques, tandis qu'il reste gratuit pour les deux-roues électriques.

Le vélo partagé est également bien moins présent en 2025 que lors des enquêtes précédentes : **seuls 3,4% des livreurs ont recours à ces services**. 1,2% (6 répondants) utilisent un Véligo, 1,6% (8 répondants) utilise un Vélib' électrique, 0,2% (1 répondant seulement) utilise un Vélib' mécanique, et 0,4% (2 répondants) utilise des vélos en libre-service privé (Lime, Dott, Voi...). Ces proportions sont d'autant plus étonnantes sachant qu'en 2022, lors de la précédente enquête, **les livreurs utilisant des Vélib's représentaient plus du quart des répondants** (25,1% des réponses), les usagers de Véligos, eux, représentaient 6,6% des livreurs, et les utilisateurs de services de location privés étaient 0,6%. Ces résultats étaient étonnants, sachant qu'en 2021 un changement des conditions d'utilisation de Vélib's avait eu lieu (1er août 2021), visant à restreindre l'usage à visée commerciale des Vélib's. Ainsi, les évolutions de la tarification et des conditions d'utilisation depuis 2023 ont été déterminantes dans l'évolution des usages des livreurs à vélo à Paris. Le 21 mai 2023, les abonnements « V-Max », qui jusqu'ici permettaient un usage « libre » assez généreux des vélos, y compris à assistance électrique, ont été réformés : le tarif est passé de 8,30€ par mois à 9,30€, et l'usage hors forfait de VAE (hors des 2 trajets gratuits par semaine) a augmenté de 1€. Le 12 août 2025, une nouvelle refonte importante de la grille tarifaire a complètement éliminé la gratuité des trajets en VAE dans l'abonnement V-Max : désormais, il faut s'acquitter de 0,50€ pour les deux premiers trajets, puis de 2€ pour les suivants. Ces réformes de l'abonnement V-Max ont rendu extrêmement coûteuse l'utilisation intensive des VAE Vélib' (à l'utilisation déjà assez coûteuse sans abonnement), tandis que les vélos mécaniques demeurent peu attractifs en raison de la difficulté

¹⁰ La distinction entre deux-roues motorisé électrique et thermique a été intégrée ici pour la première fois à l'enquête 2025.

physique du métier et de la pression temporelle liée à l'activité de livraison et à la rémunération à la course, l'assistance électrique permettant de se déplacer plus rapidement. Ainsi, toutes **ces évolutions tarifaires pourraient être une des raisons du recul de l'usage de Vélib's chez les livreurs parisiens**. En revanche, l'utilisation de vélos en libre-service (Dott, Lime, Voi) n'est pas négligeable : **2,8% de livreurs utilisent ce type de services**.

À Lyon, le **véhicule le plus utilisé** est également le vélo à assistance électrique (46,4%), notamment personnel (44,2% au total), qui côtoie une part conséquente de **vélos mécaniques** (19,7%, et 19,3% de vélos mécaniques personnels), davantage représentés qu'à Paris. Dans les deux cas, il s'agit majoritairement de vélos personnels (65,7% des véhicules utilisés sont des vélos personnels au total).

Le **deux-roues motorisé est le deuxième type de véhicule le plus utilisé** à Lyon : il concerne **près du quart des livreurs** (23,1%). La quasi-totalité de ces livreurs utilise un deux-roues thermique (au total seulement 3 répondants lyonnais utilisent un deux-roues électrique, soit) : là encore, la différence avec la situation parisienne est flagrante, ce qui pourrait s'expliquer les réglementations citées précédemment. Il n'y a pas de scooters en libre-service à Lyon.

Lyon se démarque également par **sa proportion très importante de livreurs à trottinette personnelle** : ce mode est utilisé par 9,4% des livreurs interrogés, alors qu'à Paris, ils ne sont que 2,6% à utiliser ce type de véhicule. **À Lyon comme à Paris, le nombre de livreurs en voiture est quasi nul**, cependant Lyon en compte plus que Paris (1,4%, contre 0,2% à Paris). Cependant, les modalités de passation de l'enquête (rencontres sur l'espace public) introduisent très probablement un biais : les livreurs en voiture sont moins visibles et accessibles sur les points de collecte que les livreurs utilisant un deux-roues. Nous pouvons également faire l'hypothèse que les livraisons en voiture sont plus fréquentes la nuit, en dehors des horaires de passation de notre enquête, lorsque la circulation est moins dense. Rappelons également que les points d'enquête sont situés dans des espaces urbains denses, se prêtant moins à l'usage de la voiture (une enquête menée en zones moins denses, périurbaines, produirait probablement des résultats différents sur ce point).

Seul 0,8% des livreurs lyonnais utilisent des Vélo'v de courte ou longue durée (4 répondants), et il n'existe pas de service de location en libre-service de deux-roues motorisés, contrairement à Paris.



Figure 28 : Livreur utilisant un fatbike (Source : Alexis Bission pour Le Parisien)

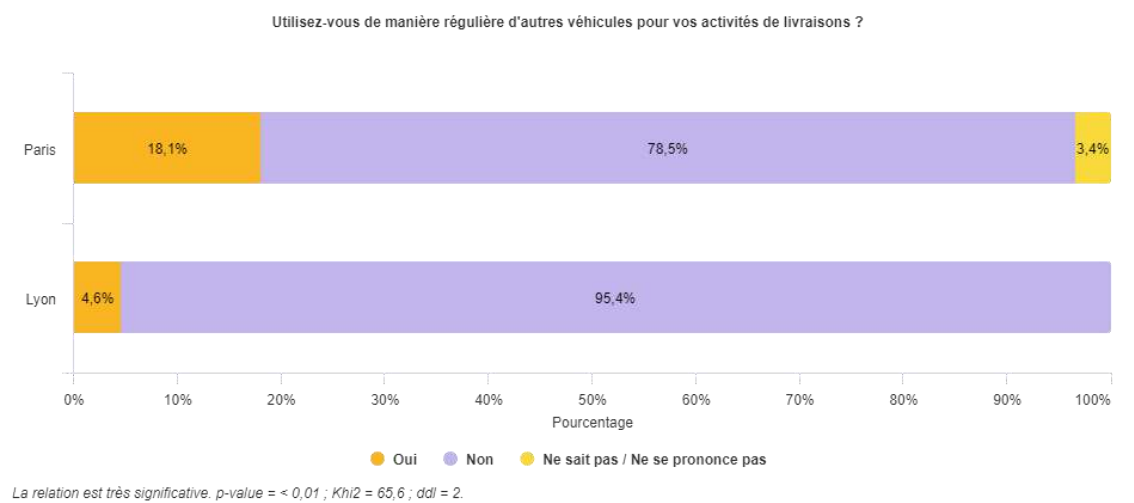
LE DÉVELOPPEMENT DU FATBIKE POUR LA LIVRAISON

- > L'enquête 2025 traduit le développement d'un **nouveau mode de déplacement pour les livraisons**, le **fatbike** : il s'agit d'un vélo à assistance électrique qui a la particularité de présenter des **pneus de large épaisseur**. La forme du cadre diffère également, rappelant un scooter ou une mobylette.
- > Ainsi, le fatbike constitue un **entre-deux entre vélo et moto** : il allie la robustesse du deux-roues motorisé, à l'aspect pratique tout-terrain du vélo, lui permettant ainsi de circuler sur les pistes cyclables.
- > Les pneus amortissent davantage les irrégularités du terrain, et permettent une plus grande **stabilité** et un **confort d'utilisation**, y compris à une vitesse élevée. Le cadre et les pneus, plus robustes et résistants que ceux des VAE classiques, **limitent la fréquence de l'entretien**.
- > Le cadre très large des fatbikes permet souvent d'accueillir des plus grosses **batteries** à l'autonomie plus importante, voire même accueillir deux batteries, une sur le cadre, une sous le porte-bagage (voir photo), un critère de choix précieux pour les livreurs.
- > Cependant, la place du fatbike en ville est sujette à **controverse**, surtout lorsqu'il est **débridé**, ce qui est fréquemment le cas : à Paris, depuis 2024¹¹, plusieurs débats parcourent le champ politique concernant sa possible régulation, certains le qualifiant même d'un « vélo SUV »¹².

¹¹ https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2024/11/09/gros-pneus-et-coups-de-sonnettes-vers-la-suvisation-du-velo_6385307_4497916.html

¹² <https://www.leparisien.fr/paris-75/pas-dinterdiction-mais-de-la-regulation-a-paris-le-difficile-controle-des-fatbikes-sur-les-pistes-cyclables-01-03-2025-ZET7V722UNDLLP6FK62HQY3IIA.php>

b) Plus de véhicules secondaires à Paris qu’à Lyon, avec une prédominance du vélo à assistance électrique



Utilisez-vous de manière régulière d'autres véhicules pour vos activités de livraisons ?

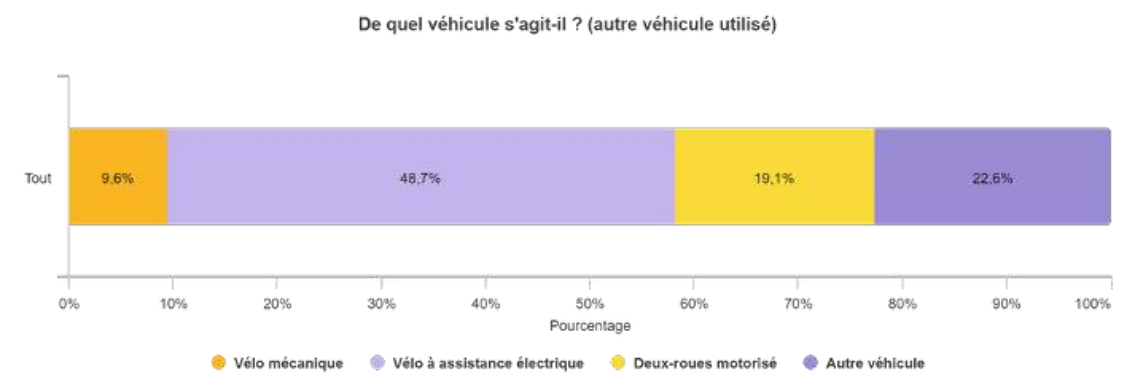
VILLE	AUTRE VÉHICULE		TOTAL
	OUI	NON	
Paris	91	395	486
Lyon	23	479	502
TOTAL	114	874	988

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 48,39$; $\text{ddl} = 1$.

Figure 29 : Répartition des livreurs par recours à un ou des véhicules secondaires pour la livraison (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - $n = 988$)

À Paris, **18,1%** des livreurs interrogés affirment parfois utiliser **d’autres véhicules** pour la livraison que leur véhicule principal. À **Lyon**, ils ne sont que **4,6%**.



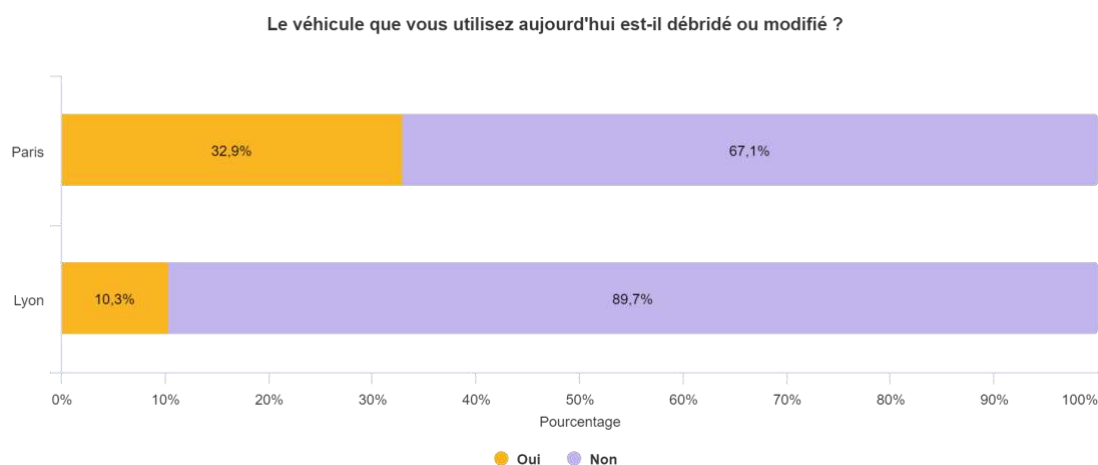
Croisement : Q1_-VILLE / Q18_-AUTRE_VH_TYPE

VILLE	AUTRE VÉHICULE UTILISÉ				TOTAL
	VÉLO MÉCANIQUE	VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	DEUX-ROUES MOTORISÉ	AUTRE VÉHICULE	
Paris	2	50	18	21	91
Lyon	9	6	4	5	24
TOTAL	11	56	22	26	115

Figure 30 : Répartition des livreurs utilisant un véhicule secondaire pour les livraisons par type de véhicule secondaire utilisé (échantillon des livreurs utilisant un véhicule secondaire – n = 115)

Parmi les livreurs parisiens déclarant utiliser un autre véhicule pour les livraisons (n = 115), la **majorité** a recours à un **vélo à assistance électrique** en complément de son mode principal : près de la **moitié** des véhicules secondaires sont des VAE. Il s'agit majoritairement de VAE personnels utilisés à Paris et, dans une moindre mesure, de Vélib's à assistance électrique. Le vélo mécanique n'est utilisé comme véhicule secondaire que dans 9,6% des cas. **Près de 20%** des livreurs utilisant un véhicule secondaire choisissent le **deux-roues motorisé**, notamment deux-roues motorisé personnel électrique à Paris.

c) À Paris, plus de véhicules débridés qu'à Lyon



Croisement : Q1_-_VILLE / Q19_-_VEHICULE_DEBRIDE

VILLE	VEHICULE DÉBRIDÉ		TOTAL
	OUI	NON	
Paris	112	228	340
Lyon	36	312	348
TOTAL	148	540	688

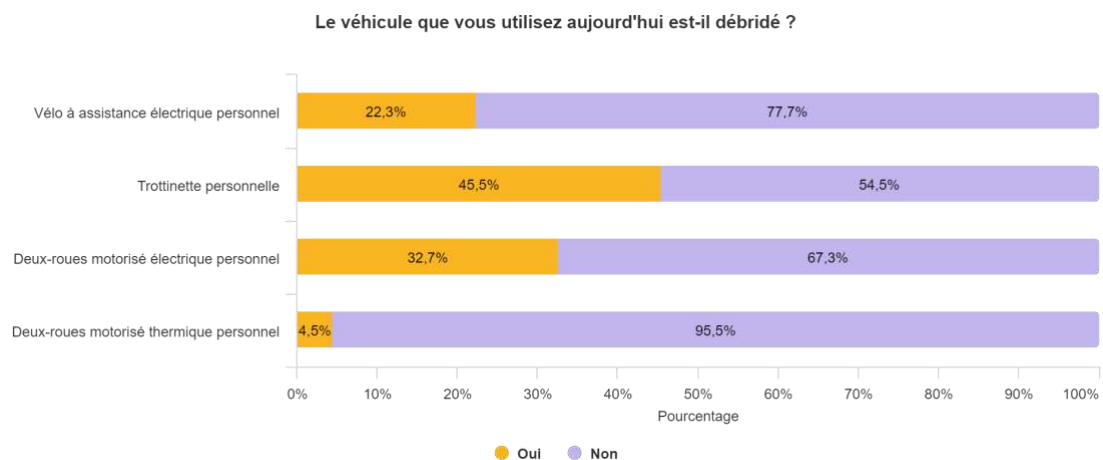
■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 52,01 ; ddl = 1.

Figure 31 : Répartition des livreurs par usage d'un véhicule débridé pour les livraisons (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé ou à assistance électrique excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 688)

Parmi les livreurs utilisant un vélo à assistance électrique personnel, une trottinette personnelle ou un deux-roues motorisés personnel, **32,9%** déclarent que ce véhicule est **débridé ou modifié à Paris**, contre **10,3%** à **Lyon**. Signalons à Lyon l'absence de réponses « Ne sait pas / ne se prononce pas » parmi les livreurs concernés, alors que cette modalité de réponse a été indiquée par 36 livreurs parisiens. Cela peut être lié à une gêne due au fait de révéler si le véhicule utilisé est modifié ou non, mais aussi à une ignorance de ce débridage si le véhicule a été racheté d'occasion ou loué (ou encore une incompréhension de la question). Cela est probablement lié au caractère illicite du débridage, qui pourrait donner lieu en cas de contrôle à une confiscation empêchant les livreurs de travailler. La même raison pourrait avoir conduit des répondants à **sous-déclarer** la modification de leurs véhicules à Paris comme à Lyon.

Précisons que cette question du débridage **n'a été posée qu'aux livreurs utilisant un véhicule potentiellement concerné** : VAE, trottinette ou deux-roues motorisé. Pour rappel, débrider un vélo à assistance électrique signifie supprimer la bride afin de modifier la limitation de vitesse de l'assistance électrique au-delà de 25 km/h (seuil au-delà duquel le véhicule est considéré comme un deux-roues motorisé).



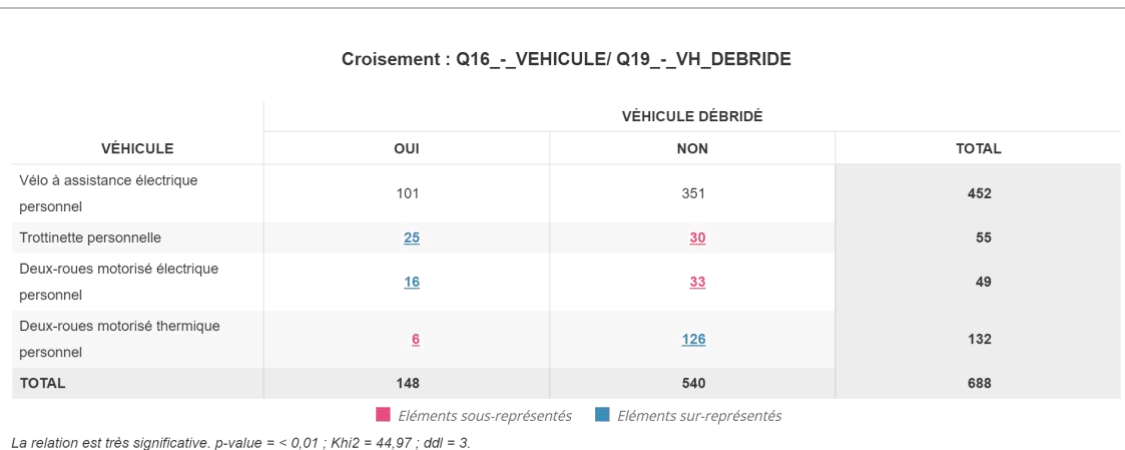
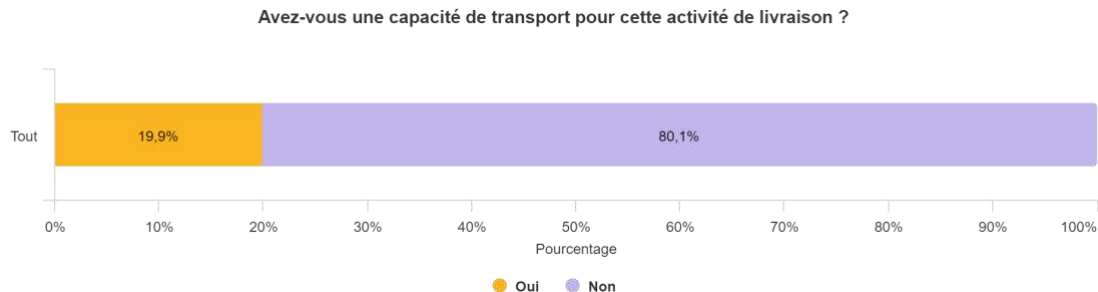


Figure 32 : Usage d'un véhicule débridé pour les livraisons par type de véhicule (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé ou à assistance électrique excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 688)

À Paris et Lyon confondus, ce sont **surtout les trottinettes électriques** qui sont débridées par les livreurs : **45,5%** des livreurs à trottinette déclarent avoir modifié leur véhicule. Cette pratique concerne également **32,7%** des livreurs à **deux-roues motorisé électrique**, et **22,3%** des livreurs à **vélo à assistance électrique**.

d) Une minorité de livreurs motorisés détenteurs d'une capacité de transport



Croisement : Q1_-_VILLE / Q21_-_CAPACITE_TRANSPORT

Q1_-_VILLE	Q21_-_CAPACITE_TRANSPORT		TOTAL
	OUI	NON	
Paris	51	97	148
Lyon	4	124	128
TOTAL	55	221	276

Figure 33 : Répartition des livreurs par détention d'une capacité de transport (échantillon des livreurs à véhicule motorisé ou à assistance électrique excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 276)

Les enquêtés livrant avec des **véhicules motorisés** (en véhicule principal ou secondaire), c'est-à-dire avec des vélos à assistance électrique, des deux-roues motorisés personnels thermiques ou électriques, des scooters en libre-service ou des voitures et véhicules utilitaires ont été interrogés sur leur détention d'une

capacité de transport. En France, l'exercice d'une activité de transport de marchandises avec des véhicules motorisés est réglementée par le Code des Transports¹³ (article R3211-1) et soumis à la délivrance, par le préfet de région, d'une autorisation d'exercer la profession sous la forme d'une capacité financière (trésorerie nécessaire à la gestion de l'entreprise de transport de marchandise) et professionnelle (attestation des compétences nécessaires à l'exercice de l'activité). La capacité professionnelle (de transport) peut être obtenue à la suite d'un **examen**, si la personne concernée possède déjà une qualification dans le domaine de la gestion des transports ou si elle peut justifier d'une expérience professionnelle dans la direction d'une entreprise de transport de marchandises. Pour un livreur motorisé, être en règle suppose ainsi des coûts supplémentaires pour préparer et passer l'examen (plusieurs centaines d'euros), ainsi qu'une trésorerie suffisante (capacité financière sous la forme d'une somme bloquée de 1 800€ dans l'Hexagone pour le transport léger de marchandises)¹⁴. Certaines plateformes peuvent disposer de partenariats avec des centres de formation, et proposent des réductions à leurs livreurs¹⁵.

La question posée était la suivante : « Avez-vous une capacité de transport pour cette activité de livraison ? C'est-à-dire une inscription au registre des transporteurs légers de marchandise » (« transport léger » renvoyant aux véhicules dont le poids ne dépasse pas 3,5 tonnes). Si tous les livreurs ne connaissent pas forcément le terme de « capacité de transport » ou même l'existence de cette règle, nous pouvons faire l'hypothèse que les livreurs ayant effectué la démarche pour être en règle et s'inscrire comprennent la question et savent se positionner. Les réponses « Ne sait pas / Ne se prononce pas » (n = 6) peuvent être assimilées à une réponse négative.

Parmi les livreurs concernés, près de **20%** détiennent une **capacité de transport**. Les faibles effectifs ne permettent pas de statuer sur une différence statistiquement significative entre Paris et Lyon, bien que la détention d'une capacité de transport concerne un plus grand nombre de livreurs à Paris.

¹³ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000033449939/

¹⁴ <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/vosdroits/F31849>

¹⁵ Uber Eats propose ainsi un pack « formation + inscription à l'examen » de capacité de transport à 450€ au lieu de 500€ avec son partenaire Digimoov, voir : <https://www.uber.com/fr/fr/deliver/perks/>

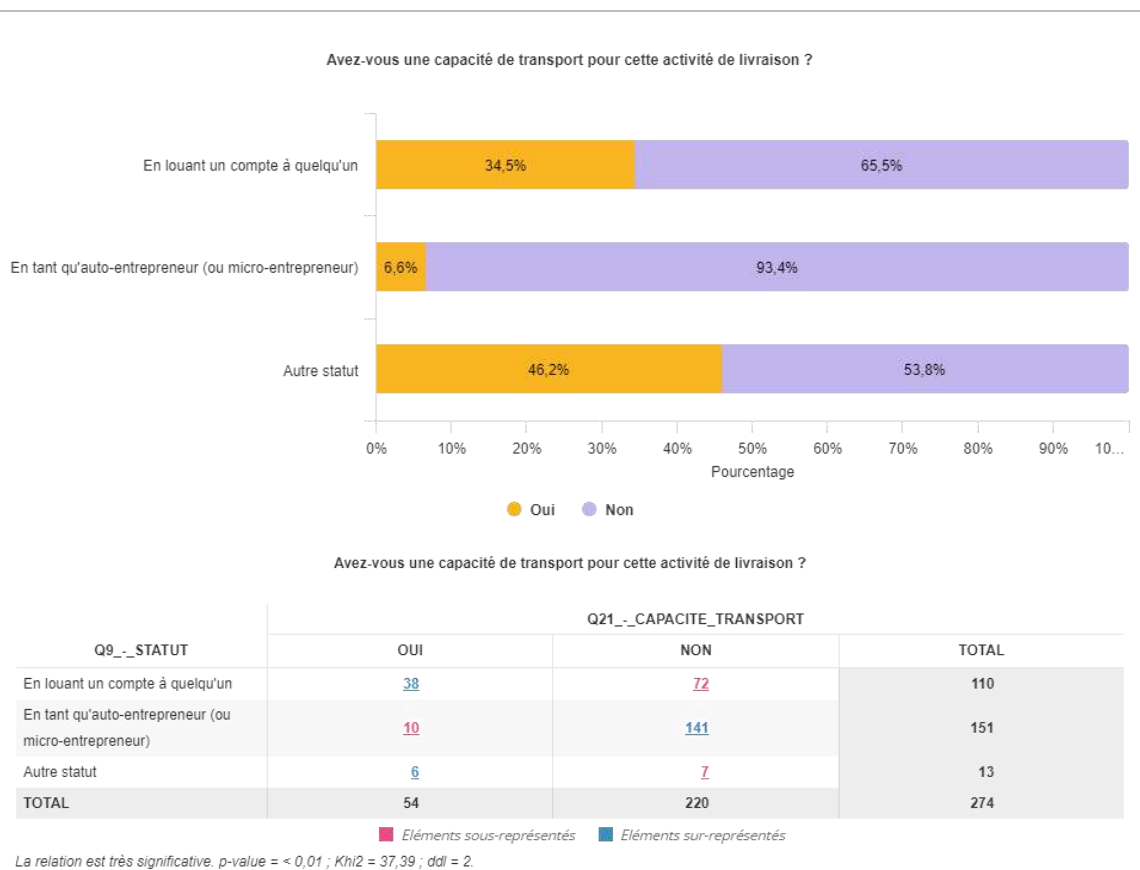
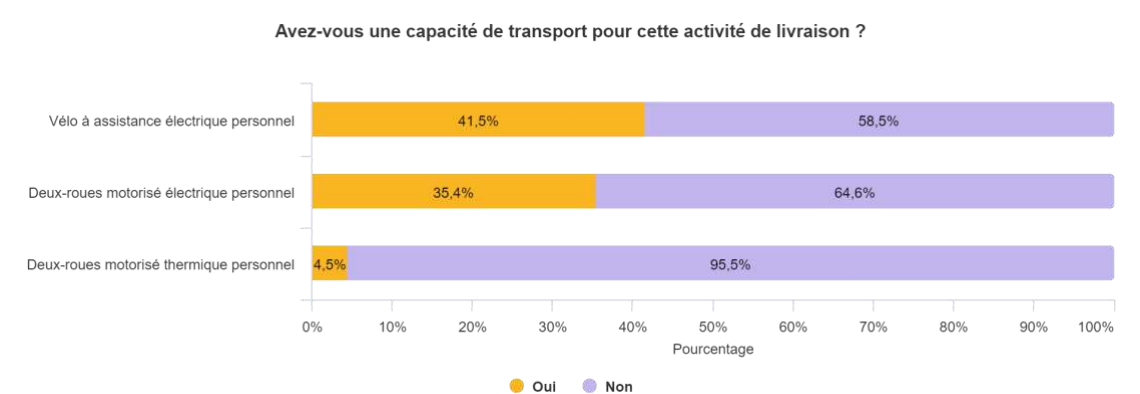


Figure 34 : Répartition des livreurs par détention d'une capacité de transport en fonction du statut (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 274)

Les livreurs qui **louent un compte à quelqu'un** pour exercer déclarent **d'avantage être titulaire d'une capacité de transport** (34,5% d'entre eux) **que les livreurs auto-entrepreneurs** (seulement 6,6% d'entre eux).



Croisement : Q16_-_VEHICULE / Q21_-_CAPACITE_TRANSPORT			
Q16_-_VEHICULE	Q21_-_CAPACITE_TRANSPORT		TOTAL
	OUI	NON	
Vélo à assistance électrique personnel	<u>27</u>	<u>38</u>	65
Deux-roues motorisé électrique personnel	<u>17</u>	<u>31</u>	48
Deux-roues motorisé thermique personnel	<u>6</u>	<u>127</u>	133
TOTAL	50	196	246

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

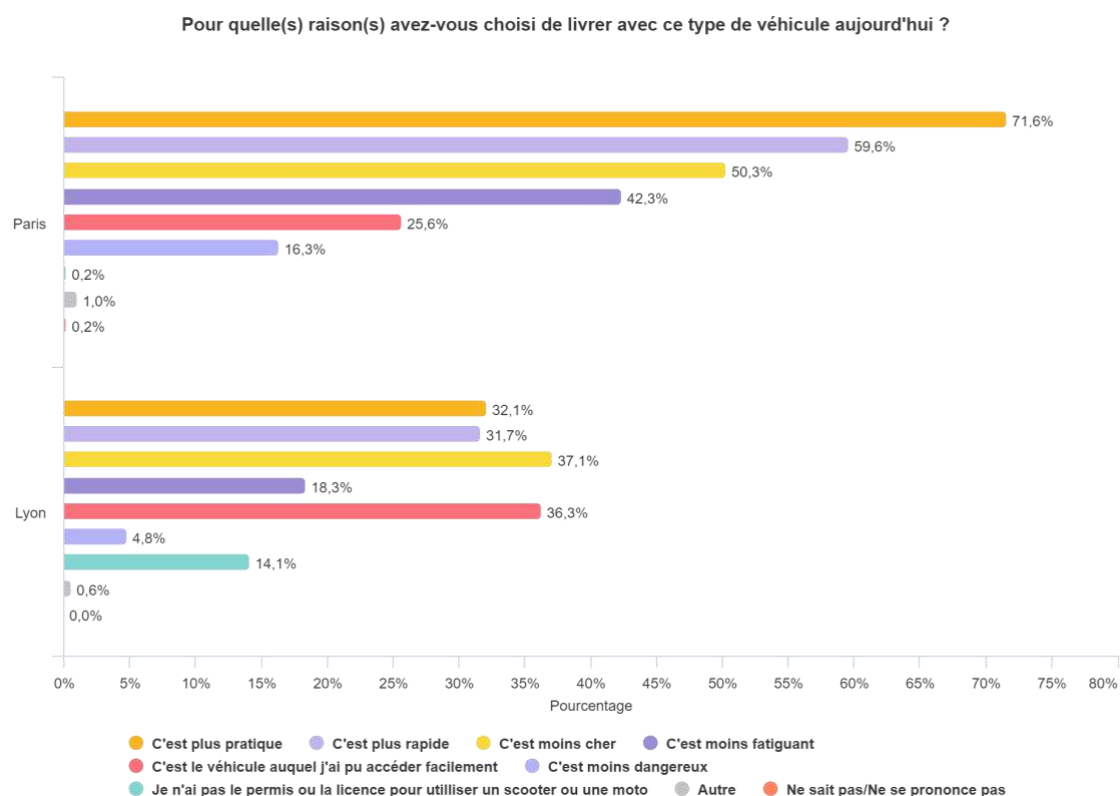
La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 45,35 ; ddl = 2.

Figure 35 : Répartition des livreurs par détention d'une capacité de transport en fonction du véhicule utilisé (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 246)

Seule une **part marginale** des livreurs qui utilisent un **deux-roues motorisé thermique personnel** détient une capacité de transport (4,5%) tandisque cela est **beaucoup plus répandu parmi les livreurs à deux-roues motorisé électrique** (35,4% d'entre eux), et les livreurs à **VAE personnel** (41,5% d'entre eux). Au vu des importantes différences de répartitions mdoales entre Paris et Lyon, il est difficile d'associer cet écart de détention d'une capacité de transport au véhicule plutôt qu'au terrain considéré.

1.2. LE CHOIX DU VÉHICULE MOTIVÉ PRINCIPALEMENT PAR LA PRATICITÉ, LA RAPIDITÉ, LE COÛT ET L'ACCESSIBILITÉ

- a) Des livreurs parisiens en quête de praticité et de rapidité ; des livreurs lyonnais se rabattant sur les véhicules les plus accessibles et abordables



Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule aujourd'hui ?

RAISON DU CHOIX DU VÉHICULE	VILLE		TOTAL
	PARIS	LYON	
C'est plus pratique	360	161	521
C'est plus rapide	300	159	459
C'est moins cher	253	186	439
C'est moins fatiguant	213	92	305
C'est le véhicule auquel j'ai pu accéder facilement	129	182	311
C'est moins dangereux	82	24	106
Je n'ai pas le permis ou la licence pour utiliser un scooter ou une moto	1	71	72
Autre	5	3	8

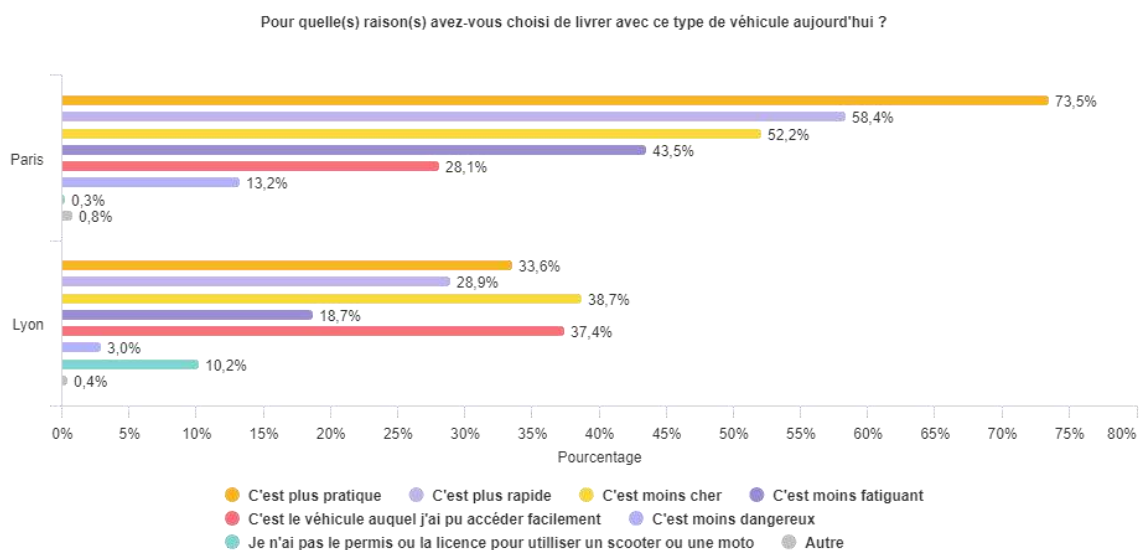
Figure 36 : Taux de citation des différentes raisons du choix du véhicule de livraison parmi les livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 005)

De manière générale, **les livreurs parisiens** choisissent leur véhicule en fonction des critères suivants : en premier lieu, **pour des raisons de praticité** ; ensuite, **pour une question de rapidité** ; puis pour le **prix** ; puis pour le **confort** (fatigue) ; puis parce que c'est le véhicule auquel ils ont accédé facilement ; enfin, pour des raisons de sécurité. Aucun ne mentionne l'absence de détention du permis ou d'une licence pour conduire des deux-roues comme étant un motif dans le choix de leur véhicule.

Les **livreurs lyonnais**, eux, choisissent plutôt en fonction des critères suivants : d'abord, le **prix** ; dans un second temps, parce que c'est **le seul véhicule auquel ils ont accès** ; puis, pour la **praticité et la rapidité du véhicule** ; ensuite, pour le **confort** ; et enfin, pour des raisons d'**absence de détention du permis ou d'une licence**. Contrairement à Paris, ce dernier point est déterminant pour un certain nombre de livreurs (71) dans le choix de leur véhicule. Cela pourrait s'expliquer par la présence importante du deux-roues motorisé parmi les véhicules de livraison à Lyon. Un certain nombre de livreurs sont peut-être en situation de transition ou de volonté d'évolution vers un autre mode de transport. La sécurité est en revanche peu citée par les livreurs lyonnais.

La différence observable entre les motifs majoritaires à Lyon et à Paris est révélatrice : à Paris, le besoin accru de praticité et de rapidité peut indiquer une plus forte tension dans la profession, où l'impératif d'efficacité et de productivité se fait sentir de manière plus forte. À Lyon, les livreurs semblent choisir avant tout le véhicule qui sera le plus abordable ou le plus accessible pour eux, ce qui est néanmoins révélateur d'une certaine précarité des livreurs.

- a) À Paris, le vélo à assistance électrique choisi pour sa praticité et sa rapidité supérieure ; à Lyon, un véhicule davantage choisi « par défaut » en l'absence d'un deux-roues motorisé



VILLE	RAISON DU CHOIX DU VEHICULE							
	C'EST PLUS PRATIQUE	C'EST PLUS RAPIDE	C'EST MOINS CHER	C'EST MOINS FATIGANT	C'EST LE VEHICULE AUQUEL J'AI PU ACCÉDER FACILEMENT	C'EST MOINS DANGEREUX	JE N'AI PAS LE PERMIS OU LA LICENCE POUR UTILISER UN SCOOTER OU UNE MOTO	AUTRE
Paris	272	216	193	161	104	49	1	3
Lyon	79	68	91	44	88	7	24	1
TOTAL	351	284	284	205	192	56	25	4

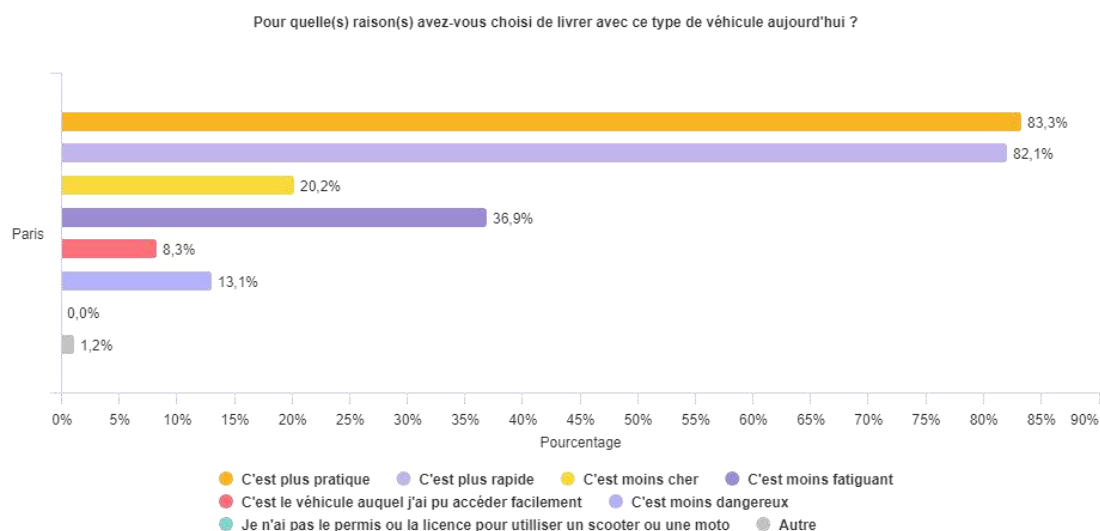
Figure 37 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à vélo à assistance électrique – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à VAE – n = 606)

Selon la ville d'exercice, le choix du vélo électrique pour se déplacer est justifié différemment. **À Paris**, les arguments les plus mis en avant sont **la praticité** de ce mode, puis sa **rapidité**, et ensuite **son prix plus abordable**.

À Lyon, c'est avant tout parce que c'est le véhicule auquel les répondants ont accès le plus facilement, ainsi que pour son prix abordable. Ce n'est qu'en second lieu que les arguments de la praticité et de la vitesse sont évoqués. De plus, **un nombre non négligeable de livreurs (23) expliquent que c'est l'absence de détention de permis ou de licence pour utiliser un deux-roues** qui les pousse à utiliser un vélo à assistance électrique, tandis qu'à Paris, presque aucun livreur n'évoque cette raison.

Ces variations confirment la différence observée entre Paris et Lyon : **à Paris, le recours au vélo à assistance électrique est très important, car c'est le mode qui y est le plus pratique et le plus rapide**, tandis qu'à **Lyon cet avantage du vélo électrique y est beaucoup moins marqué**. En revanche, dans les deux groupes ceux qui affirment prendre le vélo parce que c'est moins dangereux sont moins nombreux.

b) Le fatbike à Paris, « vélo électrique amélioré », à la praticité et la rapidité maximale, mais au prix plus élevé



Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule aujourd'hui ?								
VILLE	RAISON DU CHOIX DU VEHICULE							
	C'EST PLUS PRATIQUE	C'EST PLUS RAPIDE	C'EST MOINS CHER	C'EST MOINS FATIGUANT	C'EST LE VEHICULE AUQUEL J'AI PU ACCÉDER FACILEMENT	C'EST MOINS DANGEREUX	JE N'AI PAS LE PERMIS OU LA LICENCE POUR UTILISER UN SCOOTER OU UNE MOTO	AUTRE
Paris	70	69	17	31	7	11	0	1

Figure 38 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à fatbike à Paris – plusieurs réponses possibles
(échantillon des livreurs à fatbike à Paris – n = 85)

Le **fatbike, beaucoup plus utilisé à Paris qu'à Lyon**, n'est pas choisi par des livreurs n'ayant pas leur permis ou leur licence pour utiliser une moto. Ce type de vélo est choisi très largement **pour sa praticité et sa rapidité** avant tout, et dans une moindre mesure parce qu'il est jugé **moins fatigant**. **Ce choix n'est pas majoritairement dû à son caractère abordable**, ce qui peut se comprendre sachant que ce type de véhicule coûte entre 1 100€ et plus de 4 000€ neuf (même si l'achat d'occasion est courant dans la profession).

c) Le vélo mécanique, solution par défaut souvent pour des raisons financières, mais aussi par absence de détention du permis à Lyon

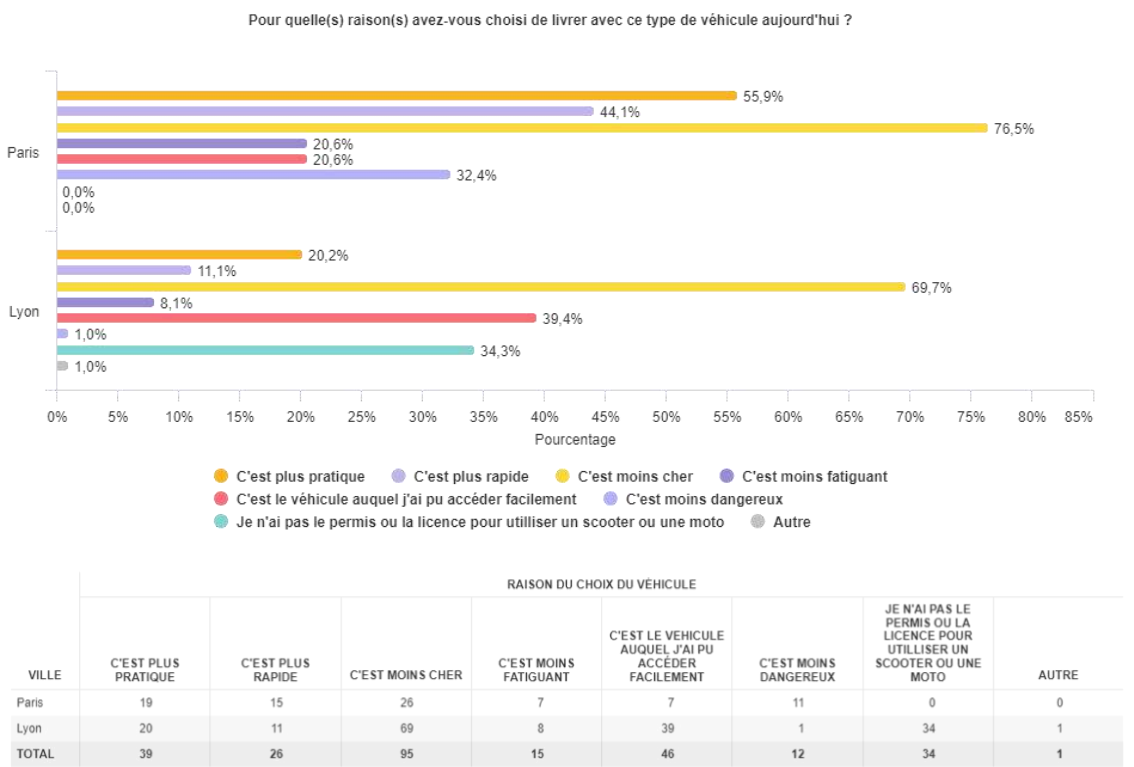


Figure 39 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à vélo mécanique – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à vélo mécanique – n = 133)

La **raison principale** qui pousse les livreurs à utiliser un **vélo mécanique** est son **coût** : en effet, c'est de loin le mode de transport le plus abordable que puissent utiliser les livreurs (sur Le bon coin, le prix médian des vélos mécaniques est de 120€¹⁶). Les raisons secondaires mentionnées divergent entre Paris et Lyon.

À Paris, où l'usage du vélo mécanique est très minoritaire, le deuxième motif le plus cité est celui de la **praticité** : en effet, un vélo mécanique, comme un vélo électrique, permet de se déplacer facilement à Paris avec un minimum de contraintes. Ensuite, les livreurs à vélo mécanique mentionnent la **rapidité**, puis le fait que c'est moins dangereux, et enfin expliquent que c'est moins fatigant et que c'est le véhicule auquel ils ont accès le plus facilement.

À Lyon, où le vélo mécanique occupe une place importante parmi les véhicules utilisés pour la livraison, après le prix, **c'est la facilité d'accès au véhicule qui est citée en deuxième**. Ensuite, un très grand nombre de répondants expliquent que **c'est parce qu'ils n'ont pas le permis** ou pas la licence pour conduire un scooter ou une moto qu'ils choisissent le vélo mécanique. Enfin, en proportion, **ils sont beaucoup moins**

¹⁶ Baromètre mensuel de l'offre des vélos d'occasion, édition février 2025. 6t bureau de recherche

nombreux qu'à Paris à mentionner la rapidité, ce qui pourrait laisser penser que l'aménagement du territoire lyonnais permettrait de se déplacer plus vite à deux-roues motorisé qu'à vélo, contrairement à Paris.

d) Le deux-roues motorisé, choisi moins pour sa praticité que pour sa rapidité

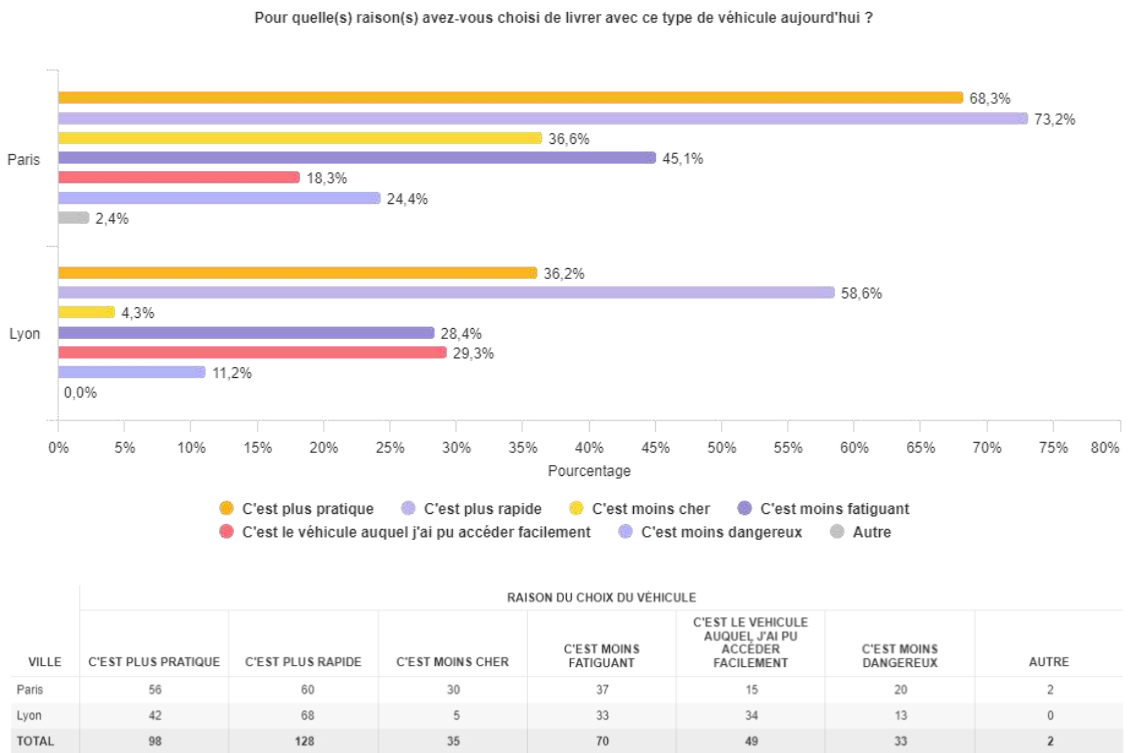


Figure 40 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à deux-roues motorisé – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à deux-roues motorisé électrique et thermique - n = 198)

Contrairement au vélo électrique, le deux-roues motorisé n'est pas choisi majoritairement par les livreurs pour sa praticité, mais davantage pour sa rapidité : surtout à Lyon, où cette raison domine largement toutes les autres. Ensuite, les opinions entre livreurs lyonnais et parisiens divergent.

À Paris, beaucoup avancent que c'est « moins fatigant », troisième motif le plus évoqué après la rapidité et la praticité. Mais ensuite, un nombre considérable affirment que « c'est moins cher » pour eux, alors qu'ils sont très peu nombreux à évoquer ce motif à Lyon. Ils sont encore moins nombreux à parler de la sécurité, ou du fait que ce soit le véhicule auquel ils ont le plus facilement accès. Un répondant explique, en commentaire libre, que c'est un véhicule plus difficile à voler.

À Lyon, outre la vitesse et la praticité, les raisons de moindre fatigue et d'accès facile au véhicule sont beaucoup évoquées, quand on compare aux réponses des livreurs parisiens. Là encore, très peu de personnes avancent qu'il s'agit d'un mode moins dangereux, mais encore moins qu'ils ont choisi ce

véhicule pour des raisons économiques : contrairement à Paris, presque aucun livreur ne déclare cela concernant les deux-roues motorisés. Cela pourrait s’expliquer par une différence de prix entre les deux-roues motorisés électriques, majoritaires à Paris, et les deux-roues motorisés thermiques, majoritaires à Lyon, les deux-roues motorisés électriques étant un peu plus chers.

e) Le deux-roues motorisé électrique, mode utilisé par les livreurs parisiens pour sa praticité, sa rapidité et son prix plutôt abordable

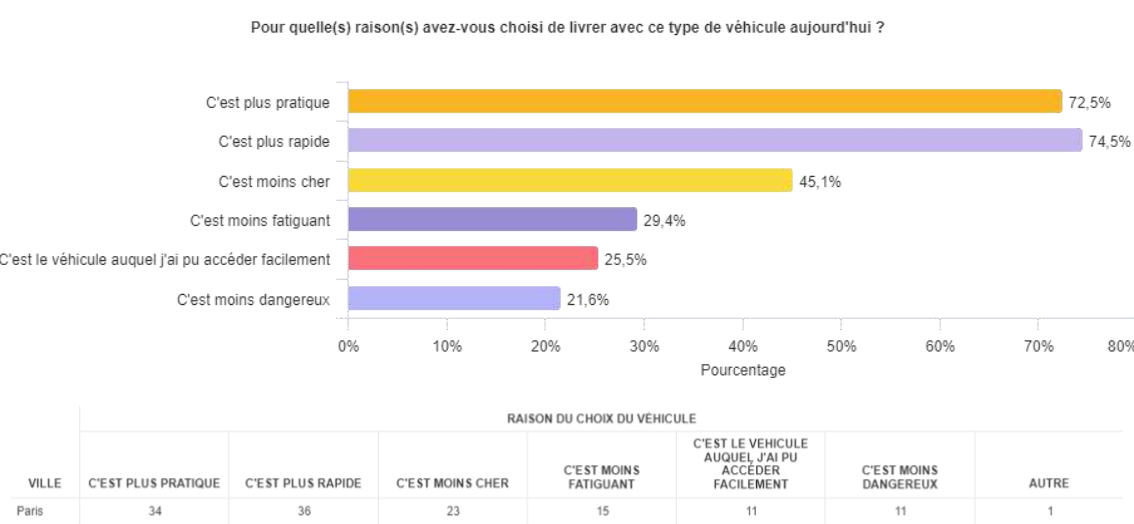
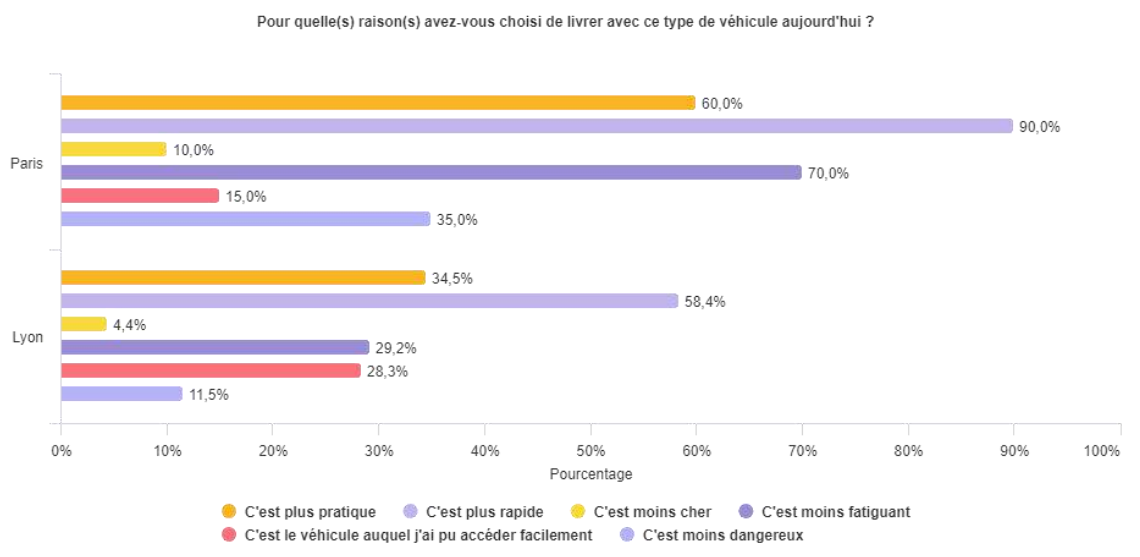


Figure 41 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à deux-roues motorisé électrique à Paris – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à deux-roues motorisé électrique à Paris – n = 48)

Parmi les utilisateurs de **deux-roues motorisés**, il est intéressant de s’interroger sur les raisons qui poussent les livreurs à utiliser un véhicule **électrique**. Cela ne concerne presque que les livreurs parisiens, puisque les répondants lyonnais ne sont que 7 à utiliser ce type de véhicule.

Ainsi, c’est avant tout la **praticité** et la **rapidité** qui ressortent concernant le choix d’un scooter électrique. Ensuite, on constate que le fait que le **prix soit abordable** ressort en troisième dans les motifs mentionnés. Enfin, une minorité de livreurs mentionnent le fait que c’est moins fatigant et que c’est moins dangereux.

f) Le deux-roues motorisé thermique, mode utilisé par les livreurs lyonnais en majorité pour des raisons de rapidité et de praticité, mais pas pour son prix



VILLE	RAISON DU CHOIX DU VÉHICULE					
	C'EST PLUS PRATIQUE	C'EST PLUS RAPIDE	C'EST MOINS CHER	C'EST MOINS FATIGUANT	C'EST LE VEHICULE AUQUEL J'AI PU ACCÉDER FACILEMENT	C'EST MOINS DANGEREUX
Paris	12	18	2	14	3	7
Lyon	39	66	5	33	32	13
TOTAL	51	84	7	47	35	20

Figure 42 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à deux-roues motorisé thermique – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à deux-roues motorisé thermique – n = 133)

Le deux-roues thermique est **beaucoup moins choisi pour des raisons économiques** que le deux-roues électrique. La raison la plus mentionnée est la **rapidité** de déplacement.

g) La trottinette, un véhicule moins rapide, mais aussi moins cher, plus accessible et perçu comme pratique par les livreurs, surtout à Lyon

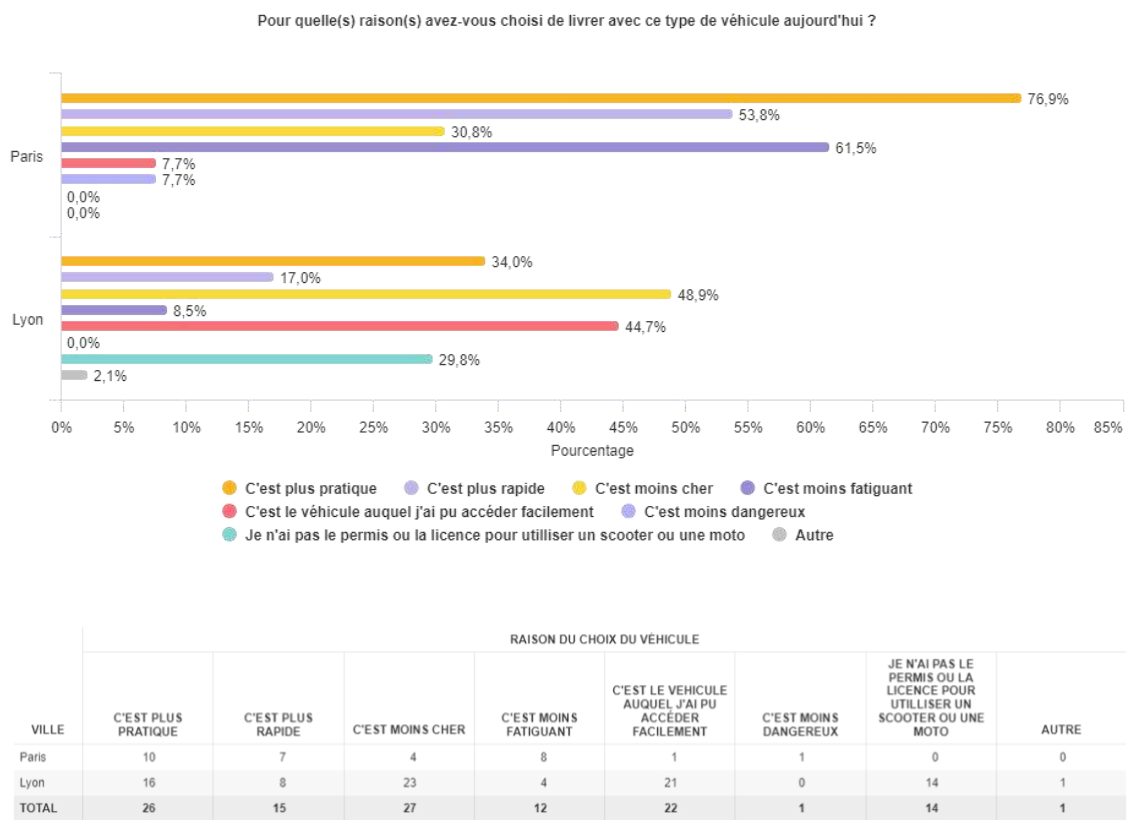


Figure 43 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à trottinette – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à trottinette – n =60)

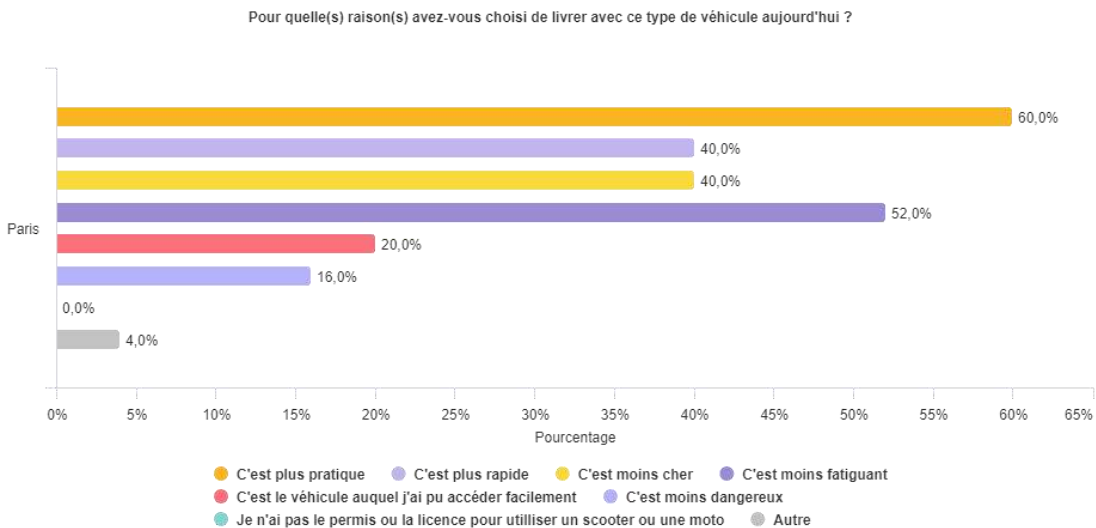
Diverses raisons poussent à utiliser une trottinette personnelle pour la livraison, et celles-ci sont très variables selon la ville d'exercice. Il est important de noter que le questionnaire ne permettait pas de distinguer le type de trottinette utilisé, outre qu'elle est personnelle.

À Paris, la raison principale mentionnée est la **praticité**. Viennent ensuite le **confort** (moins fatigant) et la rapidité de déplacement, qui ne sont donc mentionnés qu'en second lieu. Le prix **abordable** est mentionné par quelques utilisateurs, mais c'est loin d'être la première raison évoquée.

À Lyon, où le nombre d'utilisateurs de trottinette est plus élevé, c'est pourtant le **caractère abordable financièrement de la trottinette qui attire en premier lieu les livreurs**. Ensuite, ils expliquent pour beaucoup que c'est le **véhicule auquel ils ont pu avoir accès facilement**, ce qui semble indiquer que c'est un **véhicule utilisé par défaut**, mais pas forcément par choix premier. Puis est mentionnée la **praticité** de la trottinette en troisième position. Un nombre non négligeable expliquent aussi que c'est **parce qu'ils n'ont pas le permis ou la licence** pour conduire un deux-roues qui explique leur choix de la trottinette.

Enfin, la vitesse n'est pas souvent mentionnée par les livreurs lyonnais, et le confort encore moins. Personne ne mentionne le fait que ce serait moins dangereux.

h) Les vélos et scooters en libre-service, relativement pratiques et confortables, mais globalement peu utilisés



RAISON DU CHOIX DU VÉHICULE								
VILLE	C'EST PLUS PRATIQUE	C'EST PLUS RAPIDE	C'EST MOINS CHER	C'EST MOINS FATIGUANT	C'EST LE VÉHICULE AUQUEL J'AI PU ACCÉDER FACILEMENT	C'EST MOINS DANGEREUX	JE N'AI PAS LE PERMIS OU LA LICENCE POUR UTILISER UN SCOOTER OU UNE MOTO	AUTRE
Paris	15	10	10	13	5	4	0	1

Figure 44 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à véhicule en libre-service à Paris – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs vélo ou scooter en libre-service à Paris – n = 25)

Les livreurs qui utilisent un **vélo ou un scooter en libre-service** (quasi exclusivement à Paris) le choisissent **d'abord parce que c'est plus pratique**. Cette catégorie de véhicule englobe les services privés comme Cooltra ou Yego pour les scooters, et Dott ou Lime ainsi que les Vélib's pour les vélos. Plusieurs raisons peuvent l'expliquer : il n'y a **pas ou peu à se préoccuper du risque de vol** (c'est d'ailleurs ce que mentionne explicitement l'un des répondants), on peut choisir différents modes de transport selon les besoins, et pratiquer l'intermodalité plus facilement. Ensuite, ils affirment que c'est **moins fatigant**. Puis, à égalité, ils estiment que c'est moins cher et plus rapide. Le fait que c'est le véhicule auquel ils ont pu accéder le plus facilement revient moins souvent, et la sécurité encore moins.

1.3. UN ACCÈS AU SECTEUR DE CHARGEMENT MAJORITAIREMENT EFFECTUÉ AVEC LE VÉHICULE DE LIVRAISON, SURTOUT À LYON

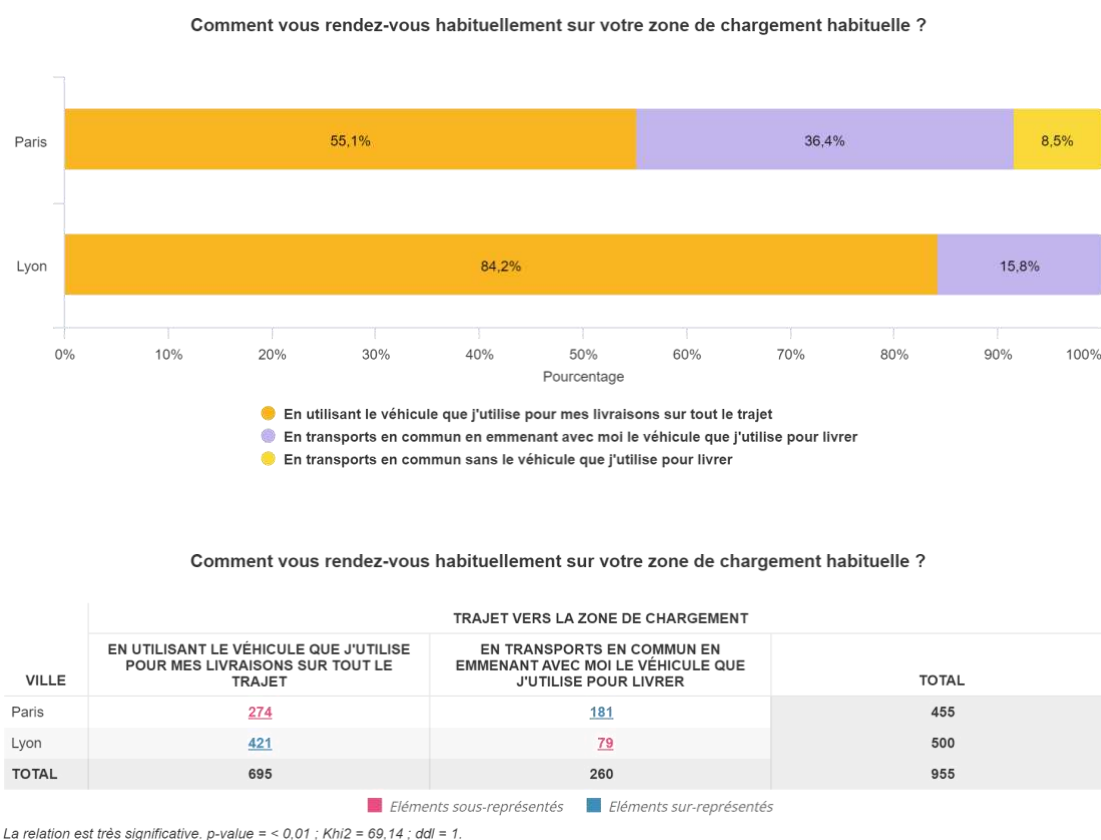


Figure 45 : Répartition des livreurs par mode d'accès à leur zone de chargement habituelle (échantillon total excluant les observations "Autres" – $n = 955$)

À Paris comme à Lyon, c'est **avec le véhicule de livraison** qu'est majoritairement effectué le **trajet jusqu'à la zone de chargement**, avec cependant d'importantes différences entre les deux terrains : **55,1%** des trajets sont effectués avec le véhicule de livraison à **Paris** contre **84,2%** à Lyon. **36,4%** des **livreurs parisiens** rejoignent leur zone de chargement **en transports en commun en emportant le véhicule** de livraison avec eux et **8,5%** sans le véhicule, ce qui signifie qu'ils laissent leur véhicule stationné sur leur zone de chargement quand ils rentrent à leur domicile. Cette pratique est **bien moins répandue à Lyon**, avec seulement **15,8%** de livreurs utilisant les transports en commun avec leur véhicule (et aucun sans le véhicule). Les cas de livreurs rejoignant leur zone de chargement **à pied ou en voiture** sont **marginaux** ($n < 5$).

Cela peut s'expliquer par le fait que l'agglomération lyonnaise est moins étendue que l'agglomération parisienne, avec des distances entre périphérie et centre pouvant être moins élevées qu'à Paris. Un autre paramètre entre en compte est le fait que la quasi-totalité des livreurs à **deux-roues motorisé** l'utilisent pour se rendre sur leur zone de chargement (**94,0%**), puisqu'il s'agit d'un mode rapide, nécessitant moins d'effort physique que le vélo et ne pouvant tout simplement pas être mis à bord des transports en

commun. Comme ce mode est très présent à Lyon, cela contribue à une plus grande proportion de livreurs accédant à leur zone de chargement avec le véhicule de livraison qu'à Paris. À **Paris**, les **transports en commun** sont davantage utilisés.

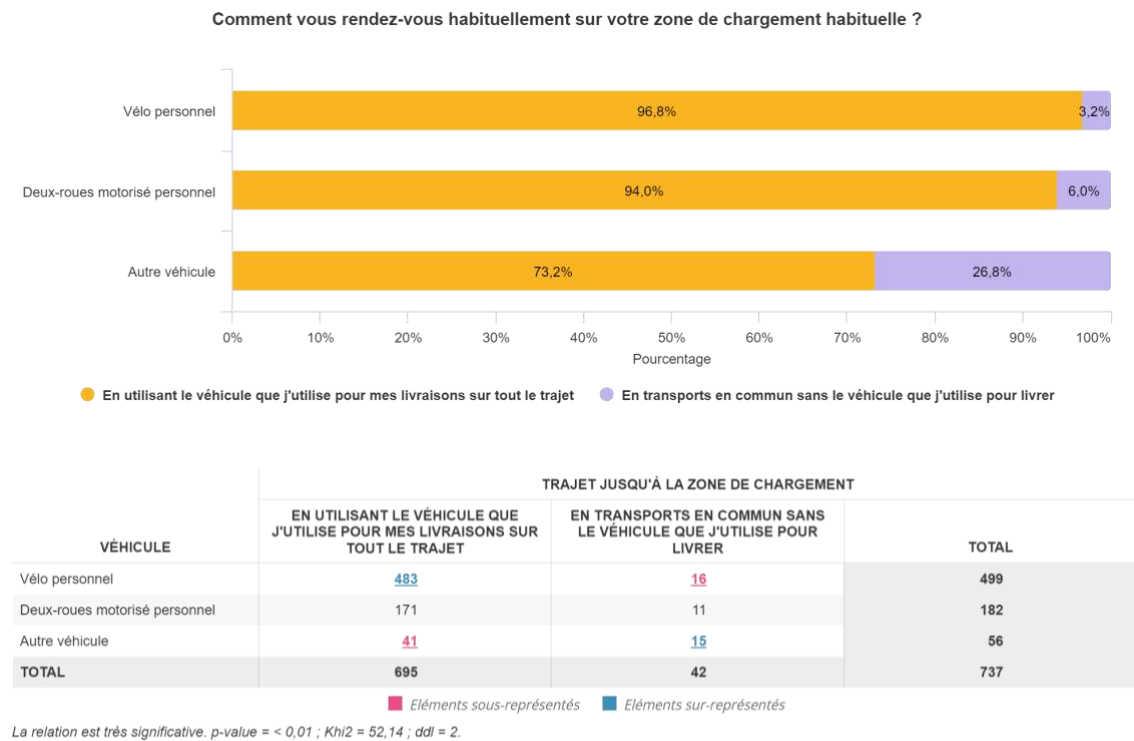


Figure 46 : Répartition des livreurs par mode d'accès à leur zone de chargement habituelle par type de véhicule (échantillon total excluant les observations "Autres" pour les véhicules et les modes d'accès à la zone de chargement – $n = 737$)

VÉHICULE	TRAJET JUSQU'À LA ZONE DE CHARGEMENT						TOTAL
	EN UTILISANT LE VÉHICULE QUE J'UTILISE POUR MES LIVRAISONS SUR TOUT LE TRAJET	EN TRANSPORTS EN COMMUN EN EMMENANT AVEC MOI LE VÉHICULE QUE J'UTILISE POUR LIVRER	EN TRANSPORTS EN COMMUN SANS LE VÉHICULE QUE J'UTILISE POUR LIVRER	À PIED	EN VOITURE OU VÉHICULE UTILITAIRE	AUTRE, PRÉCISEZ : TROTTEINETTE	
Vélo mécanique personnel	79	50	1	0	0	0	130
Vélo électrique personnel	329	160	6	0	1	1	497
Fatbike	75	8	9	1	0	1	94
Trottinette personnelle	21	39	0	0	0	0	60
Deux-roues motorisé personnel	171	0	11	0	2	0	184
Autre véhicule	20	3	15	2	0	0	40
TOTAL	695	260	42	3	3	2	1 005

Figure 47 : Détail de la répartition des livreurs par mode d'accès à la zone de chargement selon le véhicule utilisé pour livrer (échantillon total – $n = 1 005$)

Notons que, bien que peu nombreux, les livreurs à trottinette **emportent majoritairement leur trottinette avec eux dans les transports en commun** (39 livreurs à trottinette sur 60), en lien avec la praticité et le format de ce véhicule. Une partie non négligeable des livreurs à vélo mécanique et vélo à

assistance électrique personnel emmène le véhicule dans les transports en commun, bien que cela ne constitue pas une pratique majoritaire.

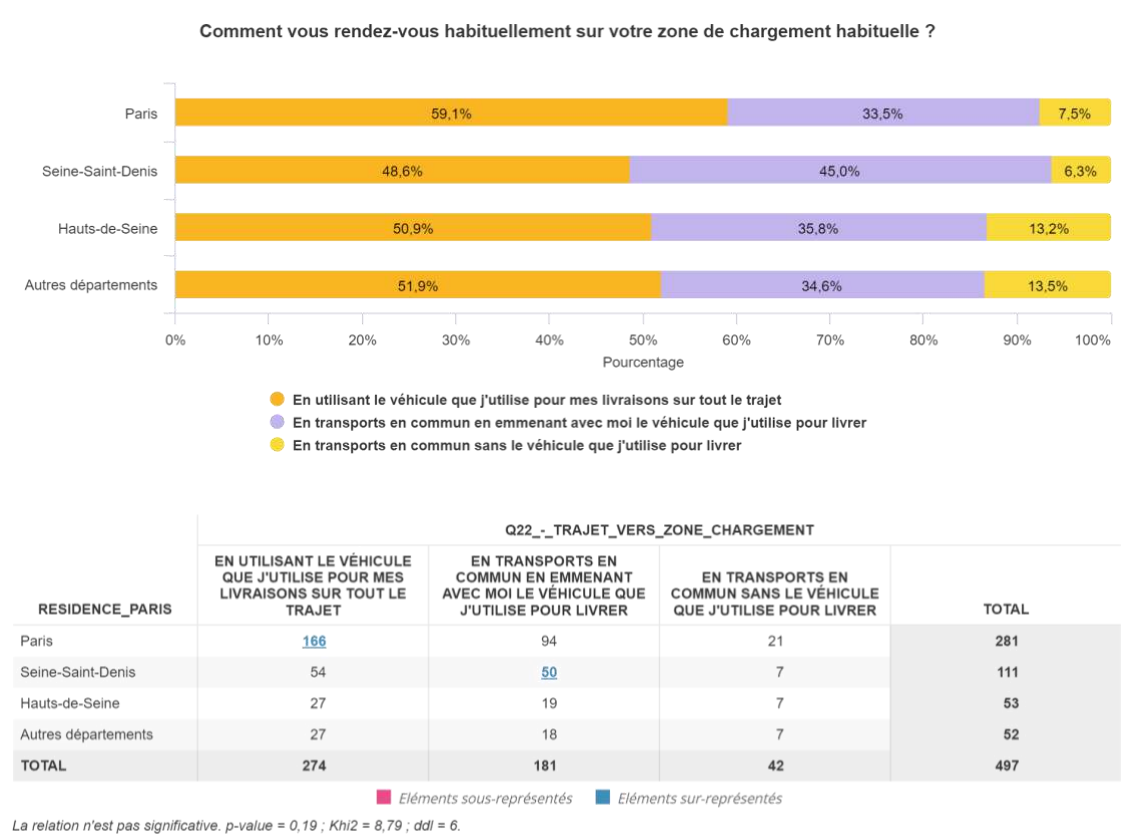


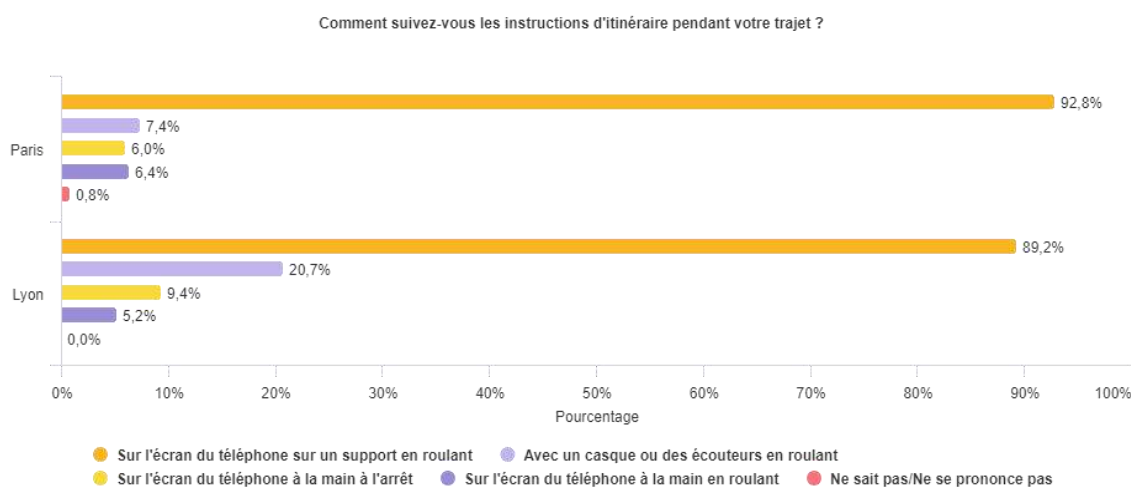
Figure 48 : Répartition des livreurs interrogés à Paris par accès à la zone de chargement en fonction du département de résidence (échantillon des livreurs parisiens excluant les observations "Autres" – n = 497)

Sur le terrain parisien, les livreurs **résidant dans Paris intra-muros** sont plus nombreux à se rendre sur leur zone de chargement **avec le véhicule utilisé pour les livraisons**.

À Paris, la part de livreurs utilisant leur **véhicule de livraison pour accéder à leur secteur de chargement** est restée assez **stable depuis 2022**, où cela concernait **55,9%** des livreurs. Cependant, la part des livreurs qui prennent les transports en commun avec leur véhicule a augmenté, passant de 22,5% à 36%, tandis que la part de livreurs prenant les transports sans leur véhicule a baissé, passant de 16,7% à 8,3%. Cela s'explique par la **baisse très importante de la part de véhicules partagés** parmi les véhicules de livraison utilisés.

Sur le terrain lyonnais, aucune différence significative n'est observée en matière d'accès à la zone de chargement selon le lieu de résidence des livreurs.

1.4. UN SUIVI DE L'ITINÉRAIRE MAJORITAIREMENT EFFECTUÉ EN ROULANT, SUR UN SUPPORT DÉDIÉ



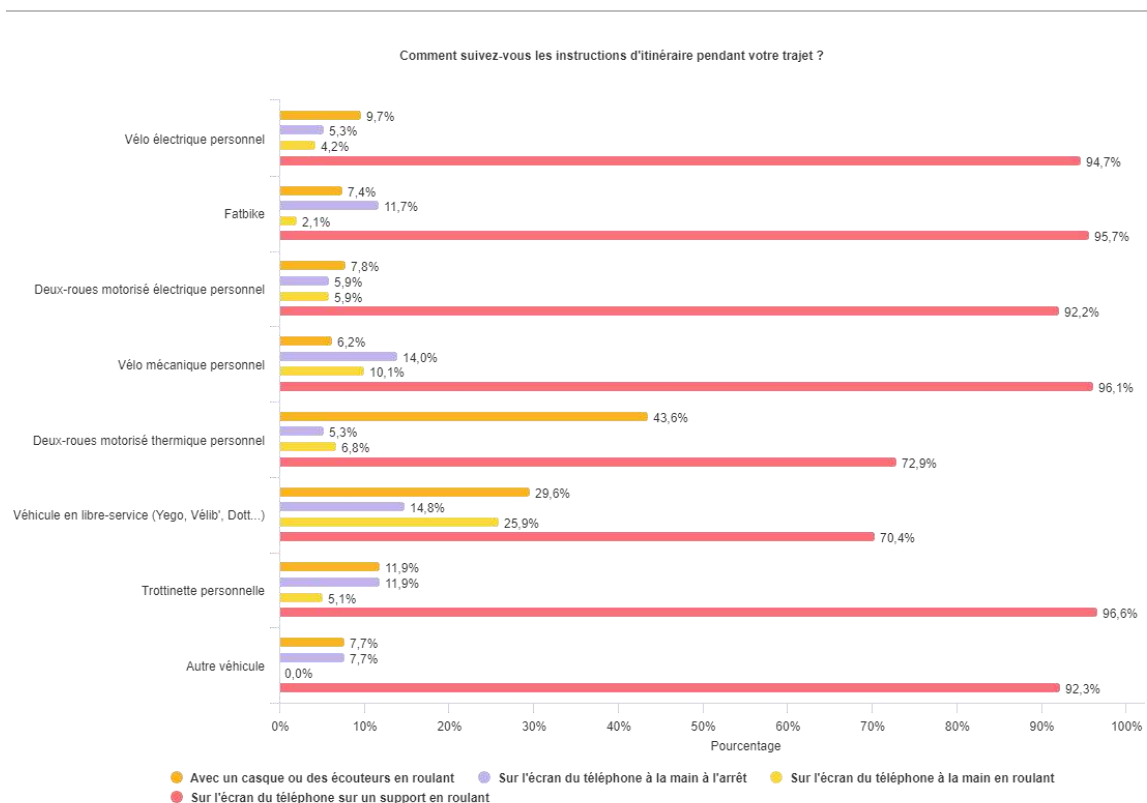
VILLE	INSTRUCTIONS D'ITINÉRAIRE					TOTAL
	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE SUR UN SUPPORT EN ROULANT	AVEC UN CASQUE OU DES ÉCOUTEURS EN ROULANT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE À LA MAIN À L'ARRÊT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE À LA MAIN EN ROULANT	NE SAIT PAS/NE SE PRONONCE PAS	
Paris	467	37	30	32	4	570
Lyon	448	104	47	26	0	625
TOTAL	915	141	77	58	4	1 195

Figure 49 : Modes de suivi des instructions d'itinéraires par les livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total – $n = 1\,005$)

À Lyon comme à Paris, les livreurs **suivent massivement leur itinéraire sur l'écran de leur téléphone sur un support en roulant** : 92,8% des livreurs à Paris et 89,2% à Lyon.

À **Paris**, **7,4%** des livreurs suivent les instructions avec un **casque** ou des **écouteurs** en roulant, **6%** sur l'écran du téléphone à la main et à l'arrêt, et **5,4%** sur l'écran du téléphone à la main et **en roulant**. Rappelons ici qu'il est interdit de rouler avec un casque ou des écouteurs, ainsi que de rouler téléphone à la main, et ce pour des raisons de sécurité.

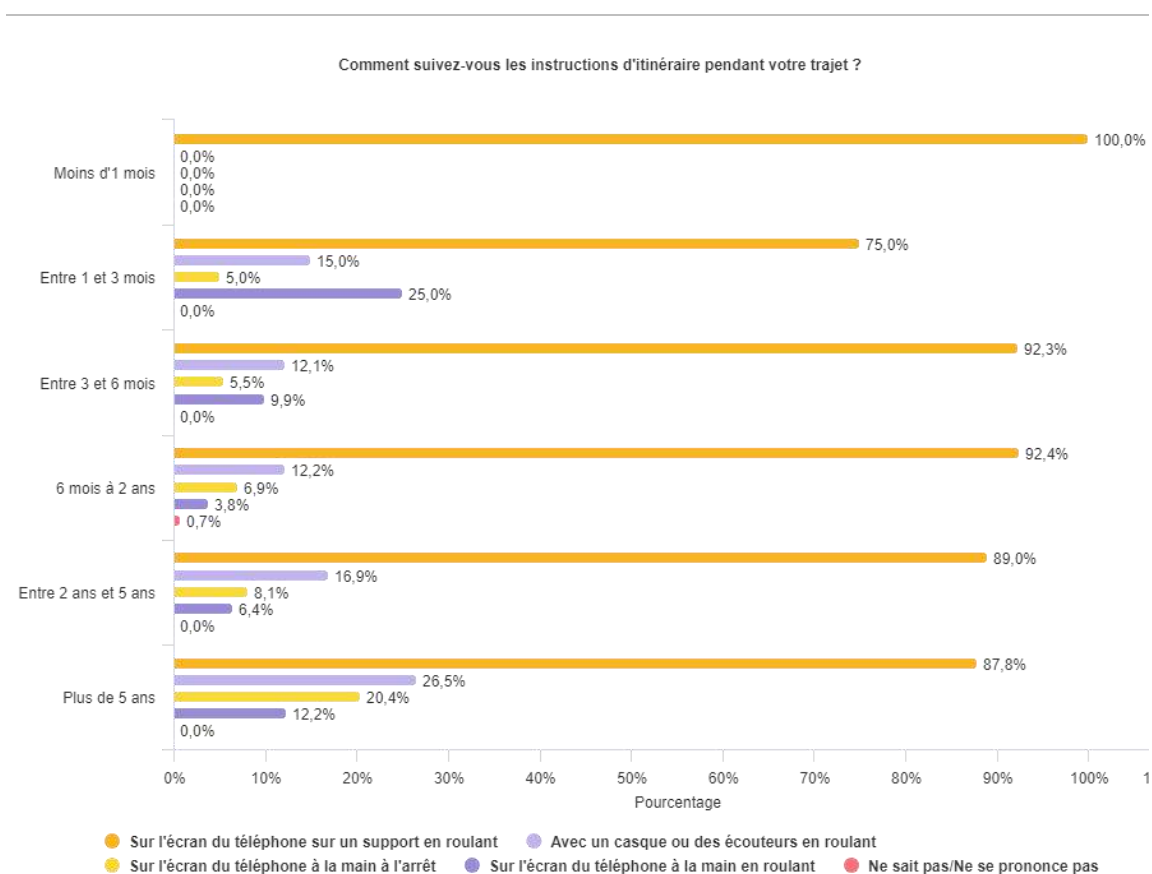
À **Lyon**, une **part plus importante** de livreurs utilisent un **casque** ou des **écouteurs** qu'à Paris : ils y sont **20,7%**. 9,4% suivent l'itinéraire sur le téléphone à la main et à l'arrêt, et seulement 5,2% des livreurs lyonnais suivent l'itinéraire sur leur téléphone à la main et en roulant, des proportions proches de celles observées à Paris.



VEHICULE UTILISE	INSTRUCTION D'ITINÉRAIRE				TOTAL
	AVEC UN CASQUE OU DES ÉCOUTEURS EN ROULANT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE À LA MAIN À L'ARRÊT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE À LA MAIN EN ROULANT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE SUR UN SUPPORT EN ROULANT	
Vélo électrique personnel	48	26	21	469	564
Fatbike	7	11	2	90	110
Deux-roues motorisé électrique personnel	4	3	3	47	57
Vélo mécanique personnel	8	18	13	124	163
Deux-roues motorisé thermique personnel	58	7	9	97	171
Véhicule en libre-service (Yego, Vélib', Dott...)	8	4	7	19	38
Trottinette personnelle	7	7	3	57	74
Autre véhicule	1	1	0	12	14
TOTAL	141	77	58	915	1 191

Figure 50 : Modes de suivi des instructions d'itinéraires par les livreurs en fonction du type de véhicule utilisé – plusieurs réponses possibles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 001)

Bien que légères, des variations peuvent être observées dans le mode de suivi des instructions d'itinéraire selon le véhicule principal utilisé. Le suivi sur l'écran du téléphone sur un support en roulant arrive toujours en tête, mais l'usage d'**écouteurs ou casque audio en roulant** apparaît plus répandu parmi les livreurs à deux-roues motorisé thermique personnel (bien plus présents à Lyon, ce qui, combiné au fait que les livreurs à deux-roues motorisé électrique personnel ne recourent pas spécifiquement plus aux écouteurs et casques, rend difficile d'associer cette pratique au véhicule davantage qu'à la ville) : **43,6%** d'entre eux recourent à cette pratique. Celle-ci est également plus répandue parmi les livreurs utilisant un **véhicule en libre-service** : **29,6%** suivent les instructions avec casque ou écouteurs en roulant.



ANCIENNETE	INSTRUCTIONS D'ITINÉRAIRE					TOTAL
	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE SUR UN SUPPORT EN ROULANT	AVEC UN CASQUE OU DES ÉCOUTEURS EN ROULANT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE À LA MAIN À L'ARRÊT	SUR L'ECRAN DU TÉLÉPHONE À LA MAIN EN ROULANT	NE SAIT PAS/NE SE PRONONCE PAS	
Moins d'1 mois	3	0	0	0	0	3
Entre 1 et 3 mois	15	3	1	5	0	24
Entre 3 et 6 mois	84	11	5	9	0	109
6 mois à 2 ans	560	74	42	23	4	703
Entre 2 ans et 5 ans	210	40	19	15	0	284
Plus de 5 ans	43	13	10	6	0	72
TOTAL	915	141	77	58	4	1 195

Figure 51 : Modes de suivi des instructions d'itinéraires par les livreurs en fonction de l'ancienneté dans l'activité – plusieurs réponses possibles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 001)

Les résultats de l'enquête montrent donc que la **majorité des livreurs s'équipent rapidement en supports de téléphones : en dessous de 3 mois d'activité, le quart des répondants suit les instructions sur leur téléphone à la main en roulant**, tandis qu'entre 6 mois et 2 ans de pratique ce chiffre chute à 3,8%. En revanche, le fait d'utiliser des écouteurs pour suivre l'itinéraire est pratiqué peu importe l'ancienneté.

2. ACTIVITÉ DE LIVRAISON

Nous cherchons également à connaître l'activité de livraison par la collecte d'indicateurs quantitatifs du **volume d'activité**, tels que le temps passé et les distances parcourues, à mettre en regard des revenus générés.

2.1. VOLUME D'ACTIVITÉ

Les livreurs ont tout d'abord été interrogés en détail sur le volume de leur activité de livraison **en moyenne sur les 30 derniers jours**, par le biais de différents indicateurs quantitatifs (nombre de courses, de kilomètres, d'heures, de jours).

a) Près d'une vingtaine de livraisons par jour en moyenne

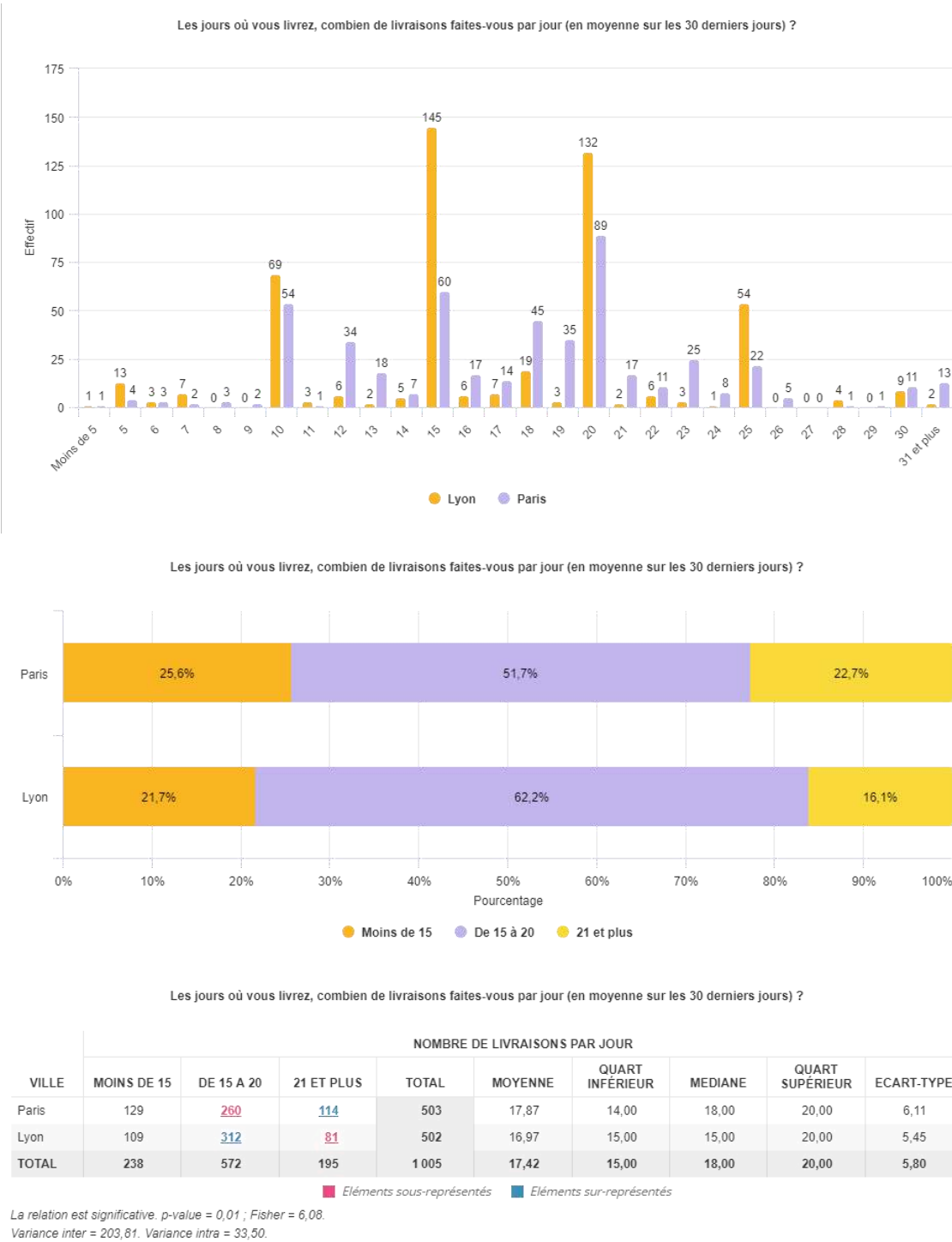


Figure 52 : Répartition des livreurs par nombre moyen de livraisons réalisées par jour (échantillon total - $n = 1\,005$)

Chaque jour, les livreurs réalisent **en moyenne 18 livraisons à Paris**, et **17 livraisons à Lyon**.

À **Paris**, la **médiane** est de **18** livraisons par jour (très proche de la moyenne de 17,87), le 25^e percentile est à 14 livraisons, le 75^e percentile est à 20 livraisons, et l'écart-type est de 6,1 livraisons. **Plus de la moitié** (51,7%) des livreurs parisiens effectuent ainsi **entre 15 et 20 livraisons par jour**. **Près d'un quart** des livreurs (22,6%) effectue **plus de 20 livraisons** par jour.

Comparé à **2022**, la moyenne du nombre de livraisons réalisées par jour est légèrement plus faible, mais la médiane est restée la même (18 livraisons). La répartition a changé : alors qu'en 2022, 13,1% des livreurs réalisaient moins de 10 livraisons par jour, ils ne sont plus que 3% à en faire peu aujourd'hui. En revanche, la part de livreurs effectuant 20 livraisons ou plus par jour a légèrement diminué (de 43,2% à 40,4% aujourd'hui), et la part effectuant 25 livraisons ou plus par jour a été divisée par deux, passant de 22,2% à 10,5%. Cette **diminution de la part des livreurs « intensifs »** contribue à la baisse de la moyenne tout en maintenant une médiane stable. Il y a donc considérablement **moins de livreurs qui effectuent un grand nombre de courses** chaque jour. Parmi les hypothèses explicatives, mentionnons la possibilité de baisse d'activité subie, en lien avec une concurrence accrue entre livreurs.

À **Lyon**, la **médiane** est de **15** livraisons par jour, soit moins élevée qu'à Paris. Le 25^e percentile est de 15 livraisons, le 75^e percentile est de 20 livraisons, et l'écart-type est de 5,4 livraisons. **62,2%** des livreurs effectuent **entre 15 et 20 livraisons** par jour. Les livreurs lyonnais à effectuer plus de 20 livraisons par jour sont moins nombreux que les livreurs parisiens, puisqu'ils représentent 16,1% de l'échantillon (contre 22,7% à Paris).. La part de livreurs effectuant moins de 10 livraisons journalières est de 4,8%, soit très faible également.

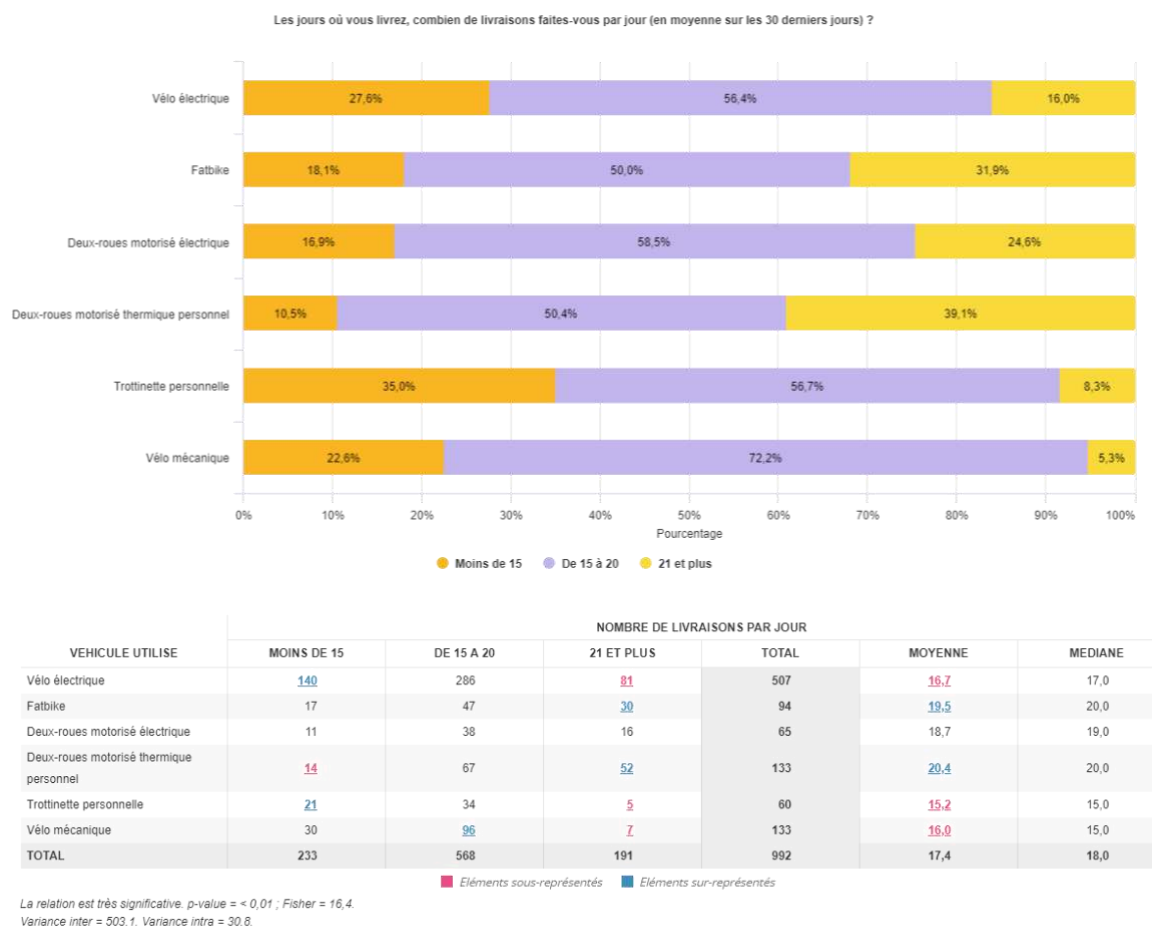


Figure 53 : Répartition des livreurs par nombre moyen de livraisons par jour en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "autres" – n = 992)

Selon le véhicule utilisé, le nombre de livraisons réalisées par jour varie de façon importante. La **trottinette** est le véhicule avec lequel les livreurs réalisent **le moins de livraisons quotidiennes**, pour une médiane de 15 livraisons par jour et une moyenne de 15,2. Plus du tiers des livreurs à trottinette réalisent moins de 15 livraisons par jour (35%) alors que seuls 8,3% d'entre eux dépassent les 20 livraisons.

Le **vélo mécanique** est également associé à un **nombre plus faible de livraisons**, avec 16 livraisons quotidiennes en moyenne et une médiane de 15 livraisons. Ces livreurs sont encore moins nombreux à dépasser les 20 livraisons (seulement 5,3% d'entre eux).

Vient ensuite le **vélo à assistance électrique** : les livreurs qui utilisent ce mode réalisent 16,7 livraisons en moyenne par jour, et la médiane est de 17 livraisons.

En revanche, **fatbike** et **deux-roues motorisé électrique comme thermique** sont des modes avec lesquels les livreurs réalisent **plus de livraisons** et dont les moyennes et médianes sont proches, autour de 19 à 20. Les livreurs à deux-roues motorisé électrique réalisent 18,7 livraisons en moyenne, et enregistrent une médiane de 19 livraisons quotidiennes. Les livreurs à fatbike réalisent 19,5 livraisons en moyenne, et

enregistrent une médiane de 20 livraisons quotidiennes. Enfin, les livreurs à deux-roues motorisé thermique réalisent 20,4 livraisons par jour en moyenne, pour une médiane de 20 livraisons quotidiennes également. Ces trois groupes concentrent une plus forte proportion de livreurs dépassant les 20 livraisons quotidiennes : ils sont 24,9% pour les deux-roues motorisés électriques, 31,9% pour les fatbikes, et 39,1% pour les deux-roues motorisés thermiques. Cela rapproche, dans l'usage, le fatbike du deux-roues motorisé.

Cette différence marquée de nombre de livraisons quotidiennes effectuées selon le véhicule utilisé peut s'expliquer par la **différence entre les véhicules eux-mêmes** : les deux-roues motorisés, électriques ou non, permettent un déplacement à une vitesse plus élevée que les vélos ou trottinettes, et ce sans nécessiter d'effort physique. Ils sont également plus confortables du fait de ce moindre effort physique. De même, les fatbikes sont des vélos à assistance électrique plus confortables que les vélos classiques, à mi-chemin entre vélo et moto (voir encadré plus haut), et sont souvent débridés ce qui permet un déplacement rapide. La rapidité de déplacement permet de réaliser des livraisons plus rapidement, et donc de réaliser plus de livraisons dans un même laps de temps. Au contraire, le vélo mécanique est un mode le moins rapide, tandis que la trottinette électrique et le vélo à assistance électrique peuvent être considérés comme des modes intermédiaires.

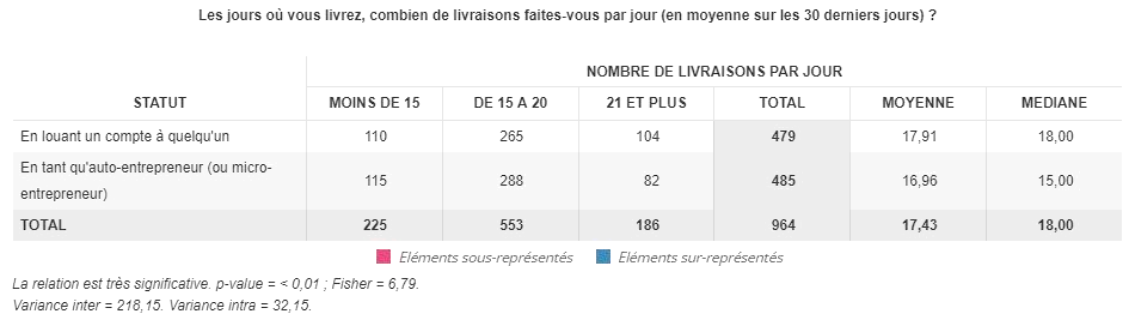


Figure 54 : Répartition des livreurs par nombre moyen de livraisons par jour en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" - $n = 964$)

Nous n'observons pas de différence significative en matière de nombre moyen de livraisons par jour en fonction du cumul de l'activité de livraison avec une situation d'études ou de formation, ni avec une autre activité professionnelle. En revanche, la différence entre les livreurs auto-entrepreneurs et les livreurs en situation de location de compte est très significative : **ceux qui déclarent louer un compte réalisent en moyenne une course de plus (17,9 courses par jour) que les livreurs auto-entrepreneurs (17 courses par jour)**. La médiane des courses journalières pour ceux qui louent leur compte est de 18, tandis qu'elle est de 15 seulement pour les auto-entrepreneurs. Cela suggère ainsi que les livreurs qui exercent par le biais du compte de quelqu'un d'autre seraient des **livreurs plus « intensifs »**, réalisant sensiblement plus de livraisons que les autres livreurs. Cela pourrait s'expliquer par une **précarité plus importante** (précarité de l'activité et précarité financière), qui pousse à rechercher des revenus plus importants, mais aussi par le fait que l'utilisation du compte d'une autre personne implique souvent une commission sur les courses,

ce qui, là encore, pousse à multiplier les courses pour compenser le coût de location de compte. Mentionnons également l’hypothèse selon laquelle les livreurs en situation de location de compte auraient une vision moins précise du nombre de courses réalisées.

En multipliant le nombre moyen de courses par jour de livraison par le nombre moyen de jours dédiés à la livraison sur une semaine, nous pouvons estimer le nombre de courses par mois et par livreur¹⁷. Ainsi, en moyenne, un **livreur parisien** effectuerait **376 courses par mois**, et un livreur **lyonnais 364**.

b) Une cinquantaine de kilomètres parcourus par jour en moyenne

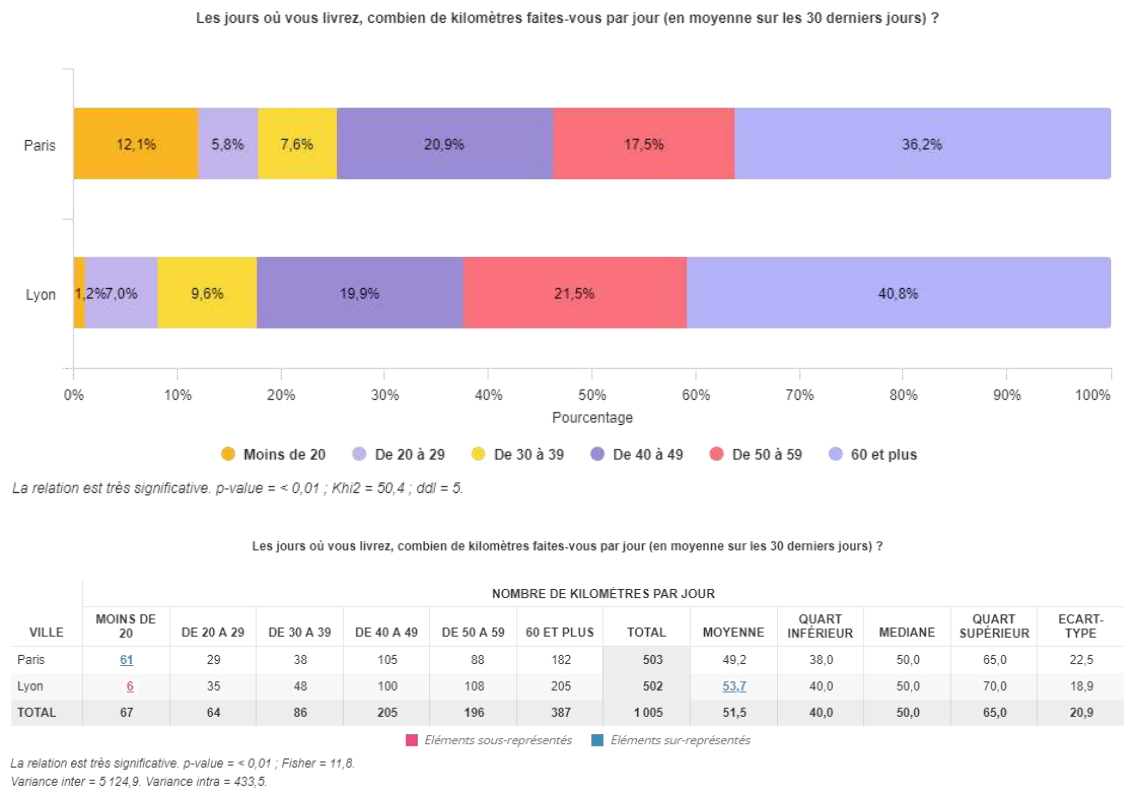


Figure 55 : Répartition des livreurs par nombre moyen de kilomètres parcourus par jour (échantillon total – n = 1 005)

Si le nombre de livraisons réalisées en moyenne par jour a peu évolué depuis 2022, les distances parcourues ont considérablement **augmenté** à Paris (terrain permettant l’observation d’évolutions dans le temps). Les livreurs parisiens parcourent **en moyenne 49,2 km par jour** (médiane à 50 km quotidiens), avec un écart-type de 22,5km, alors qu’ils parcouraient **seulement 36,7 km en moyenne en 2022**. La médiane est de 50km journaliers, tandis que le 25^e percentile est de 38km et le 75^e percentile est de 65km.

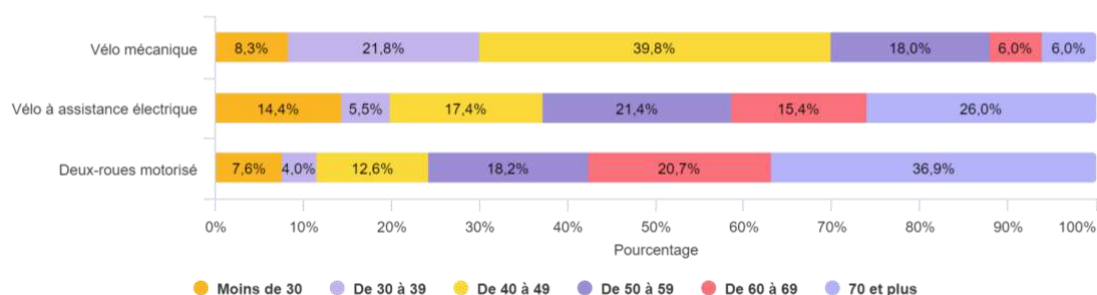
¹⁷ Nombre de courses par mois = ((Nombre moyen de courses par jour * Nombre moyen de jours de livraison par semaine) /7)*30

Cette **importante augmentation** (plus de 10 km de différence) interpelle, compte tenu du fait que le nombre de courses a peu évolué : cela signifie que la **distance parcourue pour chaque livraison a augmenté** depuis 2022. Alors qu'**en 2022**, une course faisait **en moyenne 1,83 km**, aujourd'hui, **une course fait en moyenne 2,75 km**¹⁸, ce qui représente une augmentation de 50%. À Paris, 12,1% des livreurs parcourent moins de 20 km par jour (ils étaient 14,2% en 2022). La part de livreurs effectuant **plus de 60 km par jour** est loin d'être négligeable : elle représente **plus du tiers** des livreurs parisiens (36,2%), alors qu'ils n'étaient que 13,8% en 2022.

Les livreurs **lyonnais** parcourent quotidiennement des **distances plus importantes** que les livreurs parisiens : en moyenne, **53,7 km** (soit presque 4 km de plus), pour un écart-type de 18,9km. La p-value est inférieure à 0,01. Les livreurs lyonnais sont encore plus nombreux que les livreurs parisiens à parcourir **plus de 60 km** par jour (**40,8%**), et **bien moins nombreux à parcourir de courtes distances** : 1,2% seulement parcourent moins de 20 km par jour, et 17,7% seulement parcourent moins de 40 km, contre plus du quart parmi les livreurs parisiens (25,4%). Ainsi, la distance **moyenne** d'une course à Lyon est de **3,16 km**, soit bien plus élevée que la distance moyenne parisienne (2,75 km). Ce résultat remet en question l'idée que la superficie plus réduite de la ville implique des distances plus courtes à parcourir. Cependant, un autre facteur entre en compte : le type de **véhicule** utilisé. Les livreurs interrogés à Lyon sont plus fréquemment à **deux-roues motorisés**, véhicules avec lesquels il est beaucoup plus facile de parcourir de longues distances (à Lyon, 69% des livreurs à deux-roues thermiques parcourent plus de 60 km par jour par exemple).

¹⁸ Distance moyenne d'une course = distance moyenne parcourue par jour / nombre moyen de courses par jour.

Les jours où vous livrez, combien de kilomètres faites-vous par jour (en moyenne sur les 30 derniers jours) ?



VÉHICULE UTILISÉ	NOMBRE DE KILOMÈTRES PAR JOUR						TOTAL
	MOINS DE 30	DE 30 À 39	DE 40 À 49	DE 50 À 59	DE 60 À 69	70 ET PLUS	
Vélo mécanique	11	29	53	24	8	8	133
Vélo à assistance électrique	87	33	105	129	93	157	604
Deux-roues motorisé	15	8	25	36	41	73	198
TOTAL	113	70	183	189	142	238	935

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 127,19$; $\text{ddl} = 10$.

VÉHICULE UTILISÉ	NOMBRE DE KILOMÈTRES PAR JOUR				
	MOYENNE	QUART INFÉRIEUR	MÉDIANE	QUART SUPÉRIEUR	ECART-TYPE
Vélo mécanique	42,88	35,00	40,00	50,00	13,07
Vélo à assistance électrique	52,25	40,00	50,00	70,00	21,65
Deux-roues motorisé	59,05	50,00	60,00	70,00	19,96
TOTAL	52,36	40,00	50,00	70,00	20,81

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Fisher} = 25,30$.

Variance inter = 10 411,93. Variance intra = 411,60.

VÉHICULE UTILISÉ	MOYENNE	QUART INFÉRIEUR	MÉDIANE	QUART SUPÉRIEUR	ECART-TYPE
Vélo électrique	54,29	45,00	50,00	70,00	20,14
Fatbike	41,66	18,50	40,00	60,00	26,03
Deux-roues motorisé électrique	47,63	40,00	50,00	60,00	21,34
Deux-roues motorisé thermique personnel	64,63	55,00	65,00	75,00	16,67
Trottinette personnelle	37,27	28,75	40,00	41,25	12,66
Vélo mécanique	42,88	35,00	40,00	50,00	13,07
TOTAL	51,48	40,00	50,00	65,00	20,71

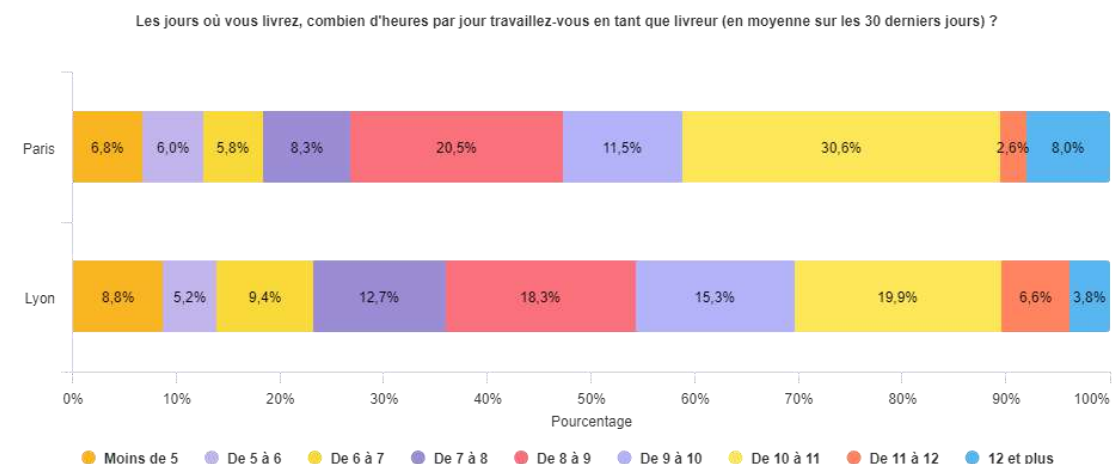
Figure 56 : Répartition des livreurs par nombre moyen de kilomètres parcourus par jour en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Autres" – $n = 935$)

Une différence significative est observée dans le nombre de kilomètres parcourus par jour **en fonction du type de véhicule utilisé**. Les livreurs à **deux-roues motorisé** parcourent chaque jour des distances plus importantes que les autres livreurs, avec une moyenne de 59,km et une médiane de 65km par jour. Ils sont aussi parmi ceux qui effectuent le plus de livraisons (voir section précédente). Viennent ensuite les livreurs à **vélo à assistance électrique**, qui **parcourent en moyenne 54,3km** par jour, pour une médiane

de 50km. Ces livreurs-ci, en revanche, réalisent **moins de livraisons** quotidiennes que l'ensemble des livreurs : cette différence interroge, et l'on peut imaginer que ces livreurs réalisent des courses plus longues ou plus éloignées entre elles. Les **livreurs à deux-roues motorisé électrique** figurent aussi parmi ceux qui parcourent le plus de distance, mais moins que les livreurs à VAE, avec une moyenne de 47,6km parcourus pour une médiane de 40km.

Au contraire, les livreurs qui utilisent un **fatbike**, qui figurent parmi ceux qui réalisent le **plus de courses quotidiennes**, se démarquent ici par le **faible nombre de kilomètres parcourus** : ils parcourent en moyenne 41,7km par jour, la médiane étant de 40 kilomètres. Alors que sur l'ensemble de l'échantillon, la proportion de livreurs parcourant moins de 20km par jour est marginale, plus du quart des livreurs à fatbike se trouve dans cette situation (25,5%). Les livreurs à vélo mécanique parcourent en moyenne des distances moins élevées, bien que davantage que les livreurs à fatbike : 42,9km en moyenne, avec une médiane de 40km. De même, les livreurs à trottinette sont ceux qui parcourent les distances les plus faibles, avec une moyenne de 37,3km et une médiane de 40km par jour. Ces deux derniers modes figurent également parmi ceux dont les livreurs réalisent le moins de courses quotidiennes.

c) Des journées de livraison d'une durée variable



VILLE	NOMBRE D'HEURES TRAVAILLÉES PAR JOUR									TOTAL
	MOINS DE 5	DE 5 A 6	DE 6 A 7	DE 7 A 8	DE 8 A 9	DE 9 A 10	DE 10 A 11	DE 11 A 12	12 ET PLUS	
Paris	34	30	29	42	103	58	154	13	40	503
Lyon	44	26	47	64	92	77	100	33	19	502
TOTAL	78	56	76	106	195	135	254	46	59	1 005

■ Eléments sous-représentés
 ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; Fisher = 10,56.
 Variance inter = 55,11. Variance intra = 5,22.

VILLE	MOYENNE	MEDIANE	ECART-TYPE
Paris	8,56	9,00	2,36
Lyon	8,09	8,00	2,20
TOTAL	8,32	8,50	2,30

Figure 57 : Répartition des livreurs par nombre moyen d’heures de livraison par jour (échantillon total – n = 1 005)

Les **livreurs parisiens** travaillent **8h35** par jour en moyenne, tandis que la moyenne **lyonnaise** est de **8h05**.

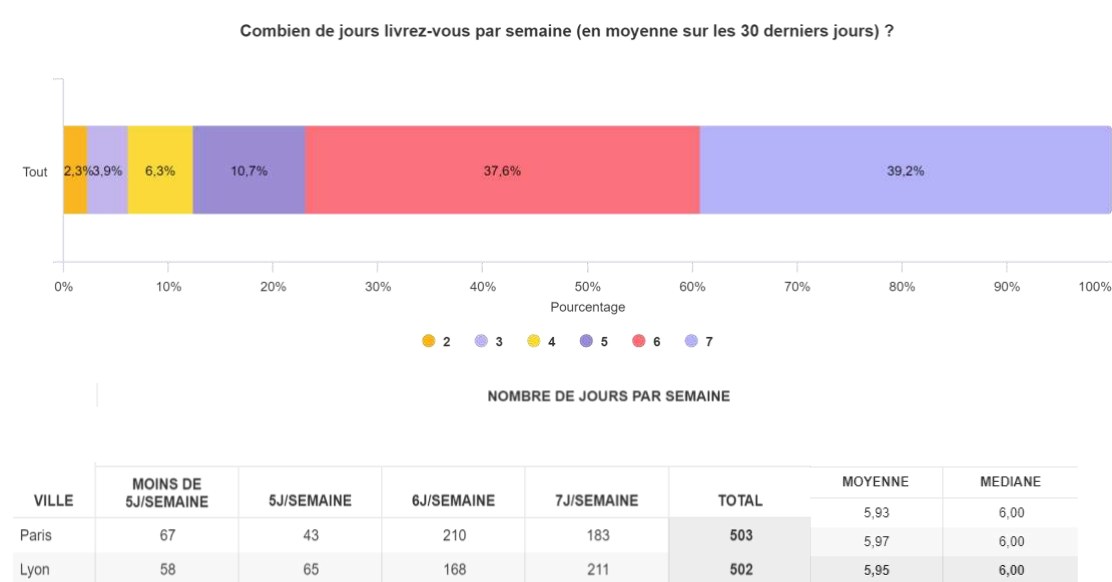
À **Paris**, les livreurs travaillent en moyenne **8h35 par jour**, pour un écart-type de 2,36 soit 2h22, la médiane étant de 9 heures de livraisons quotidiennes. Le temps passé à livrer par jour est cependant très variable selon les individus, allant de seulement 30 minutes à plus de 14h30. D’après la précédente enquête menée à Paris, en 2022, les livreurs travaillaient en moyenne 8h25 par jour. **30,8%** des livreurs parisiens travaillent aujourd’hui **entre 10 et 11h par jour**, et 8% d’entre eux travaillent même plus de 12 h par jour. Cependant, depuis 2022, la proportion de livreurs effectuant **moins de 6h de livraison par jour** a significativement **augmenté** : elle est passée de 4,8% en 2022 à 12,7% en 2025. La proportion de livreurs effectuant entre 6 et 8h de travail est en revanche plus faible (de 18% à 14,1%).

À **Lyon**, les livreurs travaillent en moyenne **8h05 par jour**, pour un écart-type de 2,20 soit 2h12, la médiane étant de 8h de livraison quotidienne. En comparaison avec Paris, leurs périodes de travail sont **légèrement moins étendues**. Alors qu’à Paris la majorité (52,7%) travaille plus de 9h par jour, à Lyon c’est l’inverse : la majorité des livreurs travaille moins de 9h (54,4%). 30,3% des livreurs lyonnais excèdent les 10h de travail par jour à Lyon, alors qu’ils sont 41,2% à Paris — ce qui représente toutefois près du tiers des livreurs. La proportion de livreurs travaillant entre 6 et 8h par jour est plus élevée qu’à Paris : elle représente 22,1% des livreurs lyonnais, contre seulement 14,1% à Paris. Les livreurs lyonnais travaillent donc en moyenne légèrement moins d’heures chaque jour que les livreurs parisiens, mais sont surtout **moins nombreux à travailler un grand nombre d’heures par jour** (au-delà de 8h, soit une durée de travail « classique » retrouvée dans un grand nombre d’activités, dont en salariat).

Sans surprise, les **étudiants** travaillent **moins d’heures** que les non-étudiants : ils sont 48,5% à travailler moins de 6h par jour, contre seulement 9,2% du reste des livreurs (Paris et Lyon confondus). Toutefois, une proportion non négligeable d’étudiants livreurs travaillent quand même plus de 8h par jour : cela concerne 30,9% d’entre eux, ce qui pose la question de la compatibilité de la livraison avec leurs études.

Par ailleurs, les livreurs **travaillant 8h et plus par jour** sont également **plus nombreux à travailler 6 ou 7 jours par semaine** : 87,7% des livreurs travaillant 8h et plus par jour travaillent 6 ou 7 jours par semaine (Lyon et Paris confondus), tandis que les livreurs travaillant moins de 8 h ne sont que 54,4% à travailler 6 ou 7 jours.

d) Des livreurs travaillant en moyenne six jours par semaine



La relation n'est pas significative. p-value = 0,56 ; Fisher = 0,36.
Variance inter = 0,52. Variance intra = 1,47.

Figure 58 : Répartition des livreurs par nombre de jours travaillés par semaine (échantillon total – n = 1 005)

Il n'y a **pas de différence significative** entre les deux terrains en matière de nombre de jours travaillés par semaine. Les **trois quarts des livreurs travaillent 6 à 7 jours par semaine**, s'éloignant ainsi des standards de la population active en matière de repos hebdomadaire. Dans les deux villes, **les livreurs travaillent en moyenne 6 jours par semaine**, pour une médiane du nombre de jours travaillés de 6 également.

À **Paris en 2022**, la proportion de **livreurs travaillant 6 jours ou plus par semaine** était de 53,9%, soit **moins qu'actuellement** observé.

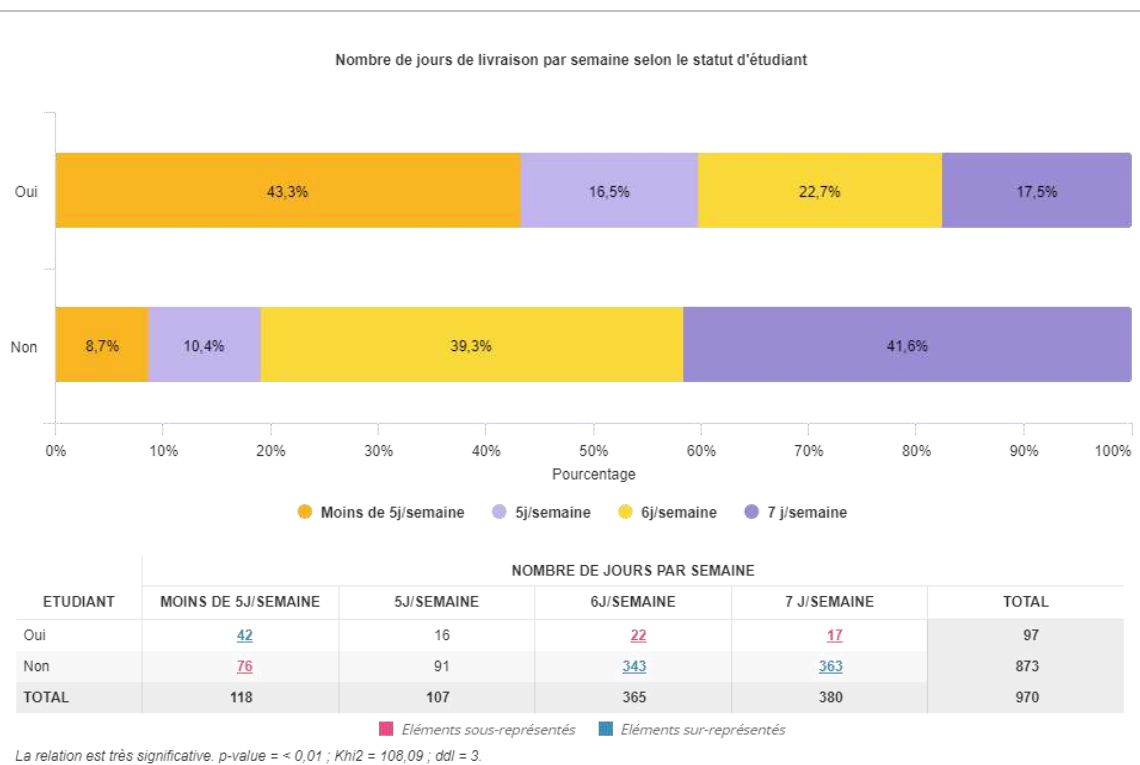


Figure 59 : Répartition des livreurs par nombre moyen de jours de livraison par semaine en fonction statut d'étudiant (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 970)

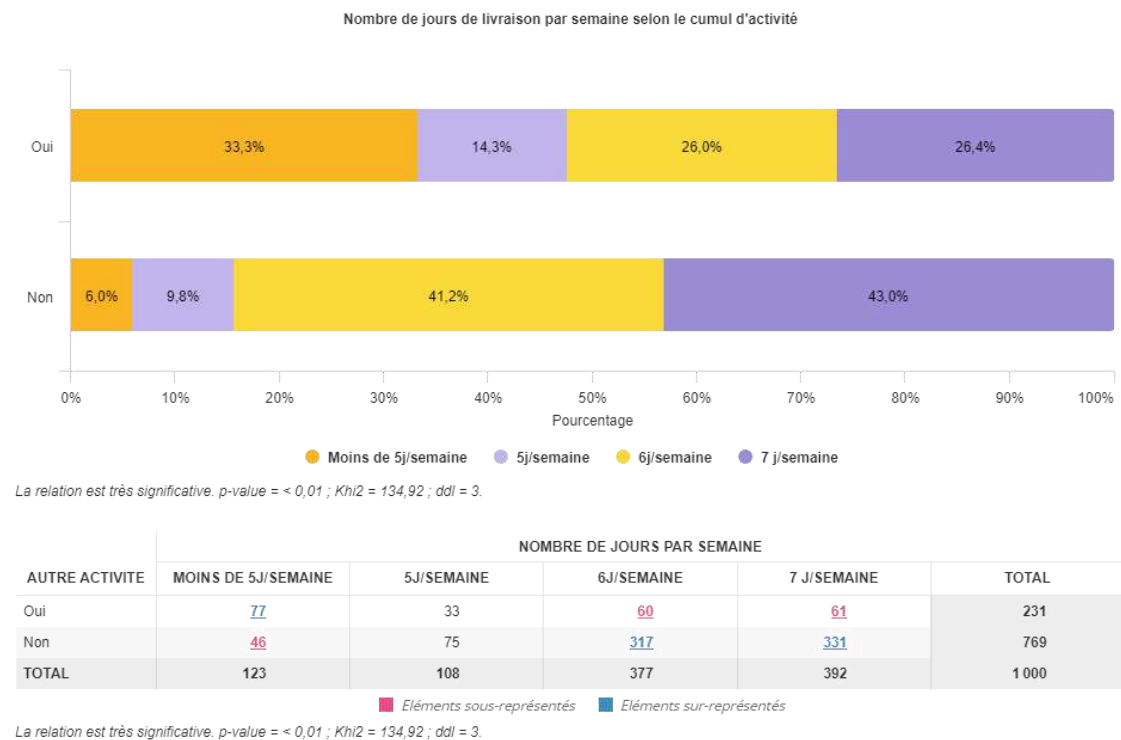
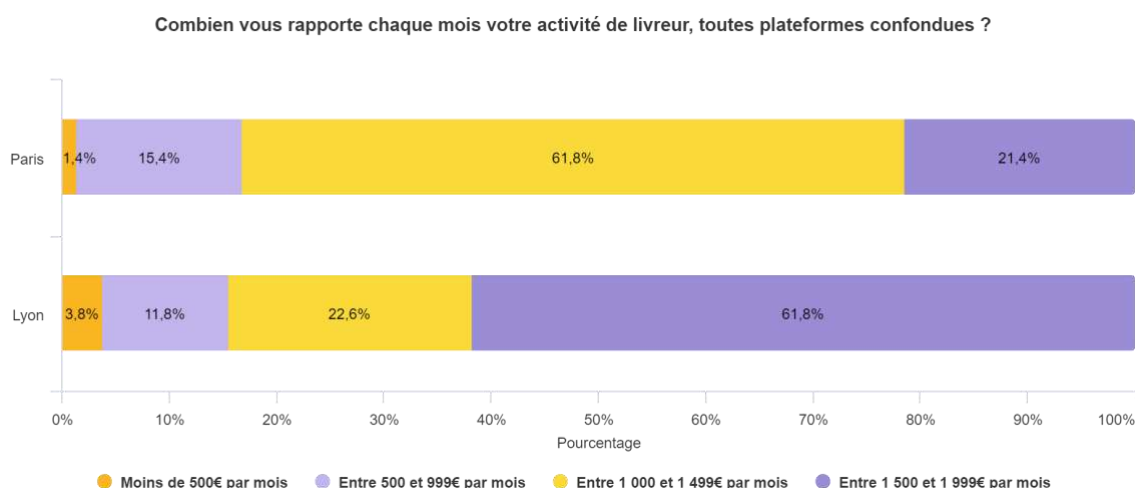


Figure 60 : Répartition des livreurs par nombre moyen de jours de livraison par semaine en fonction du cumul d'activités professionnelles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 000)

Les **livreurs étudiants** travaillent **moins de jours** par semaine que le reste des livreurs : ils sont 43,3% à travailler moins de 5 jours par semaine. Les **livreurs en cumul d'activités professionnelles travaillent également moins de jours par semaine** que ceux dont la livraison est la seule activité : ils sont 33,3% à travailler moins de 5 jours par semaine. Ainsi, si les étudiants ou les livreurs en situation de cumul d'activités ne réalisent pas moins de livraisons journalières que les autres, il y a bien une différence d'activité au regard des jours travaillés, plus marquée dans le cas des étudiants, seuls 17,5% d'entre eux travaillant tous les jours de la semaine (pour 26,4% des livreurs en cumul d'activités).

2.2. REVENUS : DES LIVREURS LYONNAIS DÉCLARANT DES REVENUS PLUS ÉLEVÉS QUE LES LIVREURS PARISIENS

Les livreurs ont été interrogés sur leurs revenus avec la question suivante : « Combien vous rapporte chaque mois votre activité de livreur, toutes plateformes confondues ? », avec pour précisions signalées aux enquêteurs : « Préciser que l'on cherche le chiffre brut, le chiffre d'affaires, pas ce qui reste après les charges sociales ou les frais comme ceux de la location d'un compte. Il s'agit de l'activité pour l'ensemble des plateformes si le livreur travaille pour plusieurs plateformes. ». La question des revenus est en effet délicate : il peut être difficile pour un livreur payé à la course de se représenter son chiffre d'affaires global, notamment dans le cas où certains louent des comptes et ne se voient reverser qu'une partie seulement des leurs gains, « frais » de location de compte déduits. Signalons également que le système de rémunération des plateformes fonctionne souvent à la semaine et non au mois.



Q1 - VILLE	Q50 - REVENUS				TOTAL
	MOINS DE 500€ PAR MOIS	ENTRE 500 ET 999€ PAR MOIS	ENTRE 1 000 ET 1 499€ PAR MOIS	ENTRE 1 500 ET 1 999€ PAR MOIS	
Paris	7	77	309	107	500
Lyon	18	55	106	289	468
TOTAL	25	132	415	396	968

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\chi^2/2 = 190,60$; $ddl = 3$.

Figure 61 : Répartition des livreurs par tranches de revenus déclarés (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – $n = 968$)

Les livreurs **lyonnais** déclarent des **rémunérations** liées à leur activité **plus élevées** que les livreurs parisiens : **la plupart** d'entre eux gagnent **plus de 1 500€** par mois grâce à leur activité (61,8%), tandis qu'à **Paris**, seuls **21,4%** des livreurs déclarent des revenus supérieurs à 1 500€ mensuels et que la majorité y gagne **entre 1 000€ et 1 499€ par mois** (61,8%). Aucun livreur n'a déclaré de revenus mensuels supérieurs à 2 000€ par mois.

Interrogée sur les revenus issus de leur activité de livreur, la **quasi-totalité** des livreurs parisiens a **accepté de répondre** par tranche de revenus (seuls 3 enquêtés ont refusé de répondre).

Ainsi, si la très grande majorité des livreurs parisiens (78,6%) gagne moins de 1 500€ par mois grâce à cette activité, cette proportion a toutefois diminué depuis 2022, où cela concernait 83,1% des répondants. 15,4% des livreurs parisiens gagnent en 2025 entre 500€ et 999€, et 61,4% gagnent entre 1 000€ et 1 500€. 21,4% gagnent plus de 1 500€ par mois, proportion qui a augmenté depuis 2022, où cela représentait 16,8% des livreurs. Une **augmentation des revenus des livreurs parisiens** est donc observée **depuis 2022**.

	Paris 2025		Lyon 2025		Paris 2022		Évolution 2022-2025 à Paris
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	
Nombre de livraisons effectuées par jour	17,9	18	17,0	15	20,8	18	≈↓
Nombre de kilomètres parcourus par jour	49,2	50	53,7	50	38,8	40	↑
Nombre d'heures travaillées par jour	8,6	9	8,1	8	8,5	9	≈
Nombre de jours	5,93	6	5,97	6	5,35	6	≈↑

travaillés par semaine						
Revenus mensuels (tranche)	<1 000€ : 16,8% 1 000-1 499€ : 61,8% ≥1 500€ : 21,4% (hors « Ne sait pas / ne se prononce pas »)	<1 000€ : 15,6% 1 000-1 499€ : 22,6% ≥1 500€ : 61,8% (hors « Ne sait pas / ne se prononce pas »)	<1 000€ : 23,8% 1 000-1 499€ : 59,3% ≥1 500€ : 16,8% Ne sait pas / ne se prononce pas : /	↑		

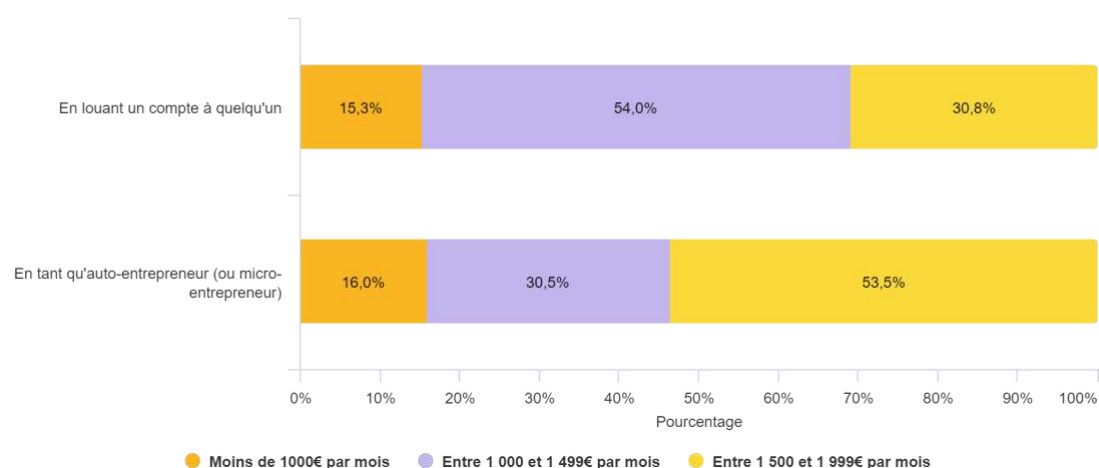
Tableau 2 : Comparaison des résultats des enquêtes livreurs 2022 et 2025 concernant les revenus et le volume d'activité des livreurs

Ainsi, à Paris, par rapport à 2022, si une augmentation des revenus déclarés par les livreurs est observée, celle-ci s'accompagne d'une **légère augmentation du temps de travail** (au niveau du nombre de jours travaillés chaque semaine), et surtout d'une **augmentation significative des distances parcourues** chaque jour pour les livraisons. Cela peut être mis en lien avec les évolutions concernant les types de véhicules, et notamment l'augmentation des livraisons à VAE.

À Paris, les revenus par tranches des livreurs sont similaires entre 2022 et 2025 (environ 80% gagnent moins de 1 500€ par mois). Comparativement à l'enquête menée en 2022, les livreurs semblent travailler davantage pour la même tranche de revenus. Ce n'est pas le cas de toutes les tranches : les livreurs gagnant moins de 1 000€ par mois travaillent moins qu'en 2022, en moyenne 145 heures par mois, contre 156 en 2022. En revanche, **les livreurs qui gagnent entre 1 000€ et 1 500€ par mois travaillent en moyenne 229 heures par mois, contre seulement 204 heures en moyenne en 2022.**

À **Lyon**, le nombre de livreurs n'ayant pas souhaité répondre par tranches de revenus au sujet de leur rémunération est plus important qu'à Paris (6,8%). Les revenus déclarés par les Lyonnais sont très différents de revenus parisiens. Alors que le **nombre de courses par jour est inférieur à la capitale**, et que le **nombre d'heures travaillées par jour est légèrement inférieur**, la rémunération déclarée est **significativement plus importante** : une grande majorité de travailleurs (57,6%) déclarent toucher entre 1 500€ et 2 000€ par mois (alors que seuls 21,3% des livreurs parisiens entrent dans cette catégorie de revenus). Ainsi, à peine plus du tiers des livreurs lyonnais touchent moins de 1500€ (35,7%), alors que cette catégorie est écrasante à Paris (78,1%).

Combien vous rapporte chaque mois votre activité de livreur, toutes plateformes confondues ?



STATUT	REVENUS			TOTAL
	MOINS DE 1000€ PAR MOIS	ENTRE 1 000 ET 1 499€ PAR MOIS	ENTRE 1 500 ET 1 999€ PAR MOIS	
En louant un compte à quelqu'un	71	251	143	465
En tant qu'auto-entrepreneur (ou micro-entrepreneur)	74	141	247	462
TOTAL	145	392	390	927

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 58,65$; $\text{ddl} = 2$.

Figure 62 : Répartition des livreurs par tranches de revenus déclarés en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" et "Autres statuts" - $n = 927$)

Les livreurs en situation de **location de compte** sont beaucoup **moins nombreux à déclarer des revenus supérieurs à 1 500€ par mois** : si, pour tous les livreurs (location de compte ou non), la proportion de livreurs gagnant moins de 1 000€ est équivalente (15,3% pour 16%), les livreurs qui louent un compte sont une majorité à gagner entre 1 000€ et 1 499€ (54%) et seulement 30,8% à gagner 1 500€ ou plus par mois, tandis que les proportions sont inversées pour les livreurs auto-entrepreneurs, qui sont une majorité (53,5%) à gagner entre 1 500 et 1 999€ et seulement 30,5% à gagner entre 1 000 et 1 499€. Cela peut s'expliquer notamment par la commission que prennent certains loueurs de compte sur les revenus du livreur.

À titre de comparaison, sur la base d'une durée de travail hebdomadaire de 35 heures (soit 151,67 heures par mois), le niveau du **salaire minimum** (SMIC) s'établit en 2025 à 1 801,80€ mensuels brut¹⁹. Puisque leurs revenus n'ont été indiqués par les livreurs que sous la forme de tranches, il ne nous est pas possible de comparer précisément revenus des livreurs et SMIC horaire. Nous pouvons cependant indiquer, pour

¹⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/000879877> consulté le 28/11/2025

chaque tranche de revenus, les nombres moyen et médian d'heures travaillées²⁰, et les mettre en regard du SMIC mensuel, correspondant à 150 heures de travail. Nous observons tout d'abord que le nombre d'heures travaillées augmente avec le revenu des livreurs. Les livreurs appartenant aux deux catégories se rapprochant le plus du SMIC (ceux à qui la livraison rapporte entre 1 000€ et 1 500€ par mois et ceux à qui elle rapporte entre 1 500€ et 2 000€ par mois) ont un temps de travail supérieur à celui d'un salarié rémunéré au SMIC, même pour la catégorie de ceux qui gagnent 1 000€ à 1 500€ mensuels (soit moins que le SMIC), et qui travaillent en moyenne 228 heures par mois (soit près de 53 heures par semaine). Les livreurs gagnants entre 1 500€ et 2 000€ travaillent en moyenne 264 heures par mois, soit 61 heures par semaine. Seuls les livreurs à qui cette activité rapporte mensuellement moins de 1 000€ y consacrent moins de 150 heures par mois (145 heures). Ces résultats convergent vers le constat que **les livreurs travaillant pour des plateformes gagnent moins que le SMIC horaire**, tout en travaillant en majorité bien davantage que le temps de travail réglementaire, ce qui ajoute une forte pénibilité à leur travail.

3. PERCEPTION DE L'ACTIVITÉ PAR LES LIVREURS

Après avoir fourni des éléments factuels permettant de cerner le profil des livreurs et de délimiter avec précision les contours de leur activité, il convient également de s'intéresser à l'**opinion** et au **ressenti** des livreurs. Quel regard portent-ils sur leur activité de livraison ? Sur leurs conditions de travail ? Se projettent-ils dans un avenir professionnel dans la livraison ? L'enquête fournit des données chiffrées, traduisant et quantifiant l'opinion des livreurs interrogés à Paris et à Lyon, sur divers aspects de leur activité professionnelle, et permet aussi une comparaison dans le temps pour le terrain parisien. Cet aspect a été abordé via des questions prenant la forme d'**échelles de Likert** (accord avec une affirmation, selon quatre niveaux plus modalité « neutre ou sans avis »), méthode permettant de saisir des ressentis ou opinions subjectives par une approche quantitative.

3.1. PERCEPTION DES DIFFICULTÉS DE L'ACTIVITÉ PAR LES LIVREURS

- a) Des relations avec les clients et les restaurateurs difficiles pour les livreurs parisiens, moins pour les livreurs lyonnais

²⁰ Le regroupement des livreurs du terrain parisien et du terrain lyonnais peut ici introduire un biais qu'il convient de mentionner (au vu des différences entre terrains dans le nombre d'heures travaillées).



Figure 63 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les relations avec les clients et les restaurateurs sont difficiles" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 996$)

La perception qu'ont les livreurs de leur relation avec les clients et les restaurateurs **diffère** fortement selon le terrain d'étude. Ainsi, à **Paris**, les **deux tiers** (66,6%) jugent difficiles les relations avec les clients et les restaurateurs, tandis qu'à **Lyon seulement un peu plus d'un tiers** (37,5%) des livreurs jugent que ces relations sont difficiles.

À Paris, 32,1% sont « tout à fait d'accord » avec l'affirmation selon laquelle les relations avec les clients et les restaurateurs sont difficiles. Parmi les livreurs en désaccord, 9,2% seulement ne sont « pas du tout d'accord ». Cela révèle chez les livreurs parisiens un sentiment marqué et partagé de relations difficiles avec les clients et les restaurateurs.

À Lyon en revanche, les livreurs ne sont que 9,9% à être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation proposée, tandis que le quart des livreurs ne sont « pas du tout d'accord ». Contrairement aux livreurs parisiens, les livreurs **lyonnais** n'ont donc **pas une perception négative** de leurs relations avec les clients et les restaurateurs, mais ont au contraire une perception majoritairement positive. Cela pourrait s'expliquer par un des différences sur le marché de la livraison et de la restauration sur les deux terrains, et mériterait des approfondissements qualitatifs.

b) Des relations avec les plateformes qui se détériorent

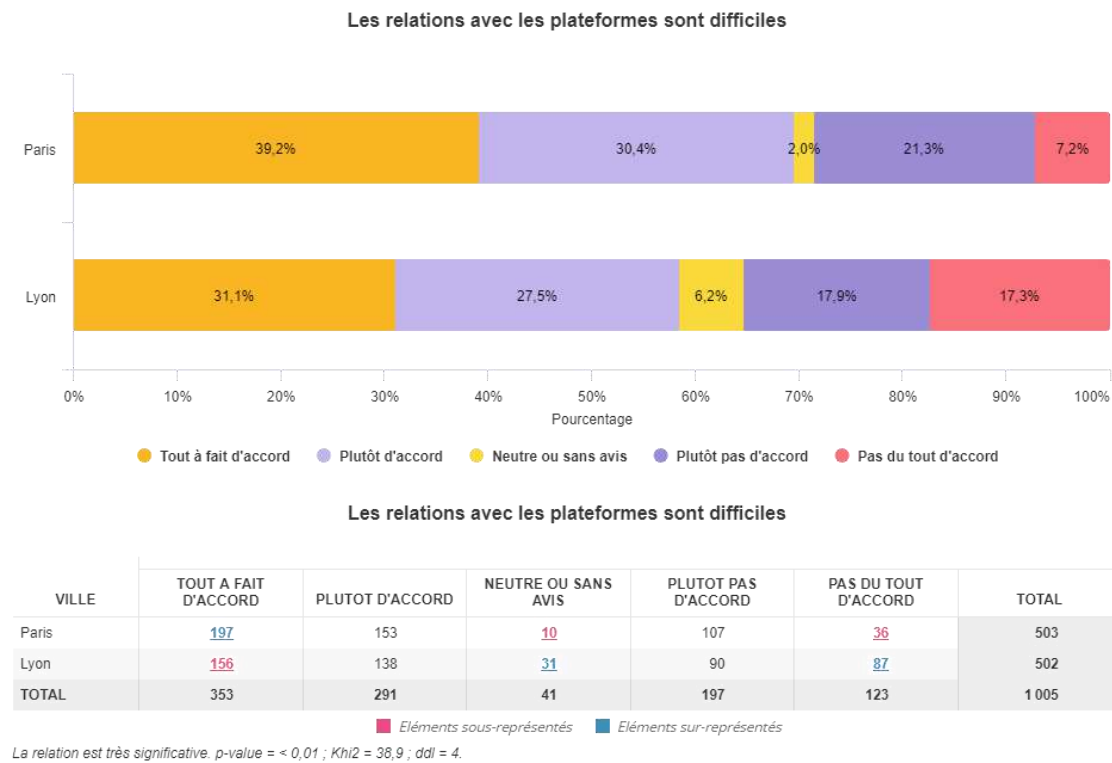


Figure 64 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les relations avec les plateformes sont difficiles"
(échantillon total - n = 1 005)

La majorité des livreurs, qu'ils soient parisiens ou lyonnais, considère que les **relations avec les plateformes** sont **difficiles**, et significativement **moins satisfaisantes que les relations avec les clients ou les restaurateurs**. Cependant, les résultats restent contrastés : à Paris, ce ressenti est partagé par 69,6% des livreurs tandis que cela concerne 58,6% des livreurs à Lyon. L'**expérience de livraison** semble donc **plus négative à Paris**, aussi bien dans les rapports humains que dans les relations avec les plateformes.

À **Paris**, **69,6%** des livreurs estiment que leurs relations avec les plateformes sont **difficiles** (39,2% « tout à fait d'accord », 30,4% « plutôt d'accord »). Seuls 30,8% des livreurs ne les jugent pas difficiles. En 2022, seulement 59,2% des livreurs interrogés exprimaient cet avis, et parmi eux, seuls 15,8% étaient « tout à fait d'accord », la majorité des livreurs restant modérés dans leur opinion, tandis qu'aujourd'hui cette proportion de livreurs « tout à fait d'accord a explosé (39,2%) ». Les relations avec les plateformes se sont donc nettement **dégradées** depuis 2022 sur le terrain parisien, alors qu'elles s'étaient déjà détériorées depuis la précédente enquête (2021).

À **Lyon**, **58,6%** des livreurs considèrent que ces relations sont **difficiles** (31,1% « tout à fait d'accord », 27,5% « plutôt d'accord »), tandis qu'ils sont 35,3% à ne pas avoir cette perception. 17,9% ne sont « plutôt pas d'accord », et, proportion la plus marquante et la plus différente par rapport à Paris, **17,3%** ne sont

« **pas du tout d'accord** », estimant donc que les relations avec les plateformes ne sont pas difficiles du tout (ils ne représentent que 7,2% des répondants à Paris). Quand on compare ces résultats avec le ressenti concernant les relations avec les clients et les restaurateurs, l'opinion exprimée est toutefois **nettement plus négative** concernant les plateformes que concernant les premiers.

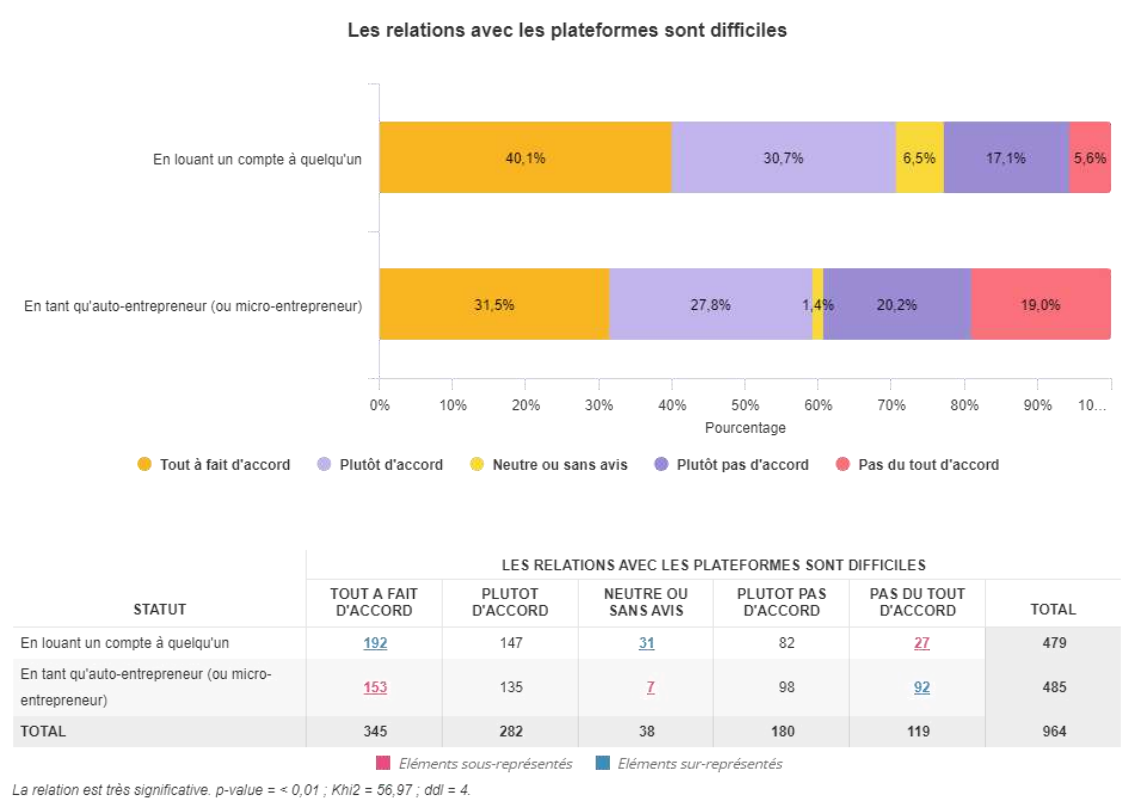


Figure 65 : Répartition des livreurs par accord avec l’affirmation “Les relations avec les plateformes sont difficiles” en fonction du statut (échantillon total excluant les observations “autres statuts” – n = 964)

Les livreurs en situation de **location de compte** sont **plus nombreux à estimer que les relations avec les plateformes sont difficiles** : 70,8% sont d’accord avec l’affirmation, soit 40,1% « tout à fait d’accord » et 30,7% « plutôt d’accord ». À l’inverse, seuls 5% d’entre eux ne sont pas du tout d’accord avec l’affirmation tandis que les livreurs auto-entrepreneurs sont 19% à n’être pas du tout d’accord.

- c) Trop de livreurs par rapport au nombre de courses : une perception qui gagne du terrain au sein de la profession

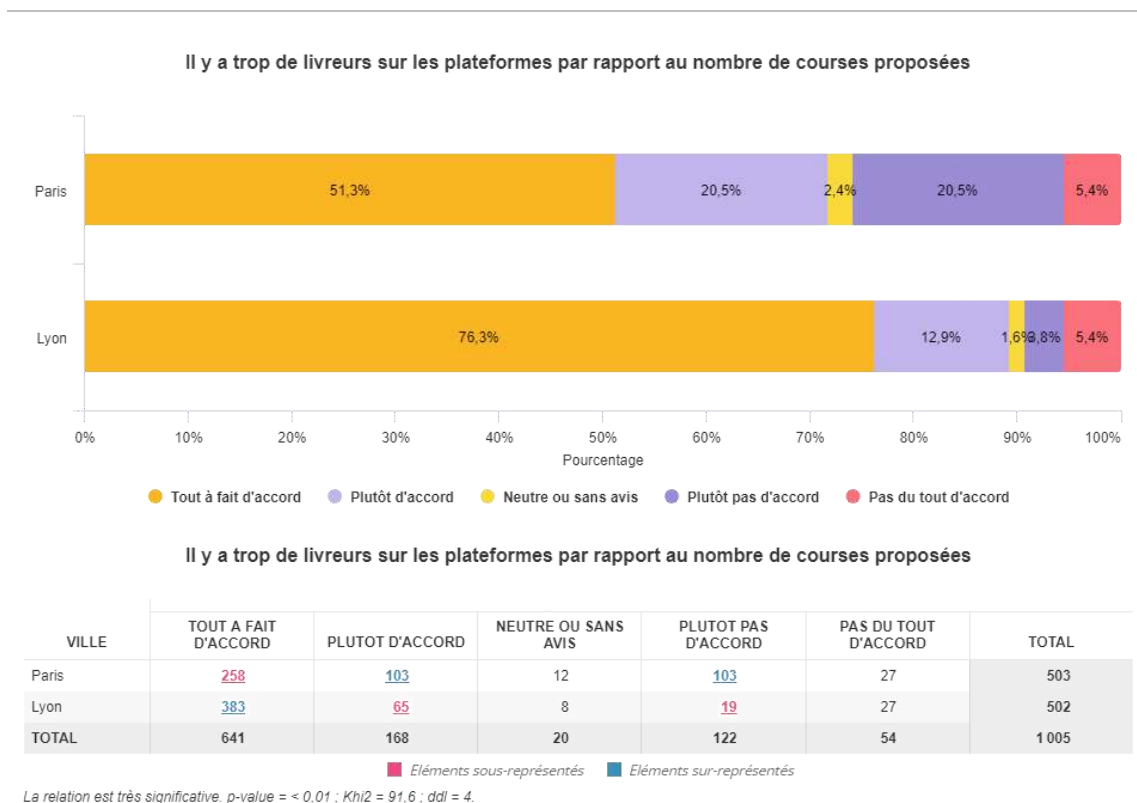


Figure 66 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées" (échantillon total - n = 1 005)

La perception selon laquelle il y aurait **trop de livreurs par rapport au nombre de courses proposées** est **largement partagée** par les livreurs, lyonnais ou parisiens, mais **davantage à Lyon**.

À Paris, 71,8% sont de cet avis, parmi lesquels **51,3%**, soit la moitié, sont « **tout à fait d'accord** » avec cette affirmation. 20,5% d'entre eux sont plus mesurés, et estiment n'être « **plutôt pas d'accord** », mais la proportion de livreurs « **pas du tout d'accord** » est marginale (5,4%). La proportion de livreurs pensant que l'offre (de travail) excède la demande a **progressé** par rapport à 2022 et 2021 (71,8% en 2025 contre 62,3% en 2022 et 48,2% en 2021), suggérant **une dégradation progressive de la situation**.

À Lyon, cette **perception** est **encore plus forte** : elle est partagée par 89,2% des livreurs interrogés, soit **neuf livreurs sur dix**. Plus des trois quarts (76,3%) sont « **tout à fait d'accord** » avec l'affirmation selon laquelle il y a trop de livreurs par rapport aux courses proposées. Cela pourrait s'expliquer notamment par **l'ancienneté plus importante des livreurs à Lyon** : les livreurs qui travaillent depuis plus longtemps sont plus susceptibles d'avoir perçu un changement dans leur profession (revenus, nombre de courses proposées, etc.) et sont peut-être également plus récalcitrants à l'arrivée de nouveaux travailleurs sur le secteur. Cela pourrait également être lié à un rapport offre/demande différent sur le marché parisien ou sur le marché lyonnais, avec à Lyon une perception plus marquée de « saturation » de l'activité de livraison.

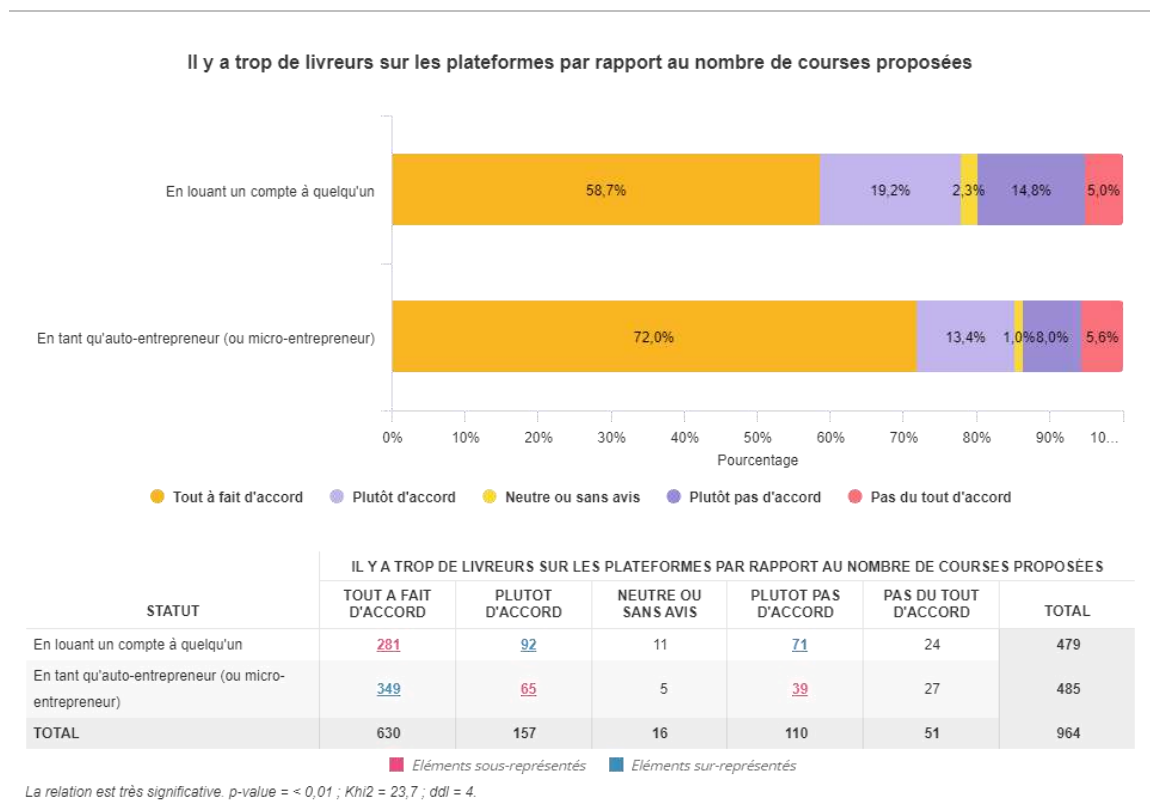


Figure 67 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" – $n = 964$)

Les livreurs en situation **de location de compte** sont **plus mesurés** que les livreurs auto-entrepreneurs en ce qui concerne l'affirmation selon laquelle **il y aurait trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées**. En effet, ils sont 58,7% à être « tout à fait d'accord » contre 72,0% parmi les livreurs auto-entrepreneurs, et ils sont 19,8% à ne pas être d'accord avec l'affirmation, tandis que les livreurs auto-entrepreneurs ne sont que 13,6% dans ce cas.

d) Une perception de risque d'accident très élevée, surtout à Lyon

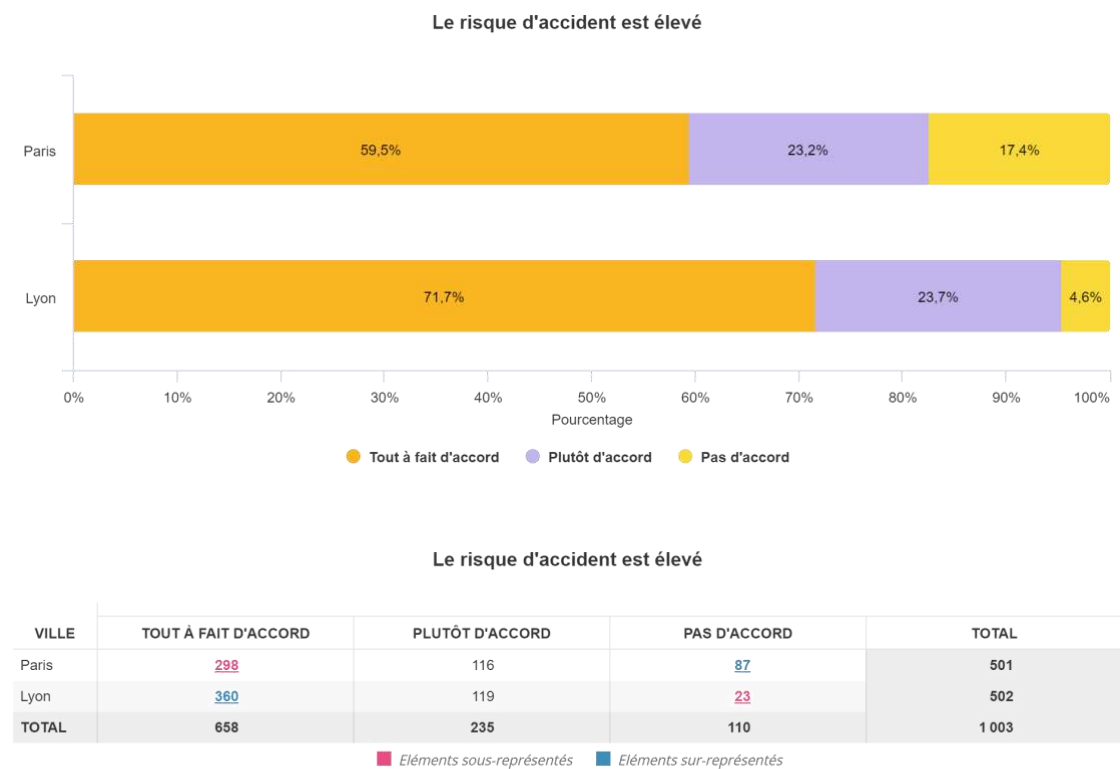


Figure 68 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque d'accident est élevé" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 1\,003$)

La majorité des livreurs parisiens ou lyonnais considère que le **risque d'accident** dans leur profession est **élevé** ; cependant, il semble que les livreurs **lyonnais** soient encore **plus sensibles au risque** d'accident que les livreurs parisiens.

À Paris, **82,7%** des livreurs estiment que le **risque d'accident** est **élevé** (59,5% « tout à fait d'accord » et 23,2% de « plutôt d'accord »). Cependant, une proportion non négligeable de livreurs ne considère pas que le risque d'accident soit important : 17,4% ne sont pas d'accord avec cette affirmation. La perception de ce risque a **diminué à Paris depuis 2022**, où l'écrasante majorité des répondants (94,1%) estimait le risque d'accident élevé, avec près de 77,2% de « tout à fait d'accord ». Les chiffres de 2025 semblent en revanche rejoindre ceux de 2021 (72,1% des livreurs interrogés estimaient que le risque d'accident était élevé). Cela peut laisser penser que les risques d'accident ont baissé, ou du moins que la crainte de l'accident s'est amenuisée.

À **Lyon** en revanche, la proportion de livreurs estimant que le métier comporte de forts risques d'accident est largement plus élevée qu'à Paris : **95,4%**. 71,7% sont « tout à fait d'accord » avec cette perception. Très peu de livreurs sont en désaccord avec cette vision (4,6%). Ainsi, il semble que le risque d'accident

soit perçu comme plus important à Lyon. Comme sur les autres perceptions, ces différences appelleraient un travail qualitatif et de terrain pour être expliquées.

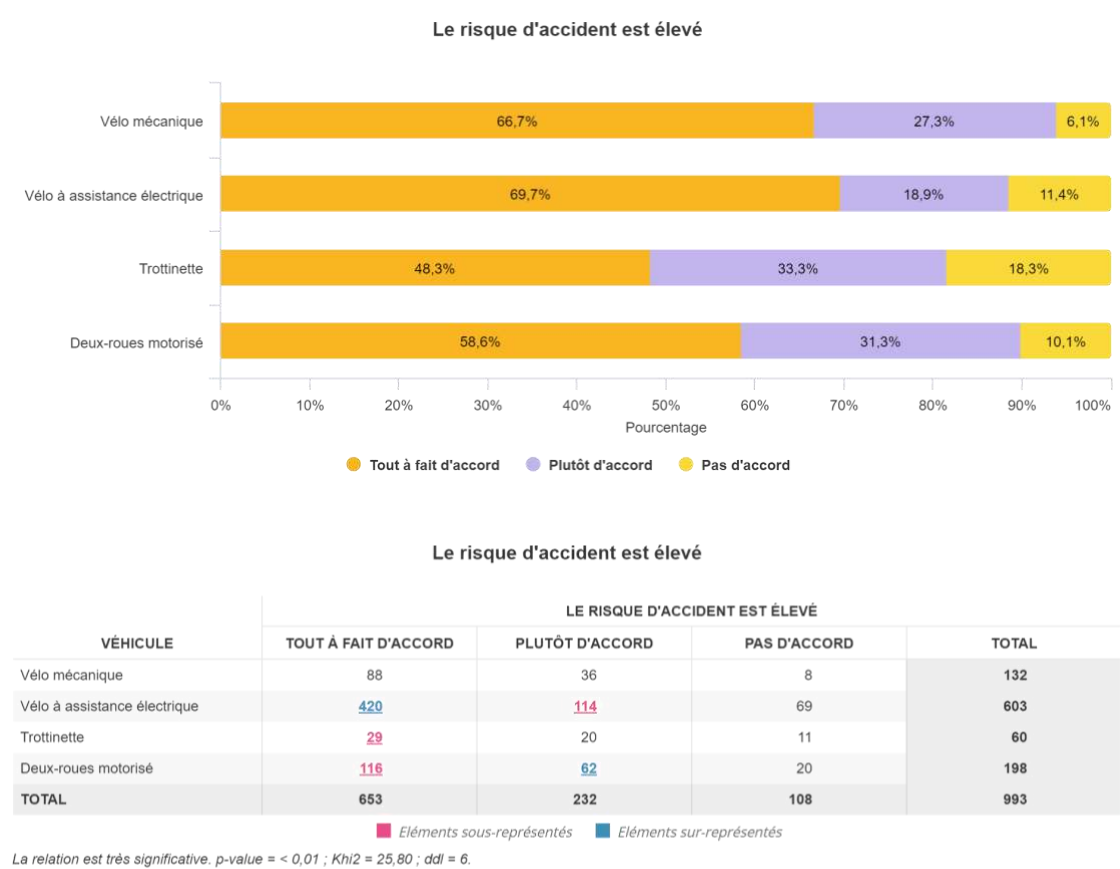


Figure 69 : Répartition des livreurs par accord avec l’affirmation “Le risque d’accident est élevé” en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations “Neutre ou sans avis” – $n = 993$)

Le croisement entre risque perçu d’accident et type de véhicule utilisé par les livreurs fait ressortir quelques variations significatives portant sur le degré de risque perçu (différences significatives entre les livreurs « tout à fait d’accord » et « pas du tout d’accord »). Les livreurs utilisant un **vélo à assistance électrique** comme véhicule principal sont **plus nombreux à être « tout à fait d’accord »** sur le fait que le risque d’accident est élevé et moins nombreux à être nuancés sur ce risque (« plutôt d’accord »). À l’inverse, les livreurs à deux-roues motorisés ont moins tendance à être « tout à fait d’accord » avec l’affirmation et davantage tendance à se déclarer « plutôt d’accord ».

e) Des horaires de travail globalement perçus comme difficiles

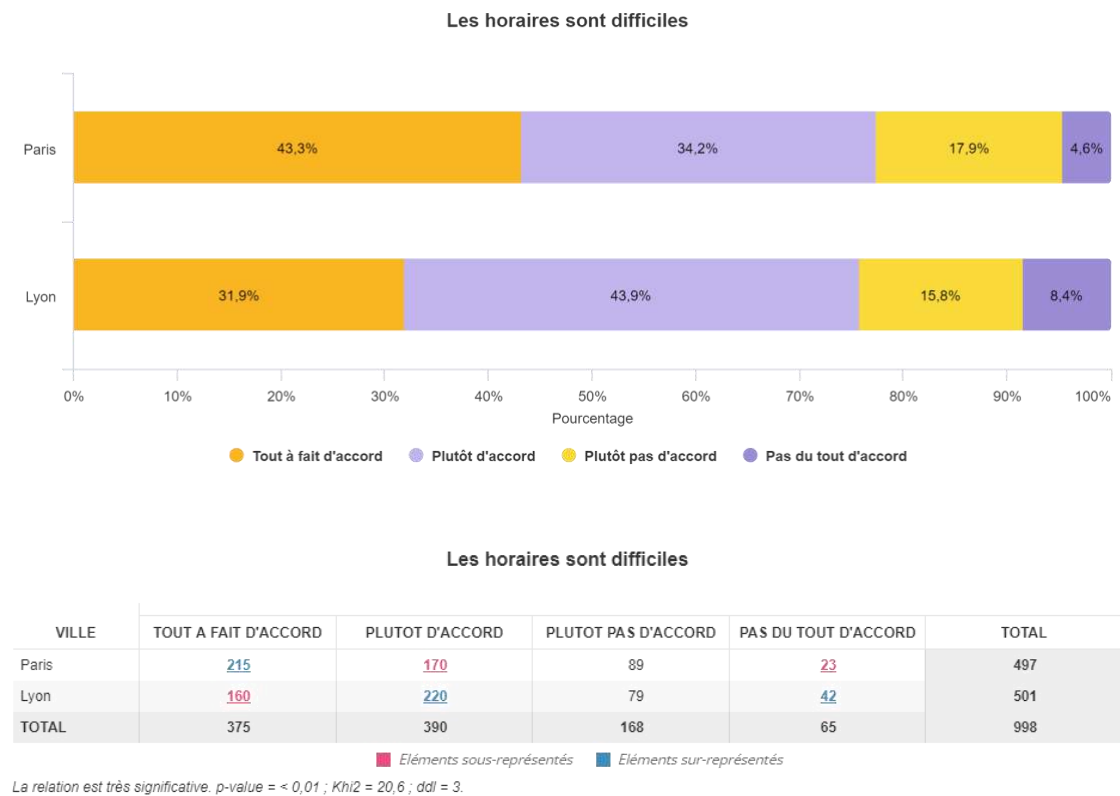


Figure 70 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les horaires sont difficiles" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 998$)

Les **trois quarts** des livreurs, qu'ils soient lyonnais ou parisiens, **estiment que leurs horaires** de travail sont **difficiles**.

À **Paris**, ils **77,5%** des livreurs jugent les horaires difficiles (43,3% « tout à fait d'accord », 34,2% « plutôt d'accord »). 22,5% de livreurs estiment que leurs horaires de travail ne sont pas difficiles, et seuls 4,6% sont catégoriques (« pas du tout d'accord »). Rappelons que les livreurs travaillent surtout aux heures de repas, soit essentiellement le midi et le soir, pouvant aller jusque tard dans la nuit. La part des livreurs considérant que ses horaires de travail sont difficiles est relativement **stable depuis 2022**, où ils représentaient alors 75,8% des répondants. Pourtant, les livreurs interrogés travaillent en moyenne plus que ceux enquêtés en 2022, puisqu'ils travaillent plus d'heures et plus de jours par semaine en moyenne. C'est donc la perception des horaires de travail qui est moins négative qu'auparavant.

À **Lyon**, bien que la proportion de livreurs généralement d'accord avec le fait que leurs horaires de travail sont difficiles soit similaire avec celle observée à Paris (75,8%), des **différences** de perception existent entre les livreurs des deux villes. En effet, parmi les livreurs d'accord, la part de « tout à fait d'accord » est plus faible à Lyon (31,9% des répondants, contre 43,9% de « plutôt d'accord »). De **plus, parmi les livreurs n'estimant pas que leurs horaires de travail soient un problème, la part de répondants « pas du tout**

d'accord » est beaucoup plus importante : elle représente 8,4% des livreurs lyonnais, là où elle ne représente que 4,6% des livreurs parisiens. Ainsi, bien que généralement d'accord sur le fait que les horaires de travail soient difficiles, une **plus grande tendance à la satisfaction** peut être notée à **Lyon**, rejoignant les autres perceptions plus positives qu'à Paris déjà observées.

f) Un métier perçu comme trop physique par la majorité des livreurs

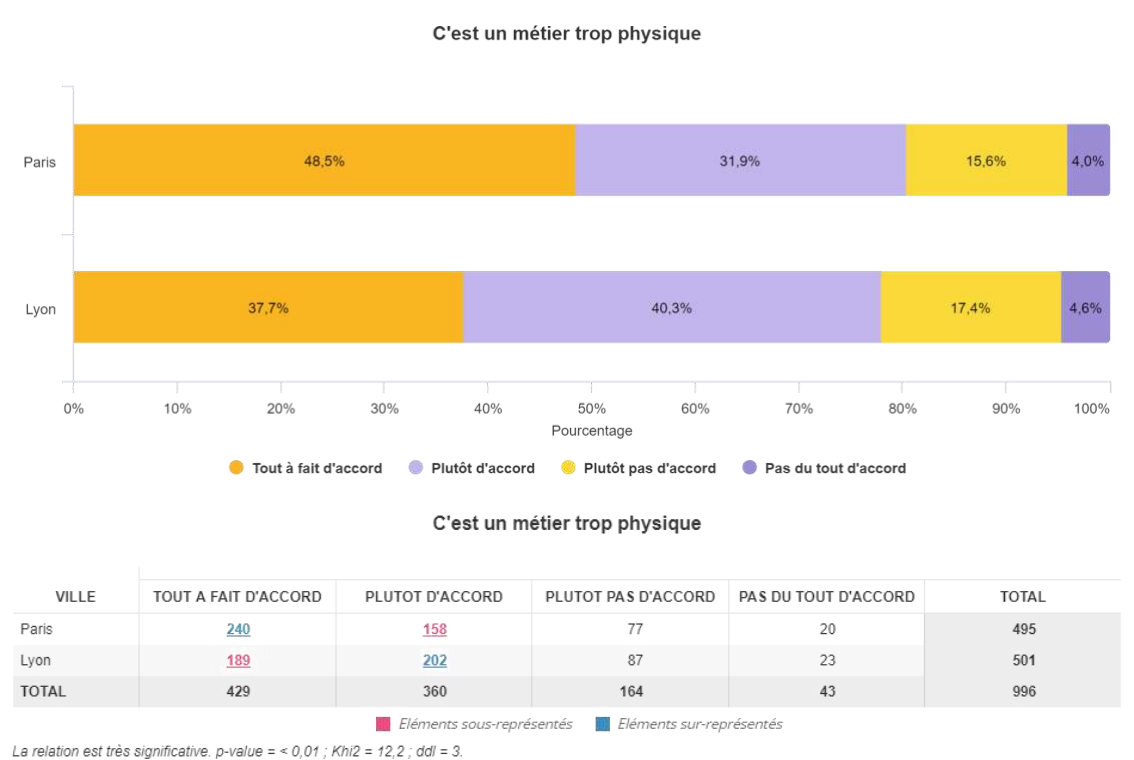


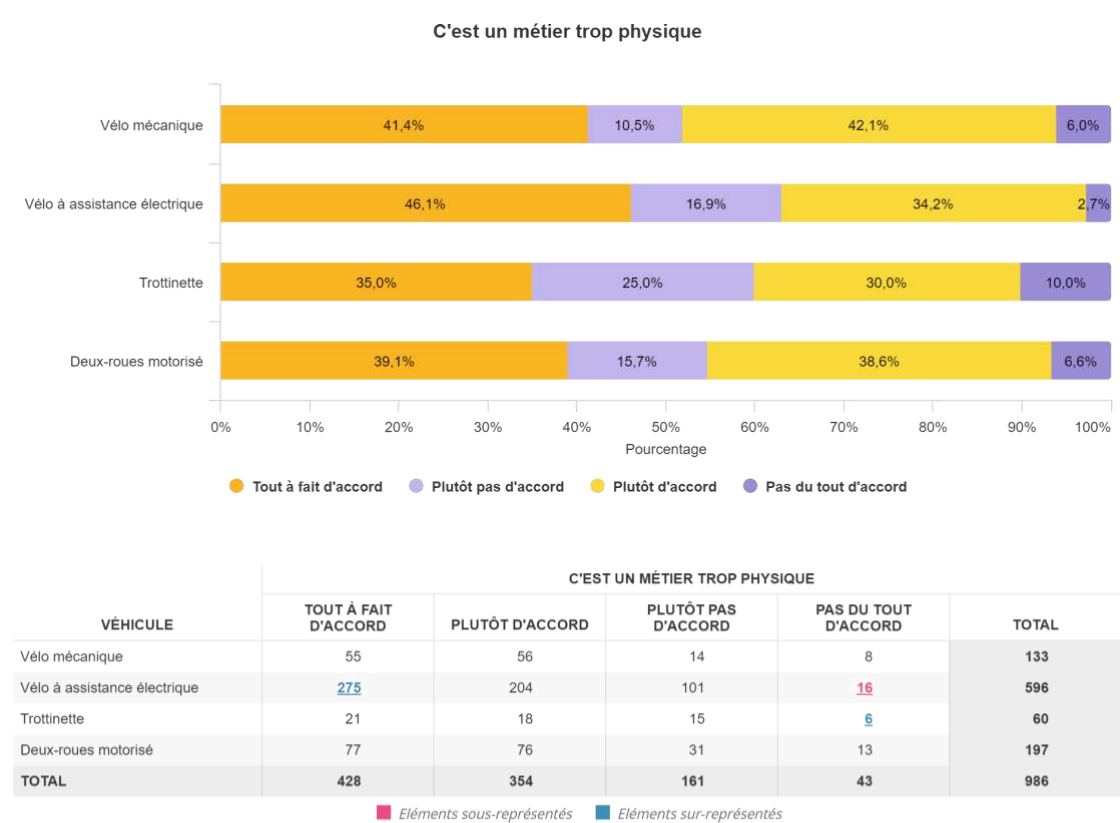
Figure 71 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "C'est un métier trop physique" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 996)

La **majorité** des livreurs, qu'ils soient lyonnais ou parisiens, perçoivent leur métier comme étant **trop physique**.

À Paris, **80,4%** des livreurs trouvent que leur métier est **trop physique** (48,5% « tout à fait d'accord », 31,9% « plutôt d'accord »). Cela est peut-être lié à la large part des enquêtés réalisant leur activité à vélo (80% de l'échantillon), ainsi qu'au temps de travail quotidien important et aux horaires difficiles mentionnés précédemment. Toutefois, la proportion des livreurs ayant déclaré estimer ce métier comme trop physique est plus basse comparativement à l'enquête de 2022 : 88,6% des livreurs déclaraient alors que leur métier était trop physique. Cette évolution peut s'expliquer par la **baisse de l'utilisation des vélos mécaniques** pour la livraison depuis 2022 à Paris, au profit de vélos à assistance électriques voire de deux-roues motorisés, véhicules reposant moins sur l'énergie musculaire des livreurs. La proportion

de livreurs considérant leur métier comme trop physique est néanmoins plus élevée en 2025 qu'en 2021 et en 2020 (alors respectivement de 57,7% et 55%²¹).

À **Lyon**, 78% considèrent leur métier comme étant trop physique, mais comparé aux réponses des livreurs parisiens, les livreurs lyonnais sont plus mesurés : 40,3% sont « plutôt d'accord » avec l'affirmation selon laquelle la livraison est un métier trop physique, tandis que 37,7% sont « tout à fait d'accord » avec cette affirmation. Les livreurs lyonnais sont donc **légèrement moins sensibles à la difficulté physique** de leur métier que les livreurs parisiens, ce qui s'explique en partie par un usage moins important du vélo (66% des répondants) au profit d'un usage plus marqué du deux-roues motorisé personnel.



La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Chi}^2 = 22,84$; $\text{ddl} = 9$.

Figure 72 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "C'est un métier trop physique" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres véhicules" – $n = 986$)

Dans cette analyse, les fatbikes ont été intégrés à la catégorie VAE pour des raisons statistiques. Il ressort que les **livreurs à vélo à assistance électrique** (dont fatbikes) perçoivent davantage leur métier comme « trop physique » : 46,1% d'entre eux sont « tout à fait d'accord » avec cette affirmation, soit davantage que les livreurs à vélo mécanique (41,4% « tout à fait d'accord »).

²¹ En 2020 55% des livreurs enquêtés déclaraient « ne pas aimer la difficulté physique du métier ».

g) Des conditions météo difficiles, surtout à Lyon

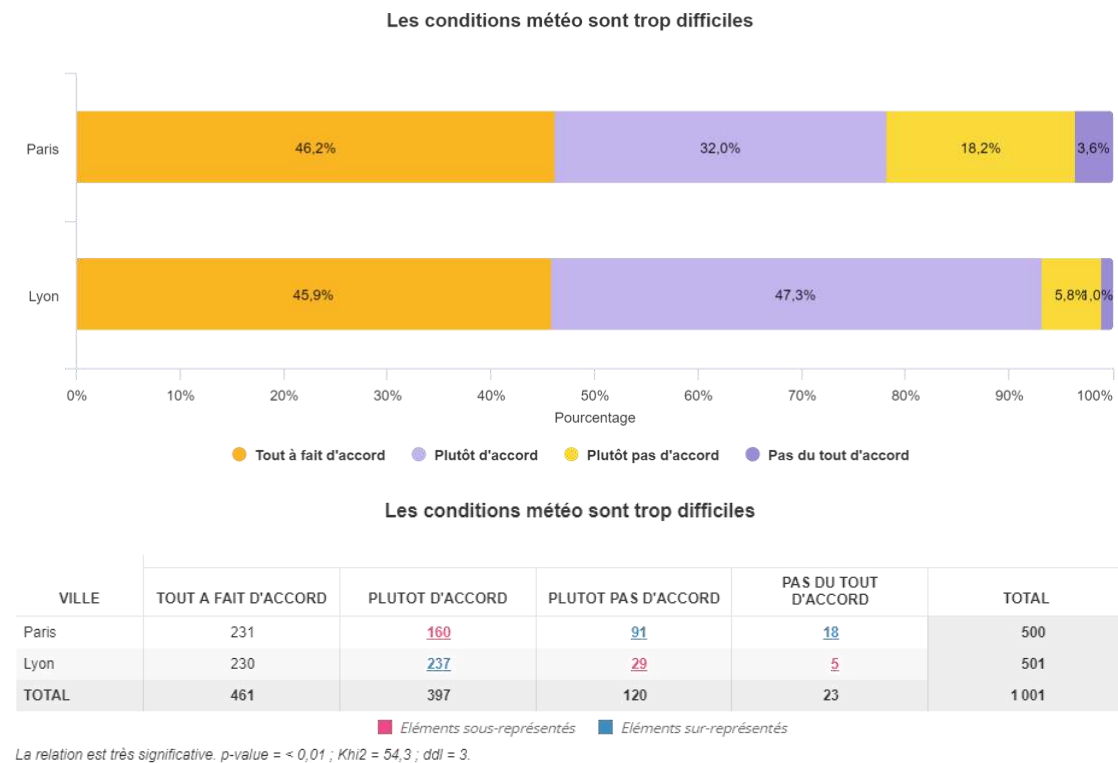


Figure 73 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les conditions météo sont difficiles" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" - $n = 1\,001$)

Les **conditions météorologiques** sont **largement considérées** comme étant **trop difficiles** par les livreurs parisiens comme lyonnais, cependant les livreurs **lyonnais** sont **davantage préoccupés** par la météo que les livreurs parisiens : 93,2% d'entre eux considèrent que les conditions météo sont trop difficiles, contre 78,2% des livreurs parisiens ayant la même perception.

Plus des trois quarts des livreurs **parisiens** (78,2%) estiment que les conditions météo affectent négativement leur expérience de livraison (46,2% « tout à fait d'accord » et 32,0% de « plutôt d'accord »). Rappelons ici que le métier de livreur est un métier pratiqué en extérieur, presque exclusivement avec des véhicules sans carrosseries (livraison en voiture marginale) et s'avère donc très exposée aux aléas météorologiques (pluie, froid, vent, tempêtes, vagues de chaleur...) ce qui peut affecter la santé des travailleurs. De plus, rappelons que l'enquête a été réalisée au mois d'octobre. Cependant, cette proportion est inférieure à celle observée en 2022, où 85,3% des livreurs jugeaient les conditions météorologiques de leur métier difficiles (l'enquête avait eu lieu au mois de mars), mais supérieure à la proportion observée en 2021 (65%, l'enquête ayant été réalisée au mois de février). Il est possible que les livreurs en 2025 portent leurs sujets de préoccupation majeurs sur d'autres objets.

À **Lyon**, la proportion de livreurs préoccupés par les conditions météorologiques est très importante avec **plus de neuf livreurs sur dix** (93% des répondants, avec 45,9% sont « tout à fait d'accord » et 47,3% sont « plutôt d'accord »). Seuls 5,8% ne sont « plutôt pas d'accord », et moins de 1% n'est « pas du tout d'accord ». Les livreurs lyonnais sont donc bien plus préoccupés par les conditions météorologiques que les livreurs parisiens.

Cette différence de perception pourrait s'expliquer par les **différences de climat entre Paris et Lyon** : à **Lyon**, en **hiver**, les **températures sont en moyennes plus basses** à Lyon qu'à Paris (1 °C de température minimale moyenne en janvier et en février à Lyon, contre 3 °C sur la même période à Paris), tandis qu'**en été les températures y sont en moyennes plus élevées** (28 °C de température maximale moyenne en juillet et août à Lyon, contre 26 °C sur la même période à Paris). Lyon comporte également **deux fois plus de jours de gel** par an que Paris (42 jours, contre 21 seulement à Paris), **plus de précipitations** (821 mm par an en moyenne, contre 634 mm pour Paris) et plus de jours de **vents forts** (56 jours par an en moyenne, contre 40 à Paris)²².

²² Tendances météorologiques issues de Météo Express, fondée sur des données météorologiques comprises entre 1991 et 2020.

h) Des livreurs parisiens déclarant davantage consacrer trop de temps à l'entretien de leur véhicule que les livreurs lyonnais

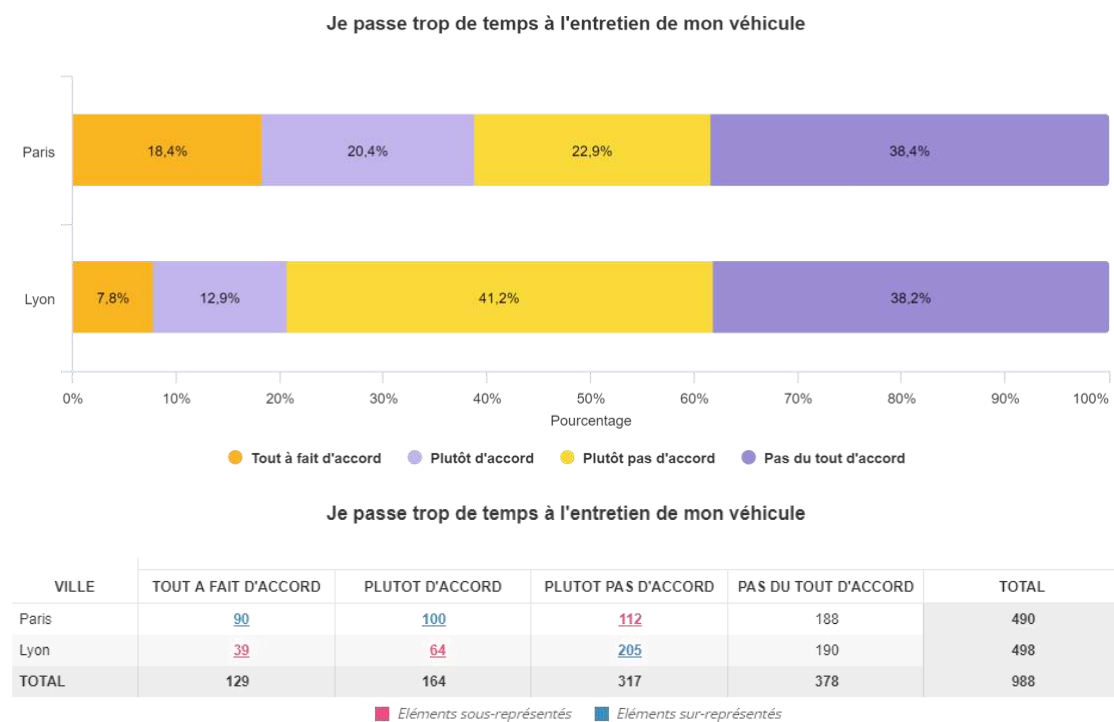


Figure 74 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je passe trop de temps à l'entretien de mon véhicule" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 988$)

L'entretien du véhicule est la difficulté la moins mise en avant par les livreurs interrogés : à Lyon comme à Paris, la majorité des livreurs ne considère pas passer trop de temps à l'entretien de son véhicule. 38% d'entre eux ne sont même « pas du tout d'accord » avec l'affirmation selon laquelle ils passeraient trop de temps à l'entretien de leur véhicule.

À Paris, 38,8% des livreurs jugent qu'ils passent trop de temps à l'entretien de leur véhicule (18,4% « tout à fait d'accord », 20,4% « plutôt d'accord »). La majorité des livreurs (61,3%) ne trouve pas que le temps alloué à l'entretien de son véhicule soit excessif. C'est toutefois une préoccupation bien plus présente parmi les livreurs parisiens que parmi les livreurs lyonnais, qui ne sont que 20,7% à juger passer trop de temps à l'entretien de leur véhicule.

Cela peut s'expliquer par la différence de véhicules utilisés entre les deux villes : à Paris, les livreurs utilisent beaucoup plus de fatbikes, nécessitant un entretien régulier et complexe, tandis qu'à Lyon l'usage majoritaire est plutôt le deux-roues motorisé thermique ainsi que le vélo mécanique, tous deux nécessitant un entretien moins complexe, notamment le vélo mécanique (voir graphique suivant). À Lyon, ils sont ainsi plus des trois-quarts (79,4%) à ne pas se sentir concernés par le sujet : 41,2% se disent

« plutôt pas d'accord » avec l'affirmation, et 38,2% « pas du tout d'accord ». La proportion de livreurs très concernés (« tout à fait d'accord ») n'est que de 7,8%.

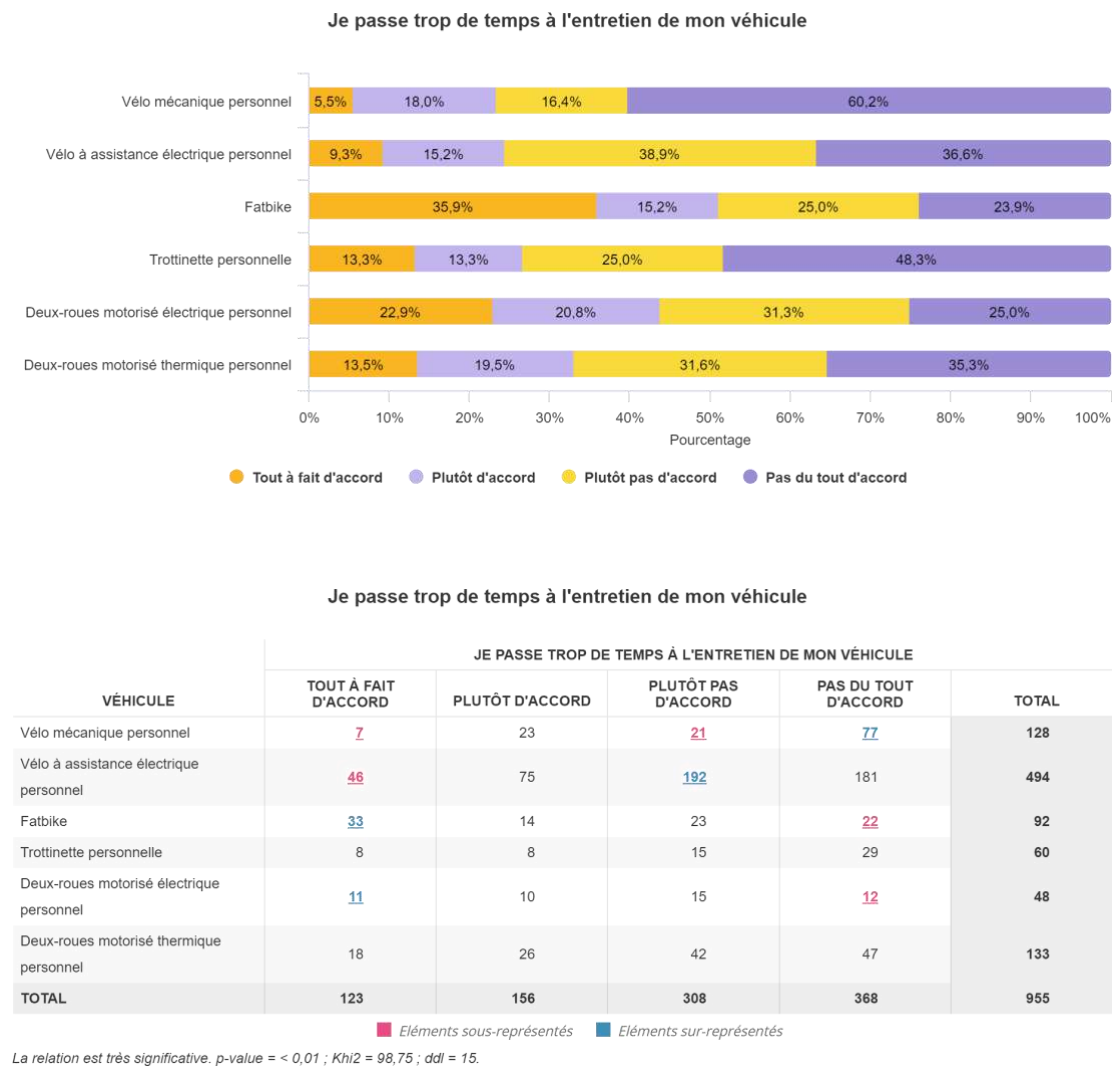


Figure 75 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je passe trop de temps à l'entretien de mon véhicule" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres véhicules" – $n = 955$)

Les livreurs utilisant un **fatbike** sont **plus nombreux à indiquer qu'ils passent trop de temps à l'entretien de leur véhicule** : 35,9% d'entre eux sont « tout à fait d'accord avec cette affirmation » et 15,2% plutôt d'accord ». Dans une moindre mesure, les livreurs à deux-roues motorisé thermique personnel sont également plus nombreux à estimer passer trop de temps à l'entretien de ce véhicule : 22,9% de « tout à fait d'accord ».

À l'inverse, les livreurs à **vélo mécanique personnel** se distinguent par le fait qu'ils **déclarent passer peu de temps à l'entretien de leur véhicule** : moins d'un quart d'entre eux estime que cela leur prend trop de temps et 60,2% ne sont pas du tout d'accord avec l'affirmation selon laquelle ils y passent trop de temps.

i) Un risque de vol perçu comme très important, et plus présent à Lyon qu'à Paris

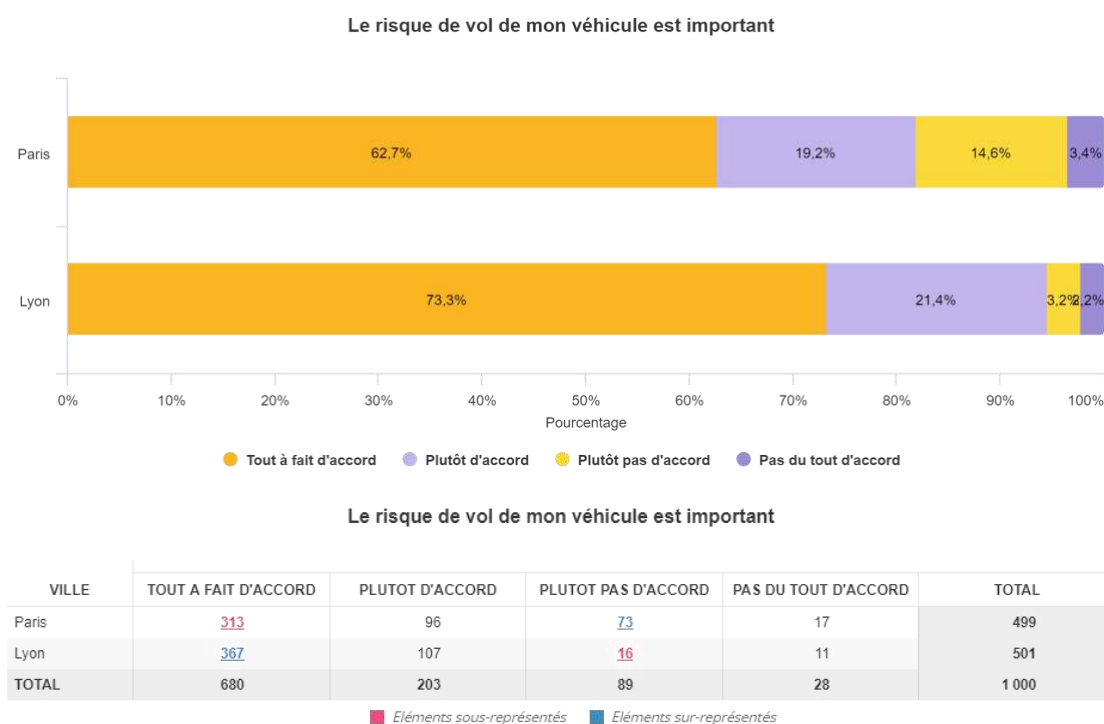


Figure 76 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque de vol de mon véhicule est important" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 1\,000$)

Le **risque de vol du véhicule de livraison** est un risque perçu comme important par la **majorité** des livreurs à Lyon comme à Paris. Cependant, les livreurs **lyonnais** apparaissent **davantage préoccupés** par ce risque que les livreurs parisiens.

À **Paris**, **81,9%** des livreurs sont préoccupés vis-à-vis du risque de vol, et **62,7%** sont **très inquiets** (« tout à fait d'accord »), soit la majorité d'entre eux. Sachant l'**investissement** important que représente le véhicule (vélos à assistance électrique, fatbikes et deux-roues motorisés divers valent tous plusieurs centaines d'euros), et son caractère crucial à la conduite de l'activité de livraison, le vol constitue un risque important pour les livreurs. Toutefois, force est de constater que les livreurs **parisiens** ne sont **pas unanimement préoccupés** par le risque de vol, au contraire des livreurs lyonnais (94,7% de livreurs jugeant le risque de vol important à Lyon) : 18,0% ne considèrent pas que cela constitue un risque important à Paris. Bien que les livreurs considérant qu'il n'existe aucune menace soient clairement minoritaires (3,4% de « pas du tout d'accord »), une proportion non négligeable de livreurs parisiens n'est pas particulièrement inquiète du risque de vol de son véhicule (14,6% de « plutôt pas d'accord »). Pourtant, les livreurs lyonnais n'ont pas forcément des véhicules beaucoup plus coûteux que les livreurs parisiens. Ainsi, cette donnée appelle un approfondissement qualitatif pour comprendre les raisons qui expliquent la moindre préoccupation des livreurs parisiens concernant le risque de vol de leur véhicule.

À Lyon, la **quasi-totalité** des livreurs (94,7%) considère que le **risque de vol** de leur véhicule est important et seuls 5,2% ne perçoivent pas ce risque comme important. Parmi les livreurs préoccupés, les trois quarts (73,3%) se disent « tout à fait d'accord », pour 21,4% de « plutôt d'accord ». Ainsi, les livreurs lyonnais sont considérablement plus préoccupés par le risque de vol de leur véhicule que les livreurs parisiens.

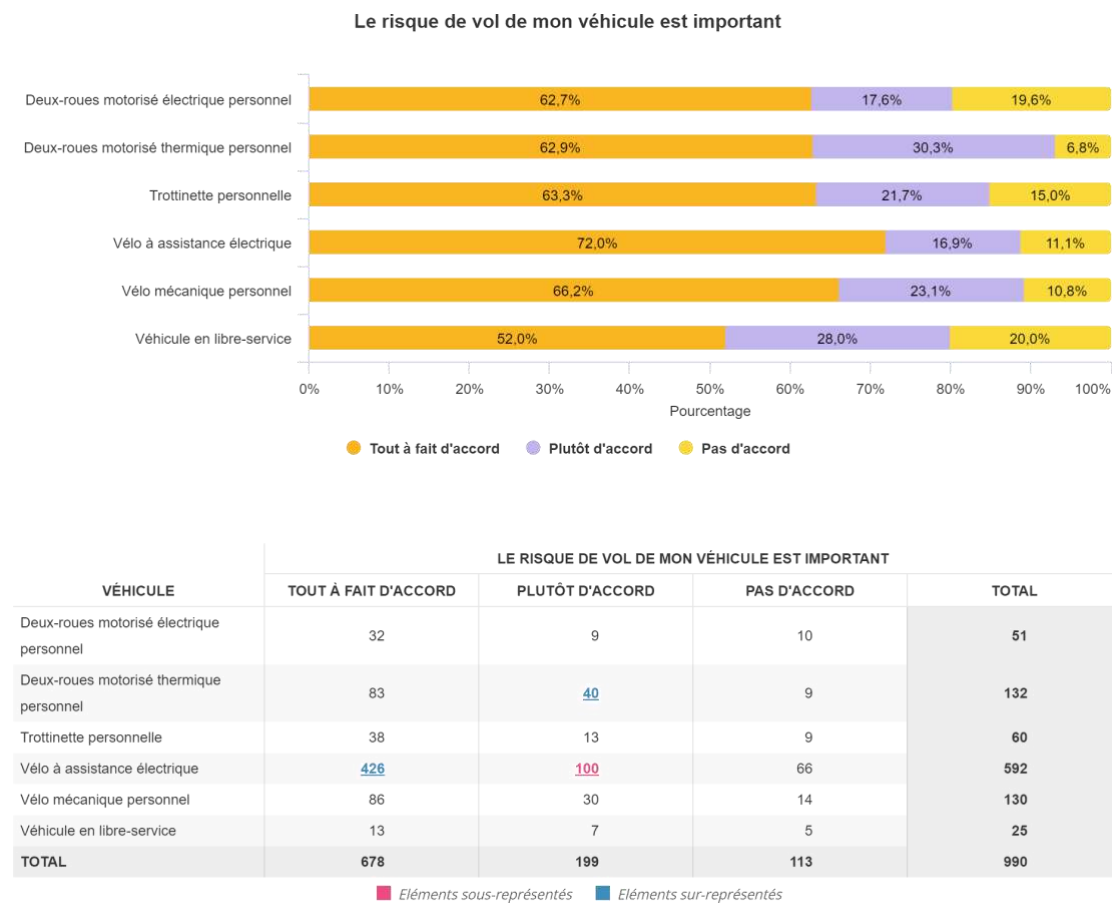


Figure 77 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque de vol de mon véhicule est important" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 990$)

En croisant le risque perçu de vol et le type de véhicule utilisé, Paris et Lyon confondus, on constate que **le risque de vol inquiète surtout les utilisateurs de deux-roues motorisés thermiques** (93,2% d'entre eux sont d'accord avec l'affirmation), **puis les utilisateurs de vélo mécanique** (89,3%) **et les utilisateurs de vélos à assistance électrique** (88,9%). Les différences significatives portent sur le fait que les livreurs à VAE sont davantage en accord fort avec l'affirmation qu'en accord modéré.

Le type de véhicule dont les utilisateurs sont les moins inquiets vis-à-vis du vol est le scooter ou vélo en libre-service (80%), ce qui reste une proportion assez élevée, mais qui pourrait s'expliquer par le fait que le véhicule n'appartient pas directement au livreur.

j) Synthèse des avis des livreurs sur leur activité : le risque d'accident et le risque de vol comme inconvénients majeurs

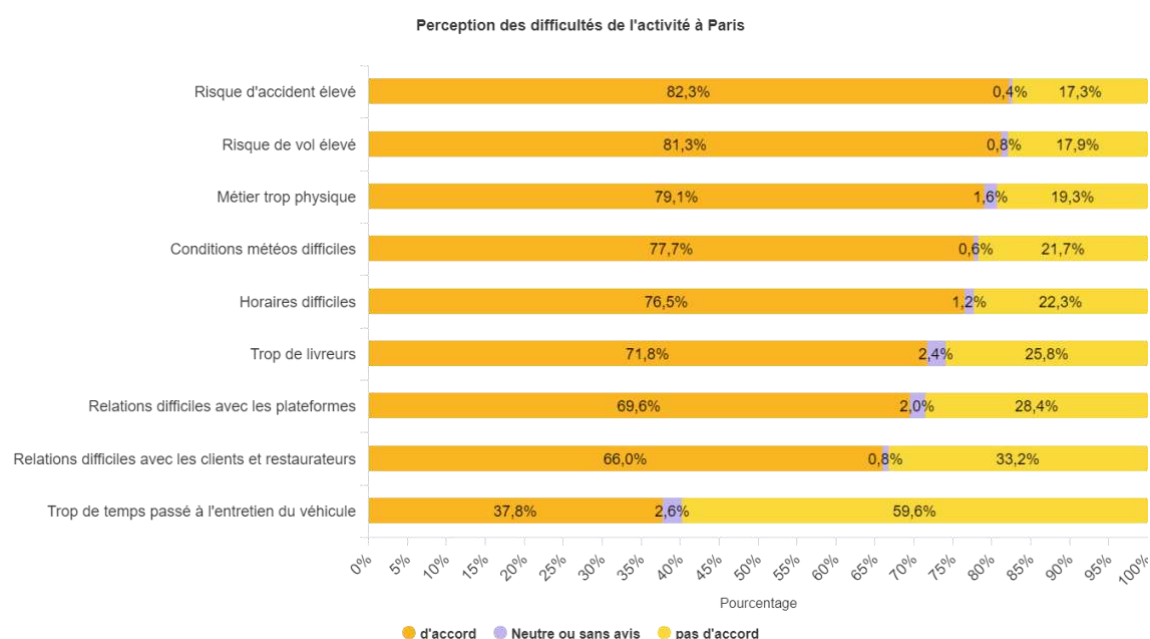


Figure 78 : Perceptions relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs parisiens (échantillon des livreurs parisiens - $n = 503$)

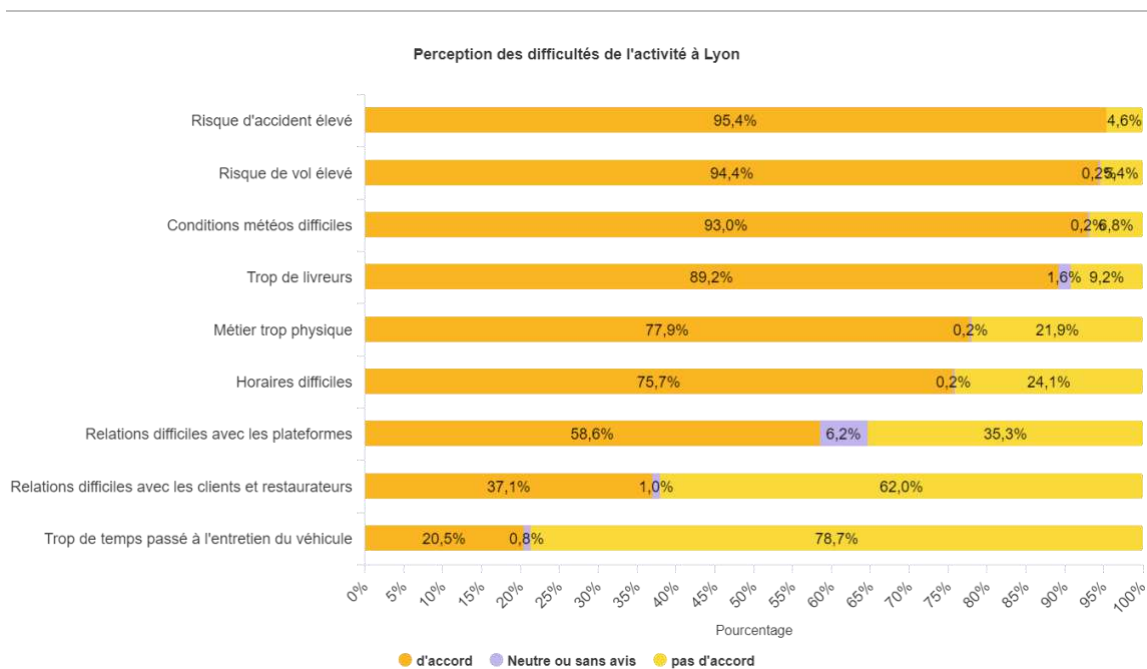


Figure 79 : Perceptions relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs lyonnais (échantillon des livreurs lyonnais- n = 502)

Parmi les difficultés exprimées par les livreurs concernant leur activité, ce sont le **risque d'accident**, le **risque de vol**, et les **conditions météorologiques** qui sont considérés comme **les plus difficiles**. Si le duo de tête (accident et vol du véhicule, soit un risque d'empêcher le maintien de l'activité par impossibilité de se déplacer et atteinte aux outils de travail, le corps des livreurs pouvant être considéré comme tel au vu de l'aspect physique de l'activité) est le même sur les deux terrains, des variations importantes en fonction de la ville d'exercice des livreurs sont observées pour les autres aspects.

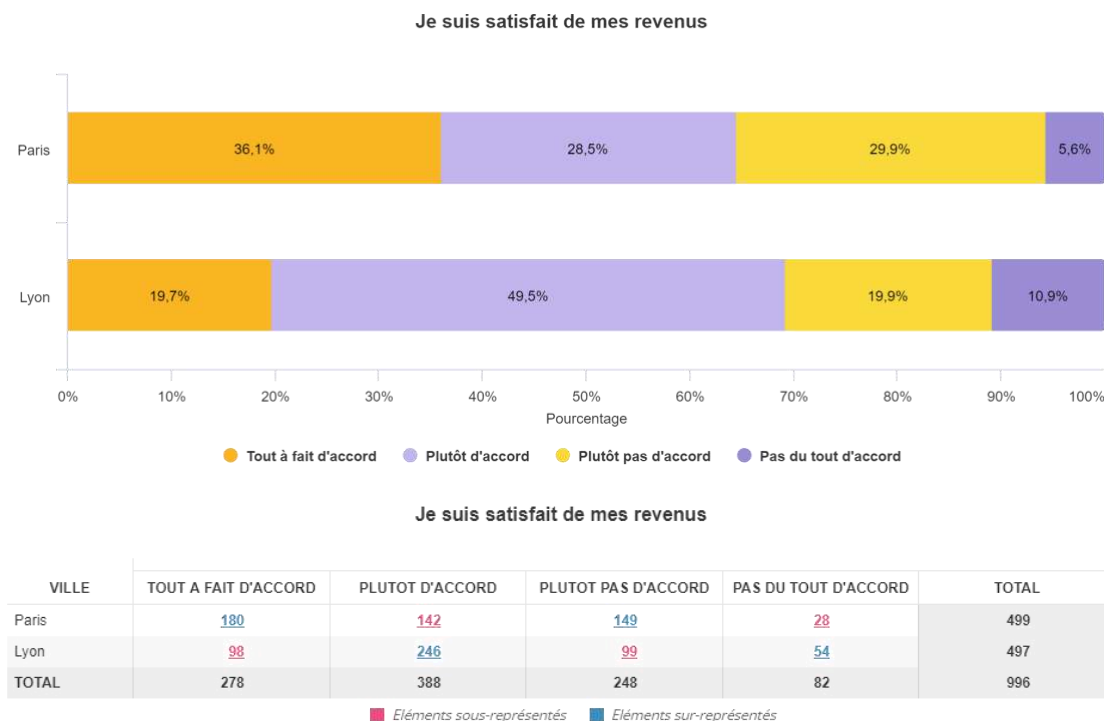
À **Paris**, les livreurs sont majoritairement préoccupés, dans cet ordre, par les difficultés suivantes : le **risque d'accident** (82,3%), le **risque de vol** (81,3%), la **difficulté physique** (79,1%) et les **conditions météo** (77,7%). Les éléments sur lesquels leur opinion est la plus tranchée sont le risque de vol, le risque d'accident et l'**excès de livreurs par rapport au nombre de courses proposées** : ils sont à chaque fois plus de la moitié à être « tout à fait d'accord » avec ces affirmations. Pour les autres sujets, l'opinion des livreurs est plus nuancée (moins de la moitié sont « tout à fait d'accord »). Les **deux tiers** des livreurs parisiens considèrent que les **relations avec les plateformes** (69,6% des réponses) et avec les **clients et restaurateurs** (66%) sont source de difficultés pour l'exercice de leur métier, contrairement aux livreurs lyonnais. En revanche, la plupart n'estiment pas que l'**entretien de leur véhicule** prenne du temps (59,6%), ce qui en fait l'aspect jugé le moins négativement, même si la part de livreurs exprimant une préoccupation à ce sujet est plus élevée que celle des livreurs lyonnais (37,8%).

À **Lyon**, les livreurs expriment quant à eux une forte préoccupation pour les sujets suivants, par ordre de difficulté ressentie : en tête, le **risque d'accident** (95,4%), ensuite le **risque de vol** (94,4%), puis les **conditions météo** (93%) et le **trop grand nombre de livreurs** par rapport au nombre de courses proposées

(89,2%), élément jugé moins problématique à Paris. Ces quatre thématiques se distinguent sensiblement des autres, puisque le sujet de préoccupation suivant en ordre d'importance pour les livreurs lyonnais est la **difficulté physique** du métier, sentiment partagé par 77,9% des répondants (soit plus de 10 points de différence avec les quatre premiers sujets). Le fait qu'il y a trop de livreurs est le sujet pour lequel les livreurs lyonnais ont l'opinion la plus arrêtée : plus des trois quarts des répondants sont « tout à fait d'accord » pour affirmer que c'est une difficulté majeure de leur métier. Les risques d'accident et de vol sont très largement perçus par la quasi-totalité des livreurs de Lyon, et plus de 70% d'entre eux dans les deux cas sont « tout à fait d'accord » avec les affirmations rattachées. Pour les autres sujets, l'opinion des livreurs est plus nuancée (moins de la moitié de « tout à fait d'accord » avec les affirmations). Là où les livreurs lyonnais s'accordent plutôt à dire que les **relations avec les plateformes** sont difficiles (58,6% — malgré un taux de non-réponse très élevé à cette question, de 6,2%), ils sont en revanche en désaccord avec l'idée que les **relations avec les clients et les restaurateurs** soient source de difficultés (62% des réponses), contrairement aux livreurs parisiens. Enfin, à Lyon également, la majorité des livreurs considère que l'entretien de leur véhicule ne leur prend pas beaucoup de temps (78,7% des répondants).

3.2. PERCEPTIONS DE L'ACTIVITÉ PAR LES LIVREURS ET ASPIRATIONS PROFESSIONNELLES

a) Des livreurs relativement satisfaits de leurs revenus



La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\chi^2 = 70,4$; $ddl = 3$.

Figure 80 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je suis satisfait de mes revenus" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 996$)

64,6% des livreurs **parisiens** se disent **satisfaits de leurs revenus**, pour **69,2%** des livreurs **lyonnais**. Cependant, là où à Paris la majorité de ces livreurs se disent « tout à fait d'accord » avec l'affirmation « Je suis satisfait de mes revenus » (36,1%), à Lyon la plupart sont « plutôt d'accord » avec cette affirmation (49,5%). Cela indique que les livreurs **lyonnais** sont globalement **moins satisfaits** de leurs revenus que les livreurs parisiens. De plus, on compte deux fois plus de livreurs n'étant **pas du tout satisfaits** de leurs revenus à Lyon (10,9%) qu'à Paris (seulement 5,6%).

À Paris, la proportion de livreurs **satisfaits** de leurs revenus est en **hausse** par rapport à 2022 : lors de cette enquête, seuls 9,9% des livreurs étaient tout à fait satisfaits de leurs revenus, et 38,5% plutôt satisfaits, alors qu'aujourd'hui 36,1% sont très satisfaits, pour 28,5% de livreurs plutôt satisfaits. Ce niveau de satisfaction n'a encore jamais été observé au cours des précédentes enquêtes, et elle étonne d'autant plus que le revenu horaire des livreurs a baissé depuis 2022, puisque les livreurs travaillent plus d'heures pour des revenus équivalents (voir section 2.2).

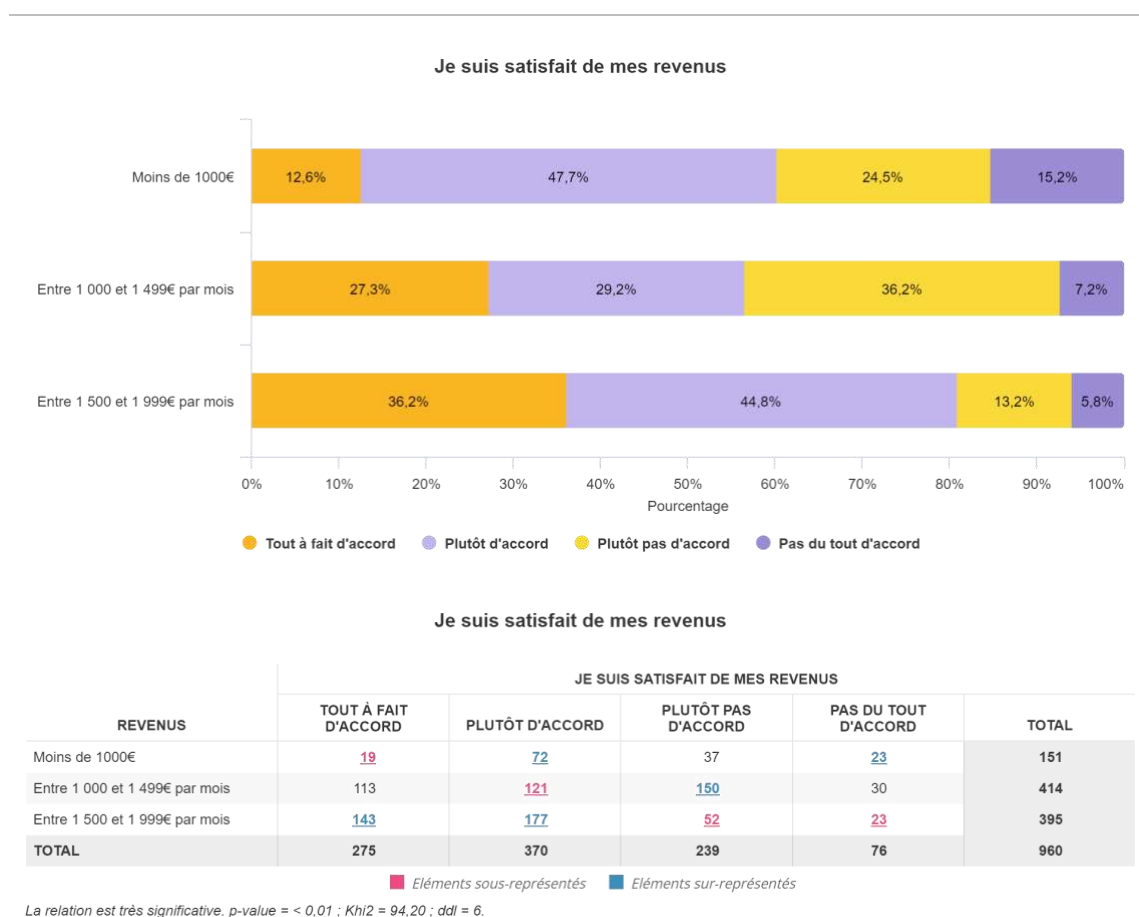


Figure 81 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je suis satisfait de mes revenus" en fonction des revenus mensuels déclarés (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 996)

Le niveau de satisfaction vis-à-vis des revenus **varie selon les revenus mensuels déclarés par les livreurs** : les livreurs qui déclarent gagner entre 1 500€ et 1 999€ par mois sont 36,2% à en être très satisfaits, ceux qui gagnent entre 1000 et 1 499€ par mois sont 27,3%, et ceux qui gagnent moins de 1 000€ par mois ne sont que 12,6%.

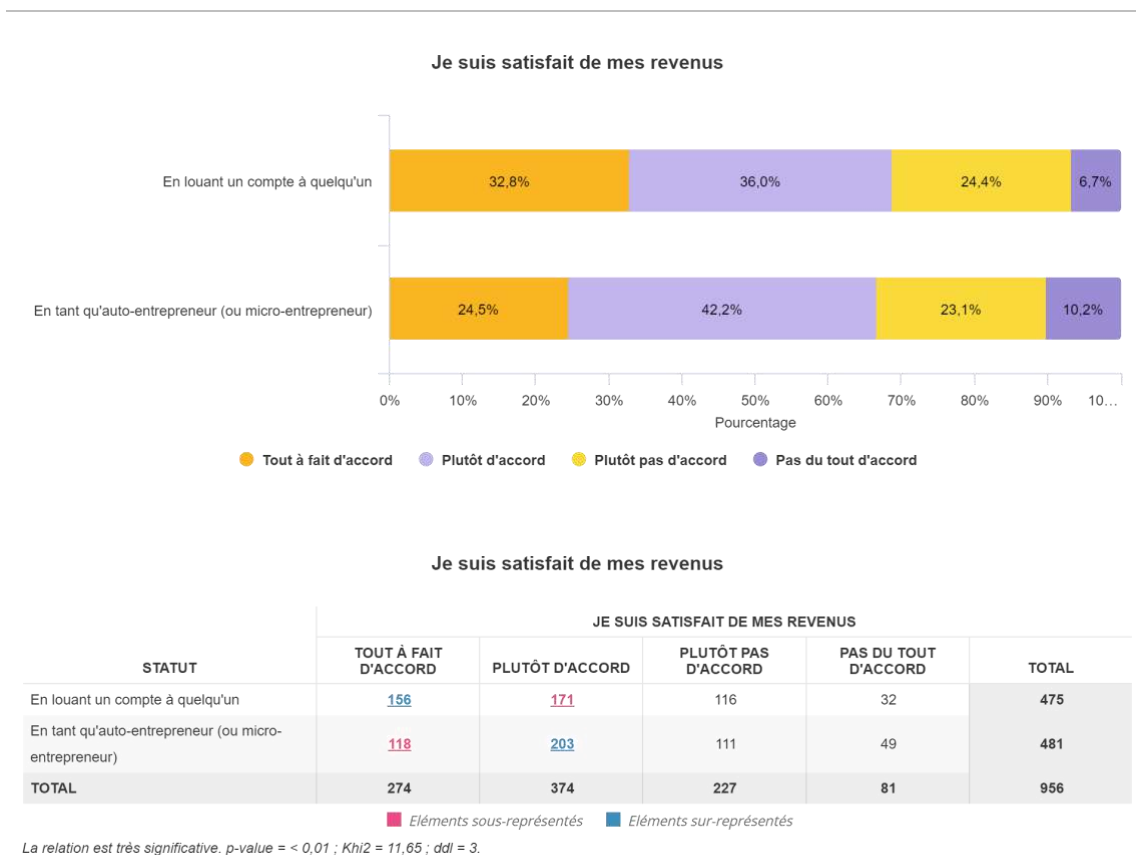


Figure 82 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je suis satisfait de mes revenus" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres statut" – $n = 996$)

Bien que leurs revenus soient moins élevés que les auto-entrepreneurs, les livreurs qui exercent en **louant un compte à quelqu'un** sont **plus nombreux** à être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation selon laquelle ils sont **satisfaits de leurs revenus** (32,8%, contre seulement 24,5% pour les auto-entrepreneurs). Les **auto-entrepreneurs** se déclarent **satisfaits de leurs revenus d'une manière plus nuancée**, davantage « plutôt » que « tout à fait » en accord avec l'affirmation.

b) Des livreurs qui se projettent de plus en plus dans leur activité, surtout à Lyon

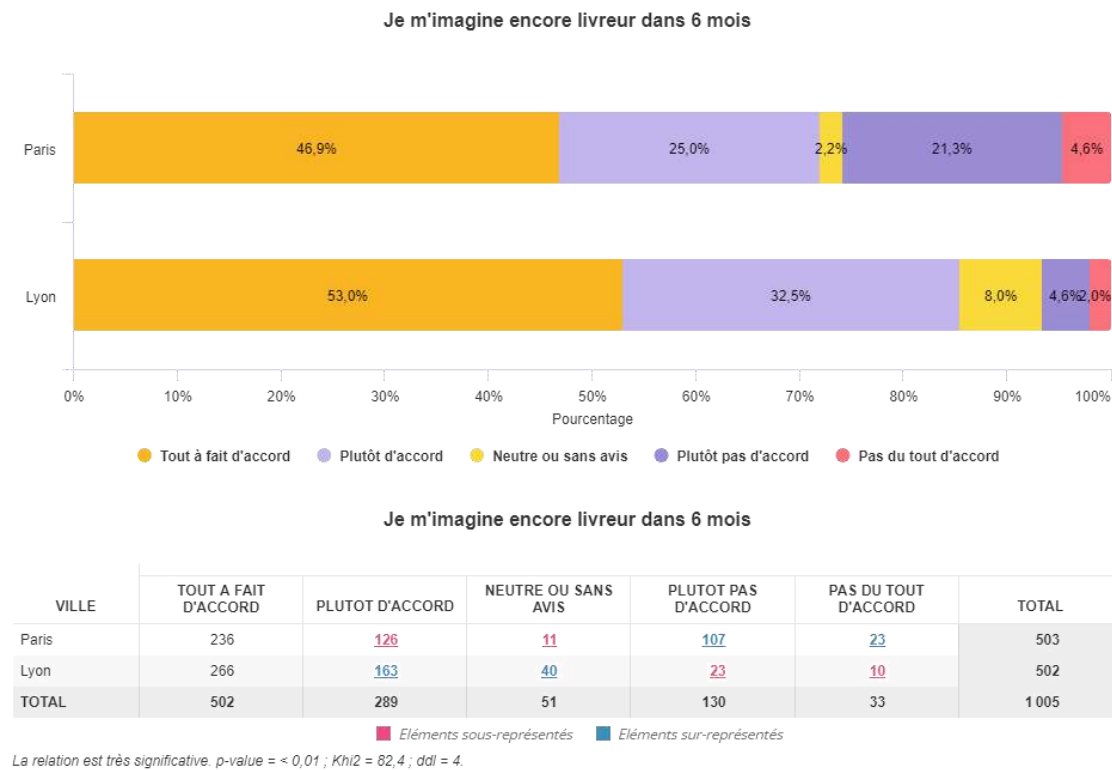


Figure 83 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je m' imagine encore livreur dans 6 mois" (échantillon total - $n = 1\,005$)

Environ les **trois quarts** des livreurs s'imaginent **encore livreurs dans 6 mois**. Cette proportion est plus forte à **Lyon** (85,5%) qu'à Paris (72%) : les travailleurs **se projettent davantage** dans cette activité, ce qui est à mettre en lien avec l'ancienneté plus importante observée à Lyon par rapport à Paris. À Lyon, la proportion d'enquêtés ne s'imaginant pas livreur dans 6 mois est négligeable (6,6%) tandis qu'à Paris ils représentent plus du quart des travailleurs (25,8%). Cela rejoint le constat initial d'une **plus forte professionnalisation** des livreurs à **Lyon**, qui pratiquent davantage la livraison comme travail principal sur le long terme.

Malgré la plus faible proportion de livreurs se projetant dans la profession à Paris, celle-ci a nettement **augmenté depuis 2022** : en effet, seulement 60,9% des livreurs s'imaginaient encore livreurs dans 6 mois. Cette hausse d'enquêtés se projetant dans la profession pourrait s'expliquer par une incertitude accrue concernant le contexte économique et le marché du travail, les livreurs pouvant craindre de ne pas trouver un autre emploi.

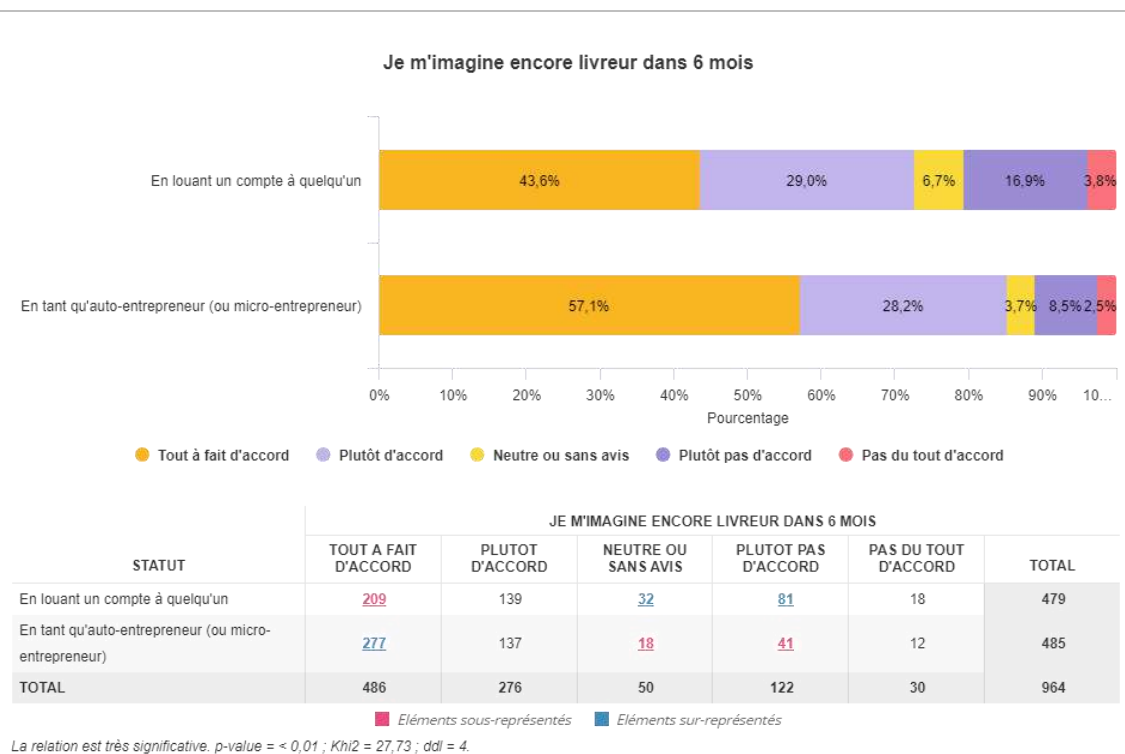


Figure 84 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je m'imagine encore livreur dans 6 mois" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" – n = 964)

Les livreurs **auto-entrepreneurs se projettent davantage** dans la profession que les livreurs en situation de location de compte : ils sont 57,3% à être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation, contre seulement 43,6% pour les livreurs en location de compte, et au total, ils sont 82,4% à se voir encore livreur dans 6 mois, contre 72,7% parmi ceux qui louent un compte.

c) Une activité massivement exercée par défaut, bien que les livreurs lyonnais soient plus professionnalisés que les livreurs parisiens

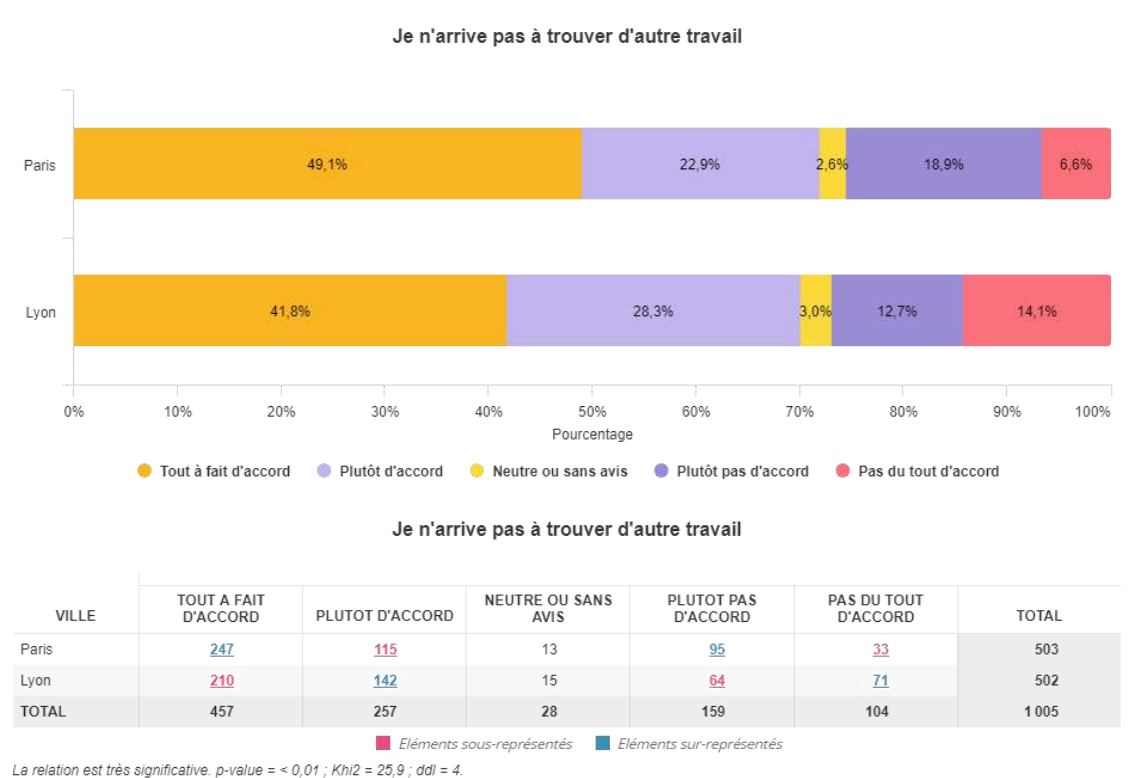


Figure 85 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je n'arrive pas à trouver d'autre travail" (échantillon total – $n = 1\,005$)

Environ **sept livreurs enquêtés sur dix** semblent exercer cette activité « **par défaut** », si l'on en juge par leur positionnement par rapport à l'affirmation « *Je n'arrive pas à trouver d'autre travail* », Lyon et Paris confondus : en effet, la différence entre les deux terrains, si elle est ici significative, est limitée. En revanche, les livreurs qualifient différemment leur réponse : parmi les livreurs **parisiens**, près de la moitié sont « **tout à fait d'accord** » avec l'affirmation (49,1%).

À **Lyon**, les livreurs sont **plus mesurés** (41,8% de livreurs « tout à fait d'accord »). Surtout, parmi les 26,9% de livreurs n'étant pas d'accord avec l'affirmation, une majorité n'est « pas du tout d'accord » (14,1%, pour seulement 12,7% de « plutôt pas d'accord »), tandis qu'à Paris rien de tel n'est observé (seulement 6,6% de « pas du tout d'accord » pour 18,9% de « plutôt pas d'accord »). Cela peut indiquer une **plus forte professionnalisation des livreurs à Lyon**, où l'ancienneté des livreurs est également plus forte et où ceux-ci se projettent plus dans leur travail. Les livreurs lyonnais semblent considérer davantage cette activité comme un métier à part entière.

À Paris, la **proportion de livreurs affirmant exercer cette activité « par défaut » a considérablement augmenté** : alors que cela concernait seulement 37,4% des livreurs en 2022, les livreurs affirmant ne pas

arriver à trouver d'autre travail sont 72% aujourd'hui, une proportion qui a **presque doublé**. Dans le contexte économique actuel, les travailleurs ont en effet plus de mal à se faire embaucher en 2025 en comparaison à 2022.

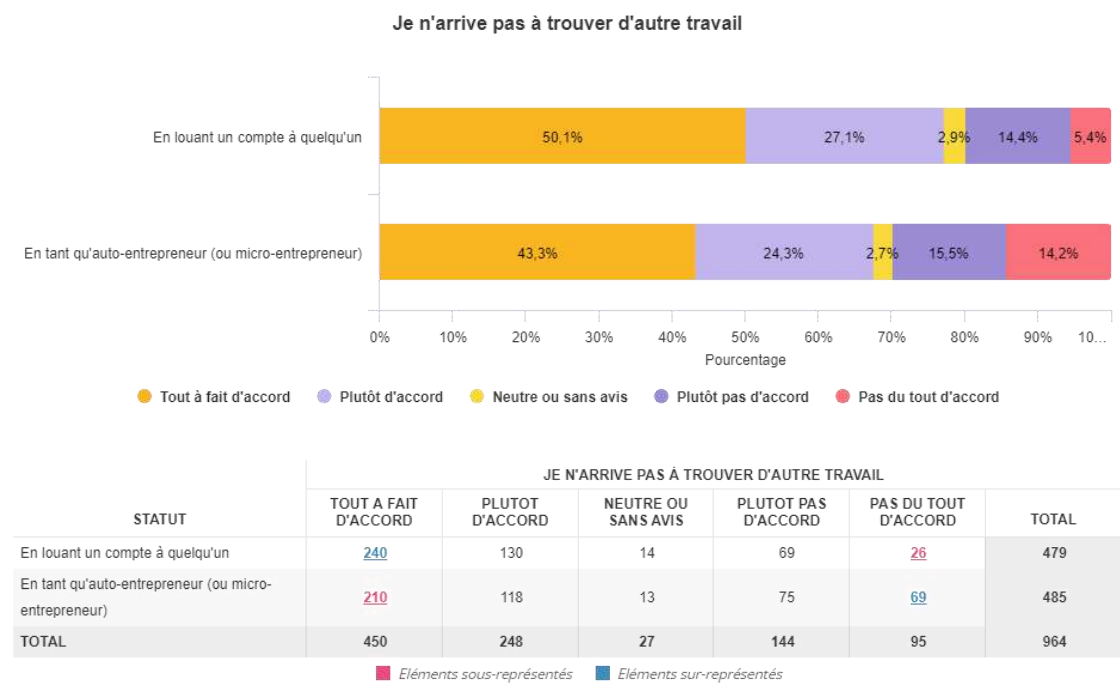


Figure 86 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je n'arrive pas à trouver d'autre travail" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autres statut" – $n = 964$)

Les livreurs qui déclarent **louer un compte** à quelqu'un d'autre sont **plus nombreux** à également se déclarer en accord avec l'affirmation selon laquelle ils **n'arrivent pas à trouver d'autre travail** : 50,1% des livreurs en situation de location de compte sont « tout à fait d'accord » avec cette affirmation, contre 43,3% des livreurs auto-entrepreneurs, qui sont par ailleurs **splu** fréqimment en désaccord avec l'affirmation.

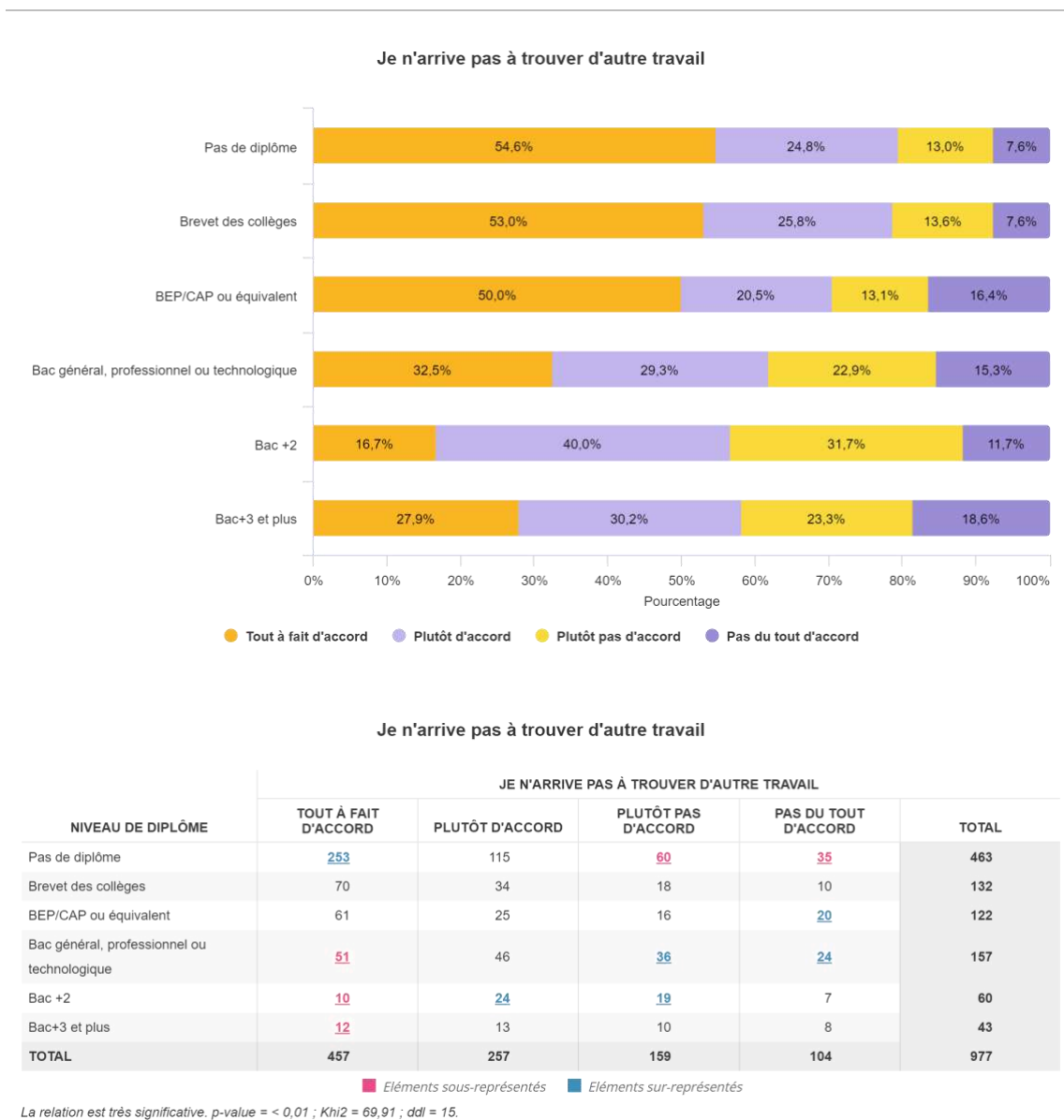


Figure 87 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je n'arrive pas à trouver d'autre travail" en fonction du plus haut niveau de diplôme obtenu (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 977$)

Sans surprise, **ce sont les livreurs les moins diplômés qui ont le plus de mal à trouver un autre travail** : la proportion de livreurs d'accord avec l'affirmation pour les non-diplômés atteint 79,4%, tandis que ceux qui ont le baccalauréat ne sont que 61,8%, ceux ayant un Bac+2, 56,7% et ceux ayant un Bac+3, 58,1%.

d) Des livreurs lyonnais très satisfaits de la flexibilité de leur travail, comparé à des livreurs parisiens plus mesurés

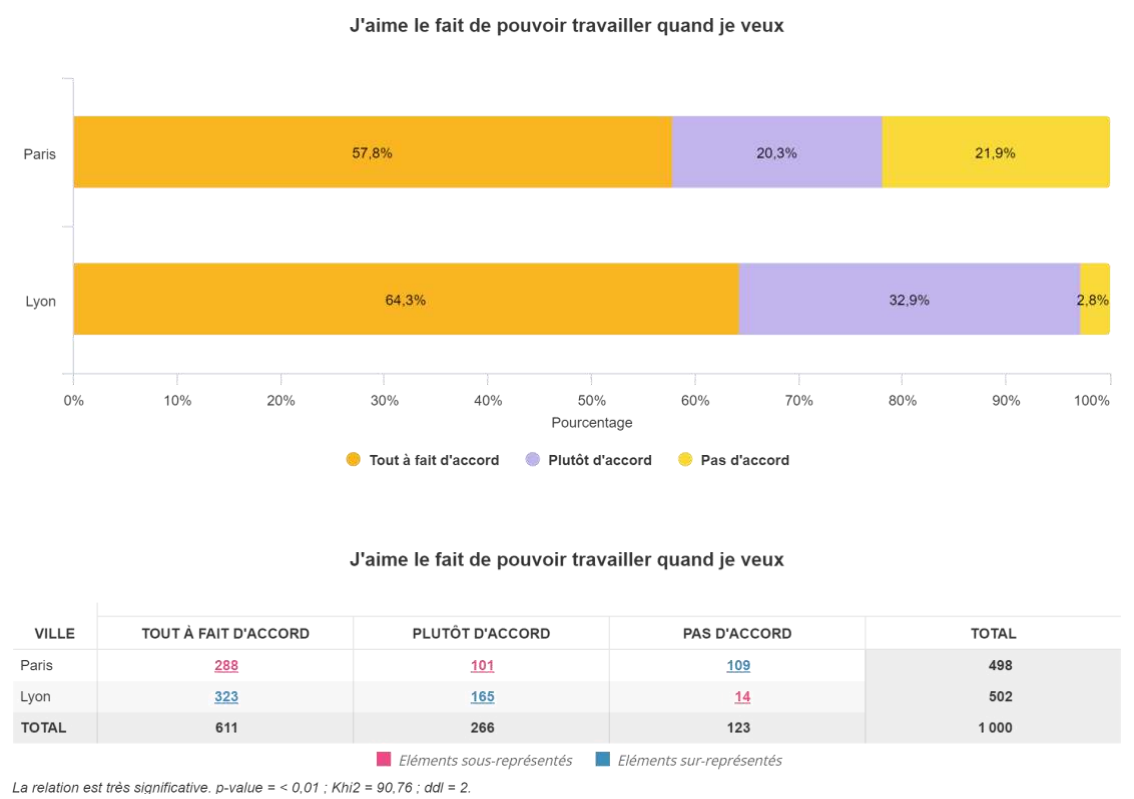


Figure 88 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux" en fonction du plus haut niveau de diplôme obtenu (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 1\,000$)

Les livreurs parisiens et lyonnais ont une perception **différente** de l'organisation « autonome » de leur temps de travail : à **Lyon**, la **quasi-totalité** des livreurs se dit satisfaite de pouvoir travailler quand elle le souhaite (97,2%), seuls moins de 3% d'entre eux ne le sont pas. À **Paris**, la réponse à cette question est un peu différente : **même si la majorité est d'accord avec l'affirmation** « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux », le taux d'accord est moins élevé et n'est que de **77,3%** des réponses, pour 21,7% de livreurs « pas du tout d'accord » ou « plutôt pas d'accord » avec cette affirmation. Ainsi, les livreurs lyonnais semblent embrasser complètement le statut de livreur-auto-entrepreneur, qui correspond à leurs aspirations, tandis qu'à Paris, certains livreurs n'ont pas choisi ce travail pour cette raison.

En **2022**, 50,3% des livreurs étaient tout à fait d'accord avec l'affirmation « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux » et 23,6% plutôt d'accord, soit un taux d'accord similaire à 2025. Ils étaient en revanche plus nombreux en 2022 à se déclarer neutres vis-à-vis de l'affirmation, et **moins nombreux à se déclarer en désaccord** avec celle-ci : 5% de désaccord en 2022, contre 21,7% en 2025.

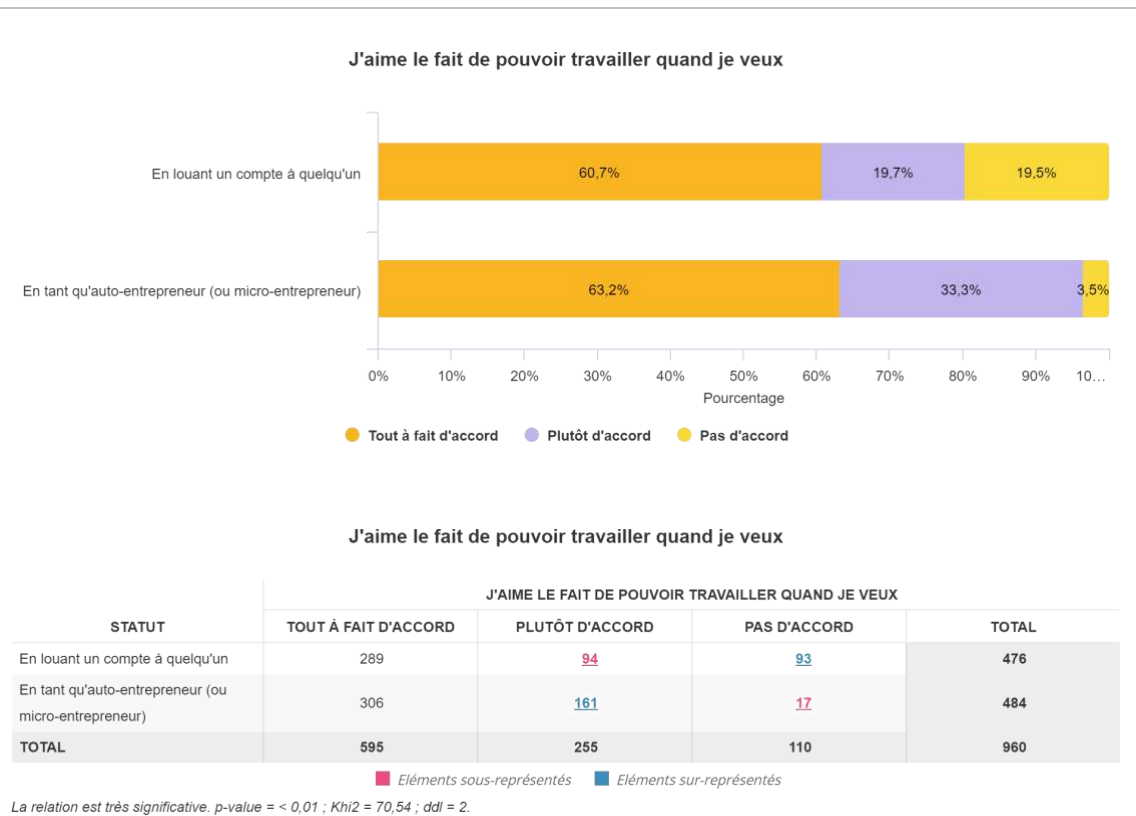


Figure 89 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – $n = 1\,000$)

Les livreurs qui exercent en **louant un compte à quelqu'un** d'autre **sont largement moins en accord avec l'affirmation selon laquelle ils apprécient de pouvoir travailler quand ils le souhaitent** : 19,5% d'entre eux sont en désaccord avec cette affirmation, contre 3,5% pour les livreurs auto-entrepreneurs. Cela pourrait s'expliquer par le fait que le partage de compte est fréquemment associé à une gestion du temps d'utilisation du compte négociée entre le propriétaire et le loueur. Les enquêteurs ayant administré le questionnaire sur le terrain rapportent même des situations de distribution de plannings dans l'espace public entre livreurs louant un compte et propriétaires de comptes.

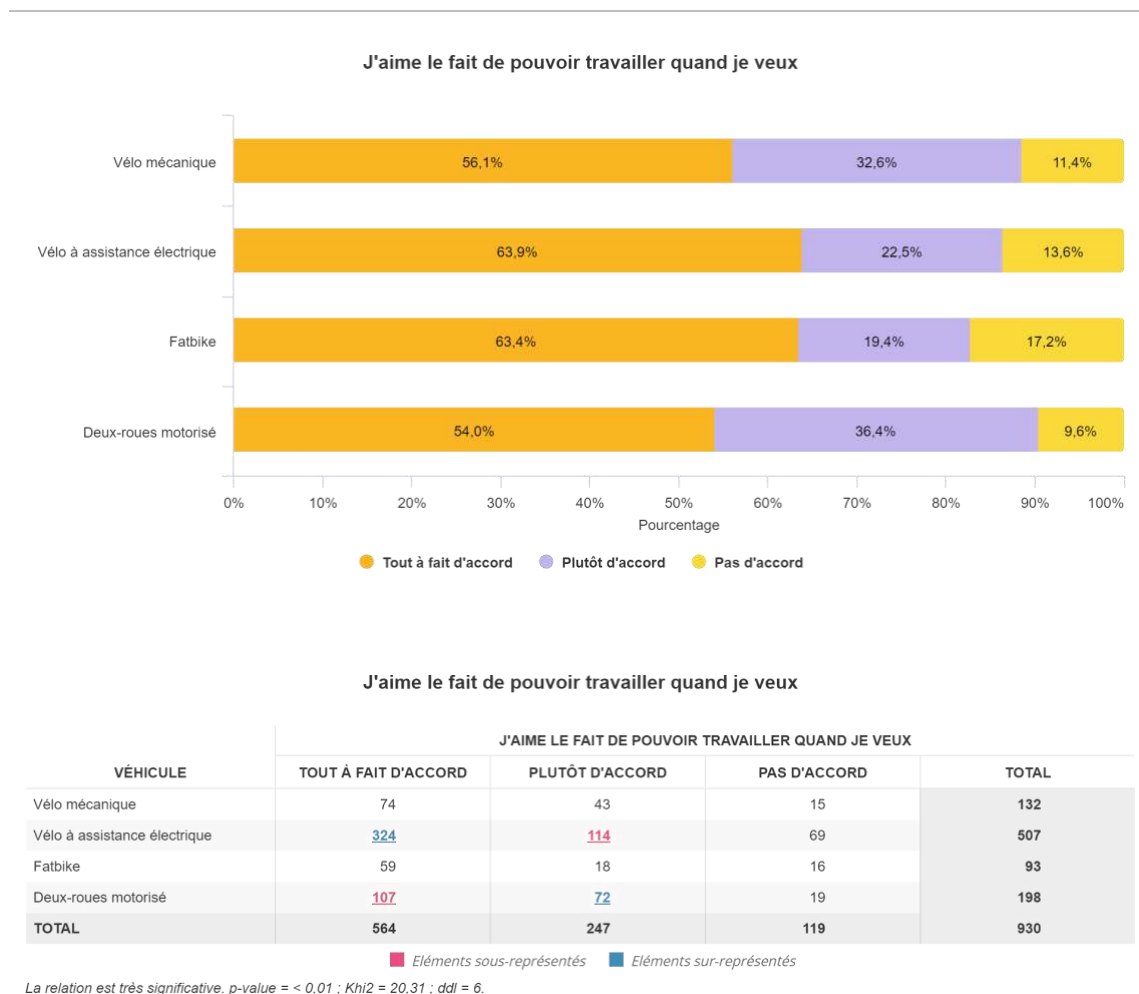


Figure 90 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres véhicules" - n = 930)

Les différences observées par types de véhicules portent sur le degré d'accord avec l'affirmation « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux » : les **livreurs à VAE** ont davantage tendance à être « **tout à fait d'accord** » avec cette affirmation, tandis que les livreurs à **deux-roues motorisé** ont davantage tendance à être « **plutôt d'accord** ».

e) Un statut d’auto-entrepreneur qui correspond aux aspirations des livreurs, surtout des livreurs lyonnais

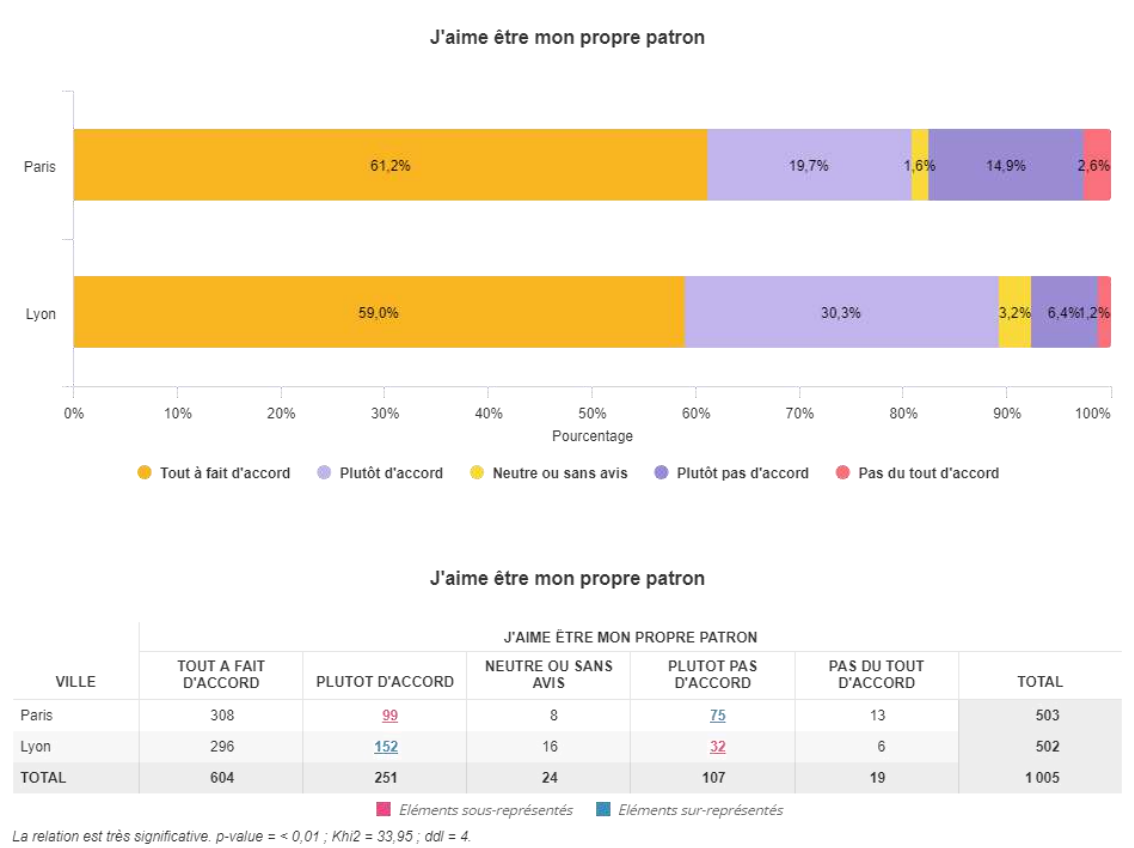


Figure 91 : Répartition des livreurs par accord avec l’affirmation “J’aime être mon propre patron” (échantillon total – n = 1 005)

80,9% des livreurs **parisiens** sont d’accord avec l’affirmation « *J’aime être **mon propre patron*** ». Cette proportion grimpe à 89,2% pour livreurs lyonnais. Parmi les livreurs parisiens d’accord, 61,2% se déclarent « tout à fait d’accord » avec cette affirmation, soit plus de la moitié des livreurs interrogés. Cette perception a beaucoup **progressé depuis 2022**, où les livreurs parisiens étaient 67,1% à déclarer apprécier d’être leur propre patron, ce qui indique une progression de la satisfaction vis-à-vis de ce type d’emploi. Cette proportion rejoint celles observées en 2021 et 2020 (80%).

Parmi les livreurs **lyonnais**, la proportion de « tout à fait d’accord » est de 59%, tandis que 30,3% sont « plutôt d’accord ». Ces réponses indiquent que le statut d’auto-entrepreneur, du moins d’indépendants, semble généralement correspondre aux aspirations des livreurs, surtout à Lyon.

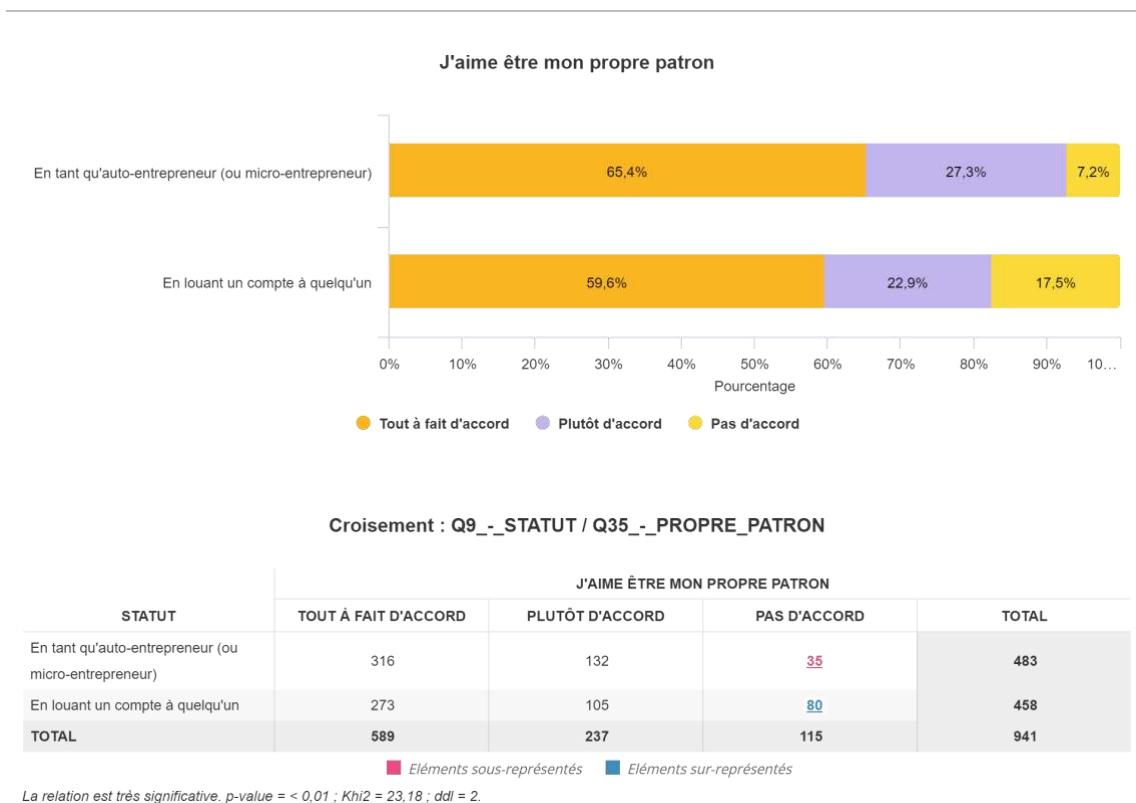


Figure 92 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime être mon propre patron" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autres statuts" - n = 941)

Les livreurs exerçant cette activité en **louant leur compte à quelqu'un** d'autre sont **plus nombreux que les livreurs auto-entrepreneurs à ne pas être d'accord** avec l'affirmation « J'aime être mon propre patron » que les livreurs auto-entrepreneurs. Ils dépendent en effet d'un tiers qui leur loue un compte, pouvant expliquer ce ressenti.

f) Synthèse des avis des livreurs sur leurs aspirations : l'indépendance appréciée mais une activité exercée par défaut

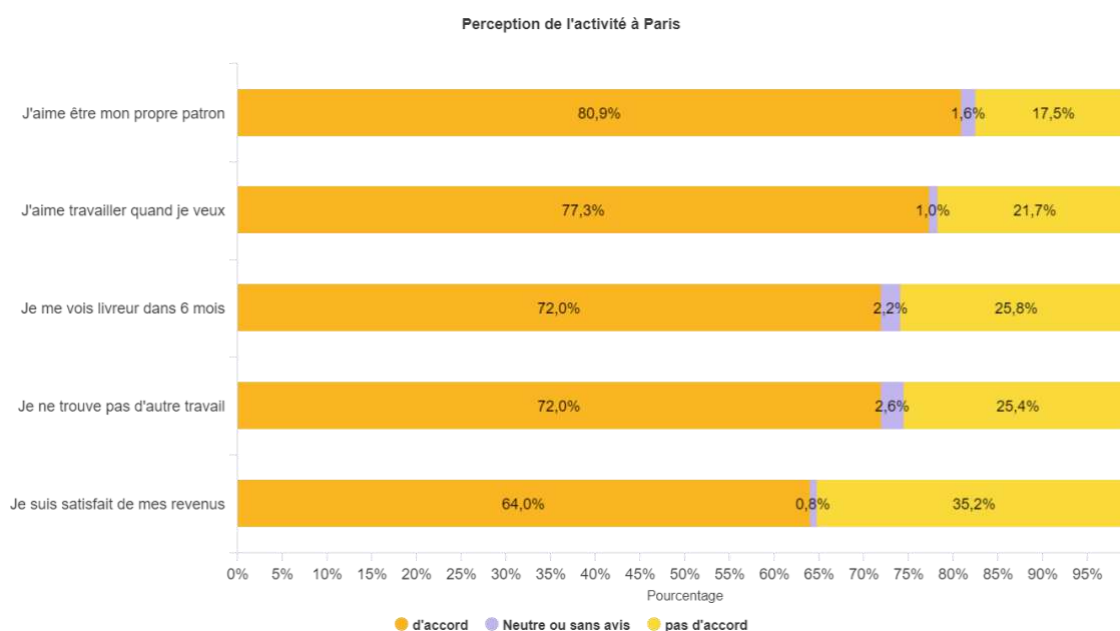


Figure 93 : Perceptions relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs parisiens (échantillon des livreurs parisiens - n = 503)

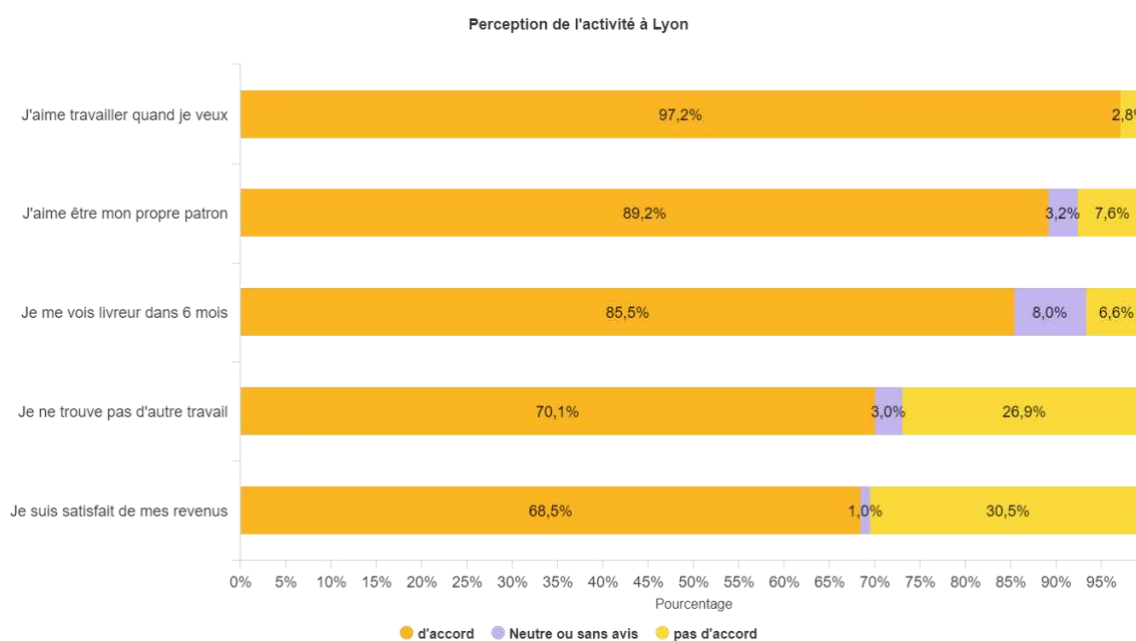


Figure 94 : Perceptions relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs lyonnais (échantillon des livreurs lyonnais - n = 502)

Concernant l'autonomie du travail, les livreurs ont majoritairement exprimé leur accord avec les affirmations « *J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux* » et « *J'aime être mon propre patron* » (dans les deux cas, plus des trois quarts ont déclaré être tout à fait d'accord ou plutôt d'accord). L'**autonomie** associée à l'activité apparaît donc comme un **avantage crucial de l'activité** de livraison pour les livreurs, d'ailleurs mise en avant par les plateformes. Toutefois, cet avantage d'autonomie associé au statut d'indépendant a pour revers de nombreux inconvénients, notamment des **risques** élevés et une **faible protection** face à ces derniers justement liée à ce statut d'indépendant.

À **Lyon**, cet attrait pour l'**autonomie** dans le travail apparaît **plus fort qu'à Paris** : 97,2% des livreurs lyonnais apprécient la flexibilité de leurs horaires de travail, contre seulement 77,3% à Paris, une différence extrêmement significative ; de même, 89,2% apprécient « être leur propre patron », contre seulement 80,9% à Paris. Il semble donc qu'à **Paris**, les livreurs aspirent davantage à d'autres types d'emploi, notamment en tant que salarié, et qu'ils soient **davantage livreurs « par défaut »** qu'à Lyon (voir section suivante). Par ailleurs, les livreurs **lyonnais** se **projetent davantage** dans l'activité que les livreurs parisiens (85,5% contre 72%), signe que leur situation leur convient davantage. Les deux groupes expriment une satisfaction relative vis-à-vis de leurs revenus, mais les livreurs lyonnais sont globalement plus satisfaits (35,8% de « tout à fait d'accord ») que les livreurs parisiens (seulement 19,5% de « tout à fait d'accord »), rejoignant la tendance plus importante à une expérience moins négative associée à l'activité de livraison à Lyon et une plus grande structuration de l'activité.

g) Une part importante de livreurs intéressés par des offres d'emploi salarié dans le même domaine

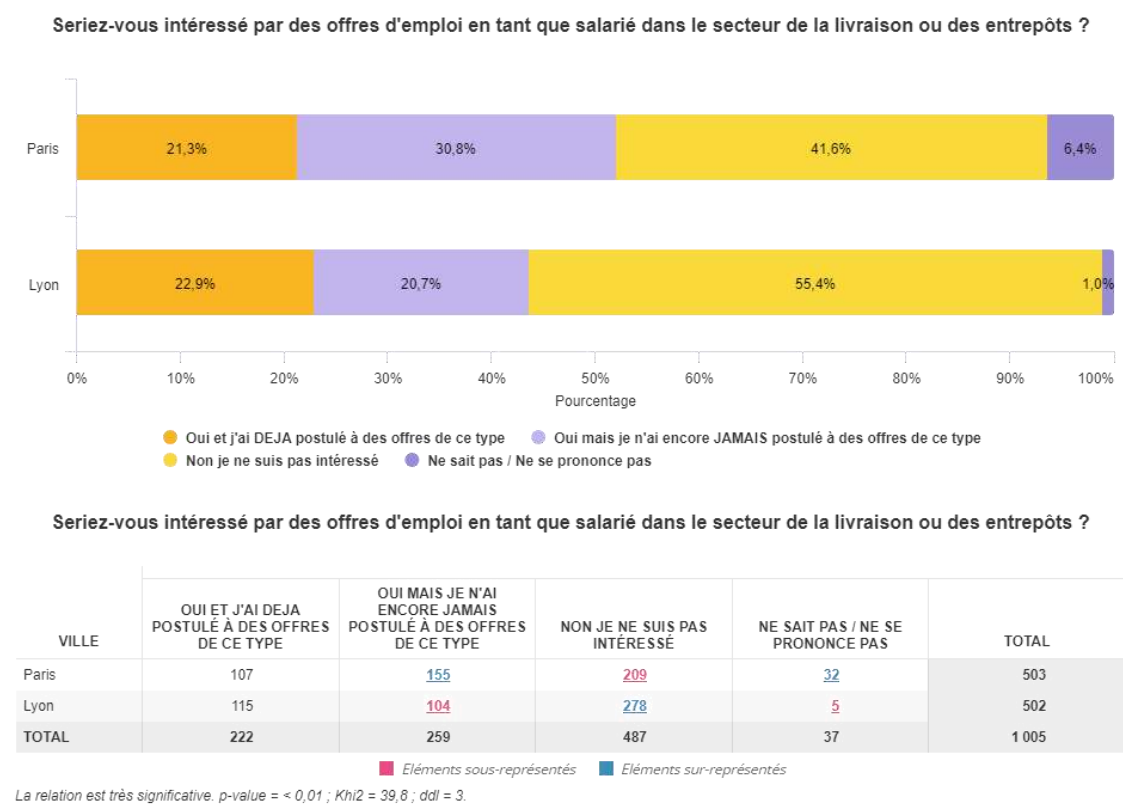


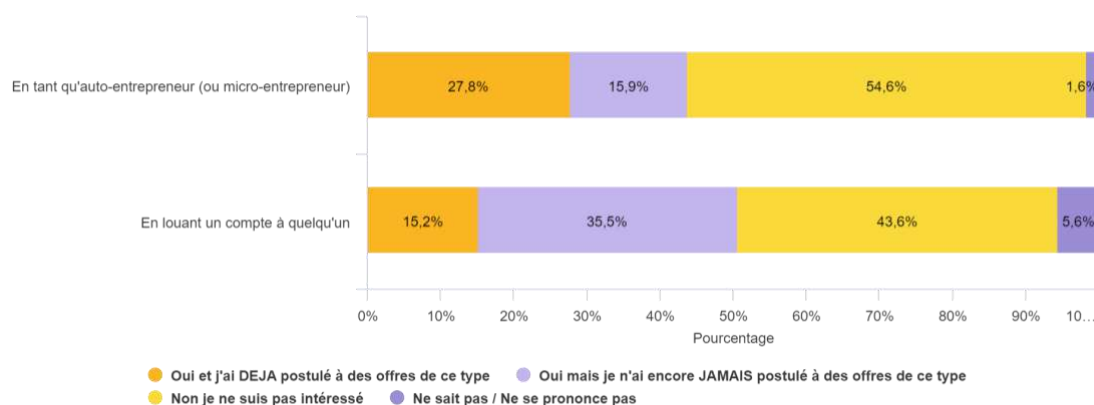
Figure 95 : Répartition des livreurs par intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts (échantillon total – $n = 1\,005$)

À **Paris**, plus de la **moitié** (52,1%) des répondants à l'enquête se disent **intéressés par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique** : 21,3% ont déjà postulé à ce type d'offre et 30,8% n'y ont jamais postulé.

À **Lyon**, ils sont 22,9% à déjà avoir postulé à des offres de ce genre, mais ils sont globalement **moins intéressés** par ce type d'offres : la majorité (55,4%) n'est pas intéressée par ce type de travail. Cela rejoint l'hypothèse selon laquelle les livreurs lyonnais seraient plus « installés » dans la profession que les livreurs parisiens, et ont donc une moindre aspiration à changer de statut et de métier.

L'intérêt des livreurs parisiens pour ce type d'emploi est **assez stable** par rapport à **2022**, où 53,3% des répondants à l'enquête étaient intéressés par ce type d'offre. Par ailleurs, une **moindre proportion d'entre eux avaient effectivement postulé** à ce type d'emploi : seulement 14,9% en 2022, contre 21,3% aujourd'hui. Bien que cela montre un intérêt plus fort des livreurs pour ce type d'emploi aujourd'hui, cela indique également qu'un important nombre de livreurs ont postulé à ce type d'offre sans avoir de réponse positive, marquant une difficulté à trouver un autre travail que celui de travailleur de plateforme.

Seriez-vous intéressé par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts ?



Croisement : Q9_-_STATUT/Q46_-_OFFRES_LIVRAISONS

Q9_-_STATUT	OUI ET J'AI DÉJÀ POSTULÉ À DES OFFRES DE CE TYPE	OUI MAIS JE N'AI ENCORE JAMAIS POSTULÉ À DES OFFRES DE CE TYPE	NON JE NE SUIS PAS INTÉRESSÉ	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	TOTAL
En tant qu'auto-entrepreneur (ou micro-entrepreneur)	135	77	265	8	485
En louant un compte à quelqu'un	73	170	209	27	479
TOTAL	208	247	474	35	964

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 70,39 ; ddl = 3.

Figure 96 : Répartition des livreurs par intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autre statut" - n = 964)

Les **livreurs auto-entrepreneurs** sont **plus nombreux** que les livreurs exerçant en louant un compte à quelqu'un à avoir **déjà postulé à des offres** d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts : cela concerne **27,8%** d'entre eux, contre 15,2% des livreurs louant un compte. Les livreurs auto-entrepreneurs sont également plus nombreux à déclarer **ne pas être intéressés** par des offres d'emploi de ce type. L'intérêt des livreurs louant un compte pour des offres en tant que salarié mais sans avoir postulé pourrait s'expliquer par une situation précaire ou irrégulière, rendant plus difficile l'insertion sur le marché du travail.

h) À Paris, des livreurs de moins en moins syndiqués et une quasi-absence d’activité syndicale à Lyon

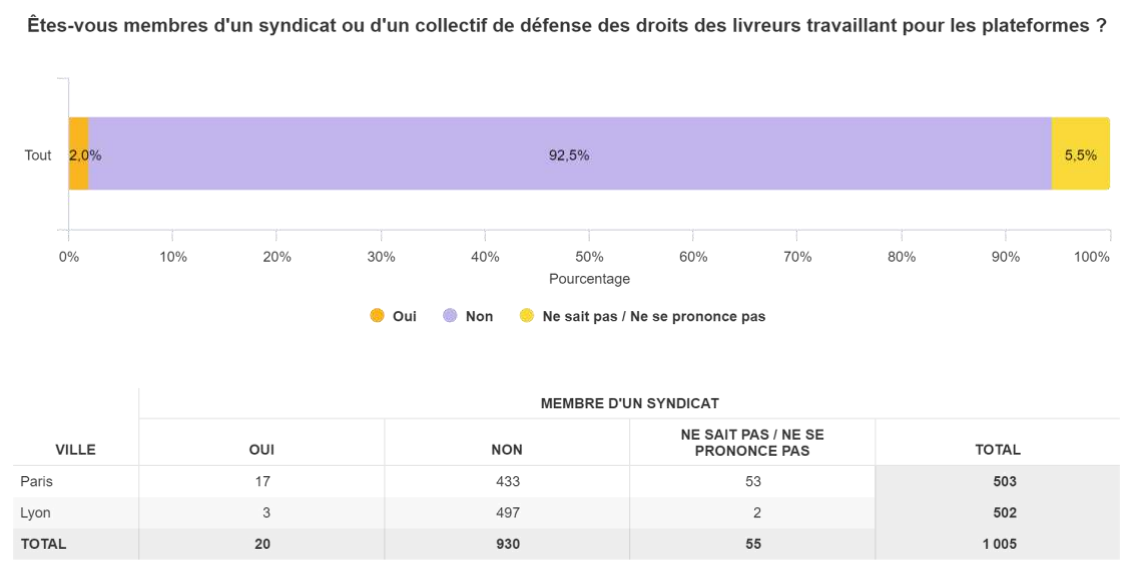


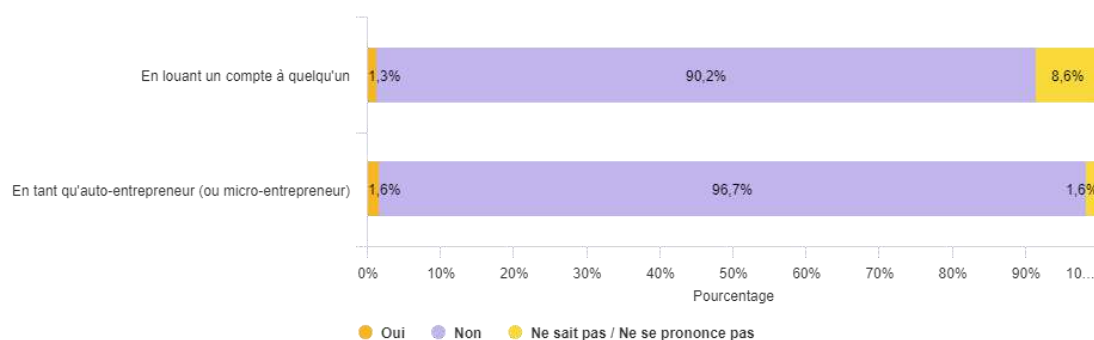
Figure 97 : Répartition des livreurs par appartenance à un syndicat ou collectif de défense des droits des livreurs (échantillon total - n = 1 005)

Le très faible effectif de livreurs indiquant être syndiqués ou appartenir à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes **ne permet pas d’identifier de différence statistiquement significative entre les deux terrains**. Le taux d’appartenance à un syndicat ou collectif est **marginal (2%)**.

À **Paris**, la part de **travailleurs syndiqués** dans le secteur a beaucoup **baissé** en trois ans, par rapport à l’édition 2022 de l’enquête. En 2022, 12,6% des livreurs parisiens étaient syndiqués et 7% en 2021²³. Il n’est pas possible non plus d’identifier de différence statistiquement significative selon l’ancienneté des livreurs en matière d’appartenance à un syndicat, ce qui aurait pu suggérer un effet de turnover expliquant une baisse de la proportion de livreurs membres d’un syndicat depuis 2022.

²³ Il convient de noter l’importante proportion de livreurs n’ayant pas répondu à cette question à Paris (10,5%).

Êtes-vous membres d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?



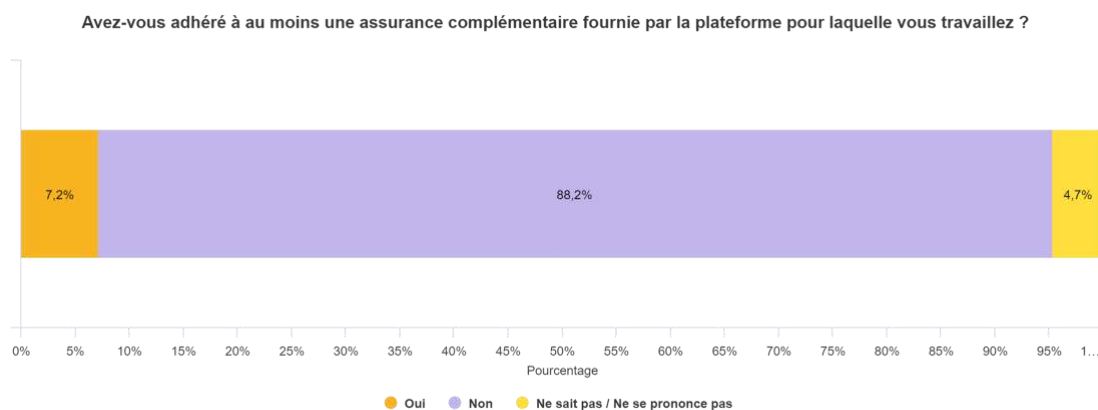
STATUT	MEMBRE D'UN SYNDICAT			TOTAL
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	
En louant un compte à quelqu'un	6	432	41	479
En tant qu'auto-entrepreneur (ou micro-entrepreneur)	8	469	8	485
TOTAL	14	901	49	964

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\chi^2 = 23,99$; $ddl = 2$.

Figure 98 : Répartition des livreurs par appartenance à un syndicat ou collectif en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autres statuts" – $n = 964$)

Dans l'échantillon interrogé, il n'y a pas moins de livreurs en situation de location de compte syndiqué que de livreur auto-entrepreneur, puisque 6 livreurs en location de compte ont déclaré être membre d'un syndicat, contre 8 livreurs auto-entrepreneurs. En revanche, ceux qui louent un compte sont plus nombreux à avoir répondu ne pas savoir ou ne pas se prononcer.

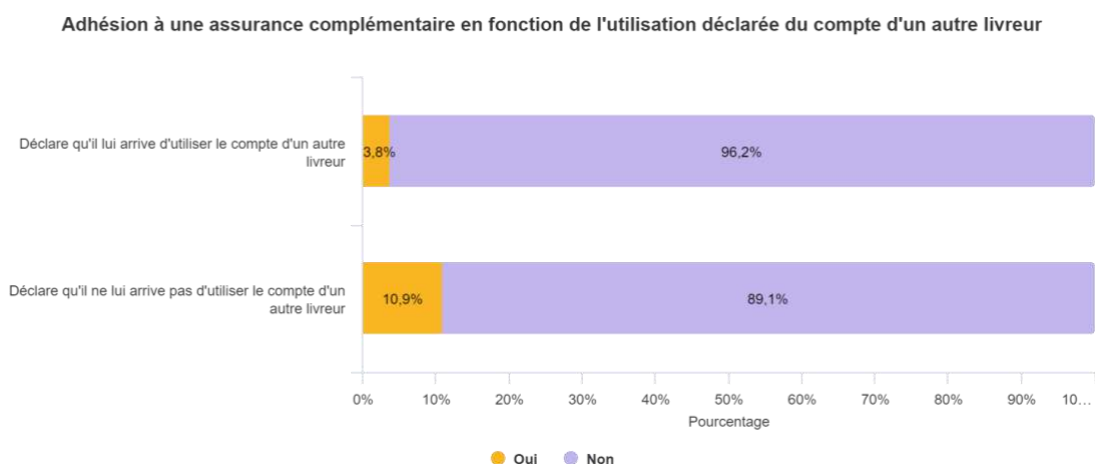


Croisement : Q1_-_VILLE / Q48_-_ASSURANCE

Q1_-_VILLE	Q48_-_ASSURANCE			TOTAL
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	
Paris	39	419	45	503
Lyon	33	467	2	502
TOTAL	72	886	47	1 005

Figure 99 : Répartition des livreurs par adhésion à au moins une assurance complémentaire fournie par une plateforme (échantillon total - n = 1 005)

Il a également été demandé aux livreurs enquêtés s'ils avaient **adhéré à au moins une assurance complémentaire** fournie par la plateforme pour laquelle ils travaillent (par exemple, une assurance responsabilité civile professionnelle, une assurance accident, une assurance indemnité maladie). C'est le cas d'une **petite minorité** de livreurs uniquement, sans différence significative entre les terrains parisien et lyonnais : **7,2%** des livreurs enquêtés ont souscrit une assurance complémentaire.



Croisement : Q29_-_UTILISER_COMPTE_QQN_AUTRE / Q48_-_ASSURANCE			
UTILISATION COMPTE D'UN TIERS	ASSURANCE		TOTAL
	OUI	NON	
Oui	17	428	445
Non	55	451	506
TOTAL	72	879	951

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Kht2 = 16,8 ; ddl = 1.

Figure 100 : Répartition des livreurs par adhésion à au moins une assurance complémentaire fournie par une plateforme en fonction de l'utilisation du compte d'un tiers (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 951)

Nous observons également que les livreurs déclarant qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur sont **moins nombreux** que les autres à avoir souscrit une assurance complémentaire : 3,8%, contre 10,9% parmi les livreurs déclarant ne pas utiliser le compte de tiers (les réponses « Ne sait pas / ne se prononce pas » ont été exclues).

Quant à la **Maison des Coursiers**, ouverte en 2021 à Paris, elle demeure **peu connue** des livreurs : seuls **5,6%** d'entre eux en ont déjà entendu parler. Parmi les 28 livreurs ayant répondu à l'affirmative, 8 sont syndiqués : ainsi, environ la moitié des livreurs syndiqués connaissent la Maison des livreurs. S'il y a plus de chances de connaître la Maison des livreurs en étant membre d'un syndicat, ces derniers ne sont pas les seuls à la connaître, point encourageant pour le rayonnement de cette structure, qui présente une forte marge d'amélioration.

SYNTHÈSE PARTIE 2 - ACTIVITÉ DE LIVRAISON

- > Le **vélo à assistance électrique personnel** est le type de véhicule le plus utilisé pour la livraison, aussi bien qu'à Paris (**53%**) qu'à Lyon (**44%**), le **fatbike** est par ailleurs davantage représenté à **Paris (17%)** qu'à Lyon (2%), et vient gonfler la part de vélos personnels à assistance électrique
- > Le **deux-roues motorisé** personnel, notamment thermique, est davantage utilisé à **Lyon (23%, au total, quasi-exclusivement thermique)** qu'à Paris (13,5%, en majorité électrique)
- > **18%** des livreurs **parisiens** utilisent un **véhicule secondaire**, contre 5% des livreurs lyonnais
- > Le **débridage** des vélos à assistance électrique et deux-roues motorisés est **plus fréquent à Paris (33% des véhicules concernés)** qu'à Lyon (10%)
- > **20%** des livreurs motorisés sont également plus fréquemment détenteurs d'une **capacité de transport**
- > À Paris, le **vélo à assistance électrique** est avant tout choisi pour sa **praticité** et sa **rapidité** ainsi que son coût plus faible ; le fatbike est quant à lui choisi pour les mêmes raisons, hormis le faible coût
- > À Lyon, le **deux-roues motorisé** est avant tout choisi pour sa **rapidité**
- > L'**accès à la zone de chargement** s'effectue majoritairement directement avec le **véhicule utilisé pour livrer**, notamment à **Lyon (84%, contre 55% à Paris, où l'usage des transports en commun est plus fréquent)**
- > Durant les livraisons, le **suivi de l'itinéraire** s'effectue en grande majorité **sur l'écran du téléphone sur un support en roulant** (pour environ 9 livreurs sur 10), bien que 21% des livreurs lyonnais utilisent un casque ou des écouteurs en roulant (contre 7% des livreurs parisiens)
- > En moyenne, les livreurs parisiens réalisent chaque jour **18 livraisons**, et les livreurs lyonnais **17 livraisons**
- > Les livreurs parcourent chaque jour une **cinquantaine de kilomètres** pour effectuer les livraisons
- > Les livreurs travaillent en moyenne **8 à 9h par jour**, avec d'importantes disparités : **41%** des livreurs parisiens et **30%** des livreurs lyonnais travaillent **plus de 10h** par jour
- > En moyenne, les livreurs réalisent cette activité **6 jours par semaine**
- > L'activité de livraison génère en moyenne **moins que le SMIC horaire**, avec des revenus déclarés **plus élevés à Lyon**
- > Le **risque d'accident** et le **risque de vol du véhicule** élevés apparaissent comme les principaux inconvénients de l'activité aux yeux des livreurs, les **livreurs lyonnais** déclarent davantage que les parisiens qu'il y a **trop de livreurs** par rapport au nombre de courses proposées
- > Le fait d'« **être son propre patron** » et de « **travailler quand [on] veut** » sont largement **appréciés** des livreurs, et une **majorité** de livreurs se disent **satisfaits de leurs revenus**

- > La **grande majorité** des livreurs s'imaginent **encore réaliser cette activité dans 6 mois** (72% à Paris, 86% à Lyon) et déclarent également **ne pas trouver d'autre travail** (72% à Paris, 70% à Lyon)
- > Une part conséquente de livreurs ne se disent **pas intéressés par des offres en tant que salarié** dans le secteur de la livraison ou des entrepôts (42% à Paris, 55% à Lyon)
- > La part de livreurs **syndiqués** est **marginale** (2%)

4

ACCIDENTS ET
BLESSURES
DANS L'ACTIVITÉ
DE LIVRAISON

L'enquête porte également sur les **accidents de la route** et les **blessures** survenues au cours de l'activité de livraison. Par rapport aux précédentes éditions, qui investiguaient déjà cet enjeu associé au quotidien des livreurs, l'édition 2025 de l'enquête intègre une partie beaucoup plus riche sur l'accidentologie routière, avec des questions plus nombreuses et plus détaillées, co-rédigées avec des spécialistes de la sécurité routière (consortium **ERROLI**, Exposition au Risque ROutier dans la Livraison Instantanée).

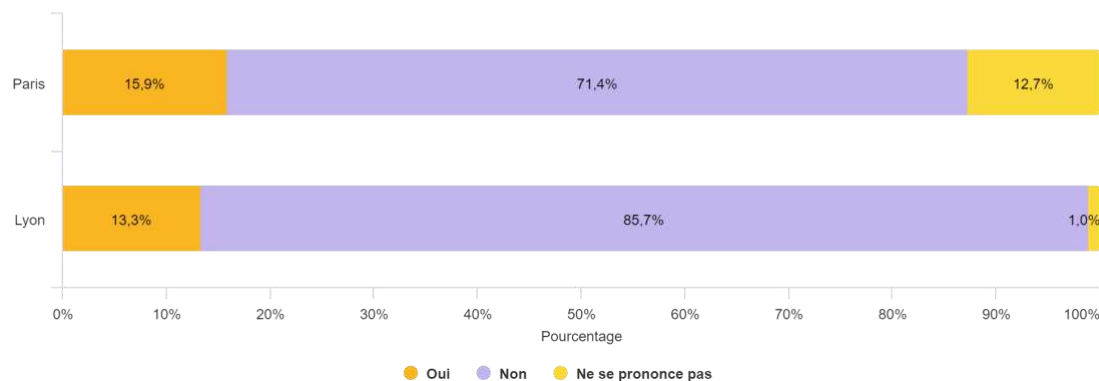
1. OCCURRENCE ET NOMBRE D'ACCIDENTS

Nous cherchons tout d'abord à **quantifier** les accidents de la route survenus dans le cadre de l'activité de livraison.

Nous écartons ainsi les 7 enquêtés ayant indiqué avoir eu un accident de la route avec blessure(s) au cours des 12 derniers mois, mais n'indiquant finalement aucune blessure : réponse « Autre, précisez » à la question « Suite à votre dernier accident, quelles blessures ont été constatées ? », mais précision donnée n'indiquant finalement aucune blessure (« RAS » ou « Aucun »). Seuls quelques enquêtés se trouvent dans cette situation, portant le sous-échantillon analysé pour les accidents avec blessure(s) à **147 observations**. Compte tenu de la taille restreinte de ce sous-échantillon, nous ne comparons pas systématiquement les terrains parisien et lyonnais et présentons uniquement les effectifs pour certaines questions faisant l'objet de filtres.

1.1. UNE MINORITÉ DE LIVREURS DÉCLARENT UN ACCIDENT AVEC BLESSURE(S) AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

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 tiers (chutes comprises) vous ayant occasionné une ou des blessures ?



Croisement : Q1_-_VILLE / Q51_-_ACCIDENT

VILLE	ACCIDENT			TOTAL
	OUI	NON	NE SE PRONONCE PAS	
Paris	80	359	64	503
Lyon	67	430	5	502
TOTAL	147	789	69	1 005

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 58,0$; $\text{ddl} = 2$.

Figure 101 : Répartition des livreurs par occurrence d'au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison (échantillon total – $n = 1\,005$)

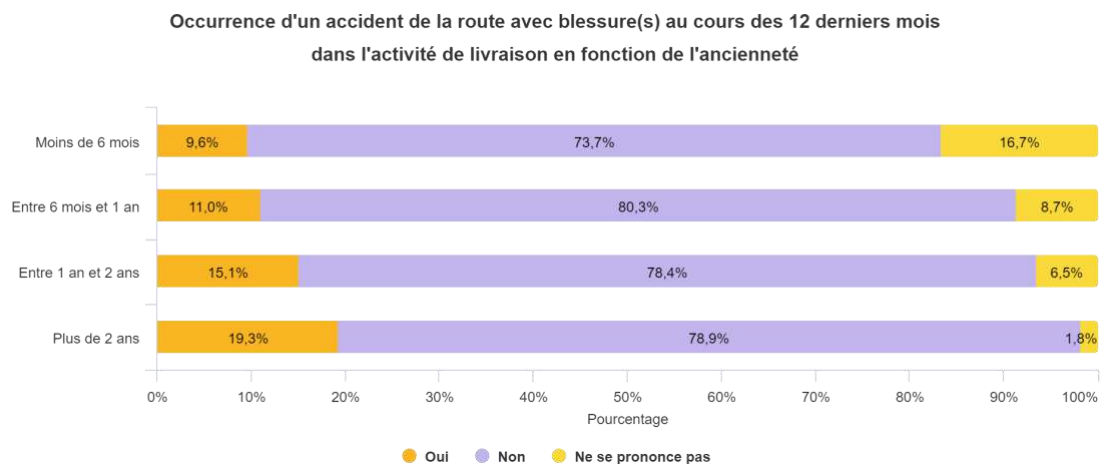
Une **minorité** de livreurs déclare avoir eu un accident de la route au cours des 12 derniers mois dans le cadre de son activité. Par accident, nous entendons ici « *accident avec ou sans tiers (chutes comprises) ayant occasionné une ou des blessure(s)* ». Ainsi, **15,9%** des livreurs parisiens et **13,3%** des livreurs lyonnais déclarent avoir eu **au moins un accident au cours des 12 derniers mois**.

En 2022 sur le terrain parisien, c'était plus d'un quart (26,4%) des livreurs qui déclaraient avoir subi un accident de la route, un résultat similaire à celui observé en 2021. La question posée en 2021 et en 2022 ne permet cependant **pas la comparaison avec 2025**, puisque la formulation ne comportait pas de précision sur les blessures, ni sur les 12 derniers mois.

Notons une différence entre les deux terrains sur la part de « ne se prononce pas », plus élevée à Paris qu'à Lyon, bien que la différence reste significative pour les livreurs se prononçant. Les livreurs **parisiens** sont **plus nombreux** à ne **pas se prononcer** sur cette question (12,7% contre seulement 1,0% à Lyon). En s'intéressant uniquement aux livreurs parisiens, il ressort que les **livreaux qui déclarent utiliser le compte d'un tiers** sont significativement **plus nombreux** à ne **pas se prononcer** sur la survenue d'un accident : 15,1% contre 5,3%. Un **résultat similaire** est observé pour les livreurs déclarant qu'il leur **arrive de prêter**

ou de louer leur compte à un tiers (16,2% des livreurs parisiens qui louent ou prêtent leur compte ne se prononcent pas sur les accidents, contre 4,9% des autres livreurs). Précisons que dans les deux cas, les enquêtés ayant répondu « Ne sait pas / ne se prononce pas » aux questions sur le partage de compte, trop peu nombreux, ont été exclus de l'analyse.

Si aucune différence significative ne peut être observée selon la catégorie de véhicule utilisé, une différence apparaît en revanche entre les livreurs dont le véhicule principal est débridé, et ceux dont ce véhicule n'est pas débridé (parmi les livreurs concernés, soit ceux utilisant un VAE ou deux-roues motorisé personnel, ou une trottinette électrique personnelle). Les **livreurs déclarant circuler habituellement avec un véhicule débridé** sont ainsi **moins nombreux à avoir eu au moins un accident** au cours des 12 derniers mois : c'est le cas de **8,1%** d'entre eux, contre 18,3% pour ceux déclarant que leur véhicule n'est pas débridé. Les livreurs circulant habituellement avec un véhicule débridé sont aussi significativement **plus nombreux à ne pas se prononcer** sur la question des accidents : **23,6%**, contre 2,6% pour les autres. Notons que les enquêtés ayant répondu « Ne sait pas / ne se prononce pas » à la question du débridage du véhicule ont été exclus de l'analyse, trop peu nombreux pour constituer une catégorie à part, et ne pouvant sans biais être regroupés avec l'une ou l'autre des modalités restantes. Notons également que le véhicule débridé est le véhicule principal, et pas nécessairement le véhicule avec lequel l'accident a eu lieu.



Croisement : Q8_-_ANCIENNETE / Q51_-_ACCIDENT

ANCIENNETE	ACCIDENT			TOTAL
	OUI	NON	NE SE PRONONCE PAS	
Moins de 6 mois	11	84	19	114
Entre 6 mois et 1 an	28	204	22	254
Entre 1 an et 2 ans	53	276	23	352
Plus de 2 ans	55	225	5	285
TOTAL	147	789	69	1 005

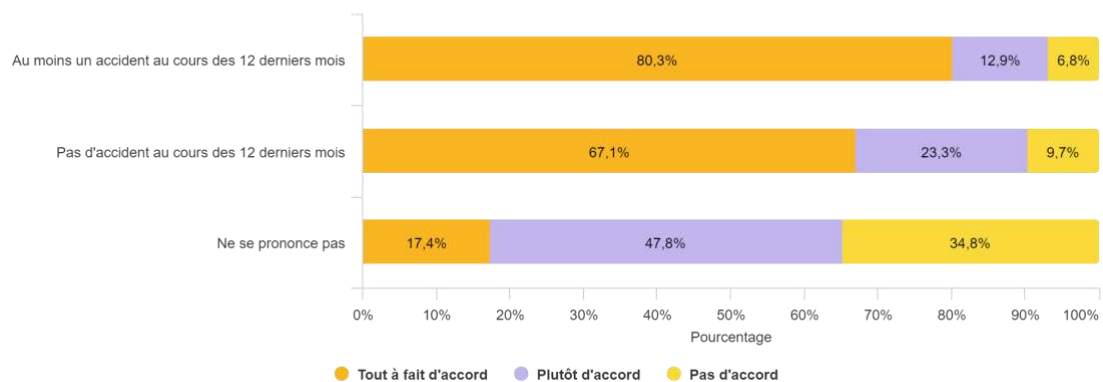
■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 37,0$; $\text{ddl} = 6$.

Figure 102 : Répartition des livreurs par occurrence d'au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison en fonction de l'ancienneté dans l'activité de livraison (échantillon total – $n = 1\,005$)

Nous observons également que **plus le livreur présente d'ancienneté dans l'activité, plus la probabilité qu'il ait eu un accident au cours des 12 derniers mois est élevée**, même en neutralisant l'effet de l'ancienneté inférieure à un an. Ainsi, les livreurs travaillant depuis **plus de 2 ans** sont **19,3%** à avoir eu un accident au cours des 12 derniers mois, pour 15,1% parmi les livreurs ayant entre 1 et 2 ans d'ancienneté, et **10-11%** pour les **livreurs les plus récents**.

Accord avec l'affirmation "le risque d'accident est élevé" en fonction de la survenue d'un accident de la route avec blessure(s) au cours des 12 derniers mois



La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 93,2$; $\text{ddl} = 4$.

Croisement : Q40_-_RISQUE_ACCIDENT / Q51_-_ACCIDENT

ACCIDENT	RISQUE ACCIDENT			TOTAL
	TOUT À FAIT D'ACCORD	PLUTÔT D'ACCORD	PAS D'ACCORD	
Oui	118	19	10	147
Non	528	183	76	787
Ne se prononce pas	12	33	24	69
TOTAL	658	235	110	1 003

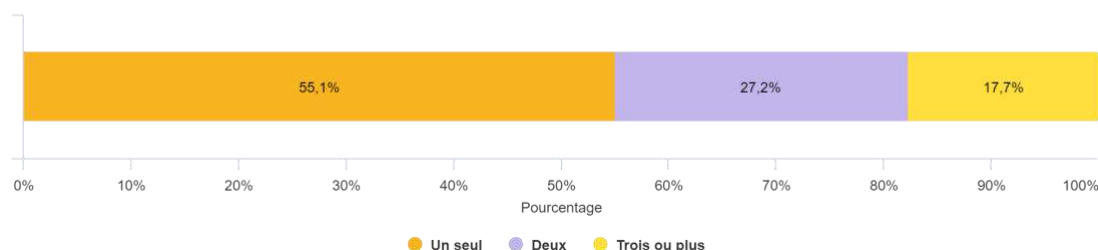
■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Kht2 = 93,2 ; ddl = 4.

Figure 103 : Répartition des livreurs par occurrence d'au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison en fonction de l'accord avec l'affirmation "Le risque d'accident est élevé" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" - n = 1 003)

Les livreurs ayant eu un accident au cours des 12 derniers mois dans le cadre de leur activité sont également plus nombreux à se déclarer en **accord** avec l'affirmation selon laquelle **le risque d'accident est élevé** dans cette activité : **80,3% des livreurs accidentés** se déclarent **tout à fait d'accord** avec cette affirmation, contre 67,1% des livreurs n'ayant pas eu d'accident.

Combien d'accidents de la route vous ayant occasionné une ou des blessures avez-vous eu au cours des 12 derniers mois ?



Croisement : Q1_-_VILLE / Q52_-_NB_ACCIDENTS

VILLE	NOMBRE D'ACCIDENTS			TOTAL
	UN SEUL	DEUX	TROIS OU PLUS	
Paris	48	22	10	80
Lyon	33	18	16	67
TOTAL	81	40	26	147

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

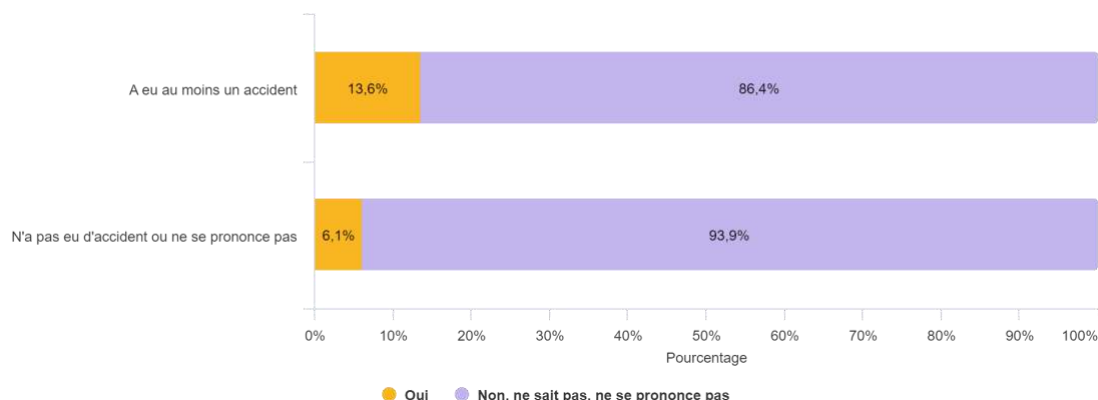
La relation n'est pas significative. p-value = 0,2 ; Kht2 = 3,4 ; ddl = 2.

Figure 104 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par nombre d'accidents (échantillon des livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) - n = 147)

Près de la moitié (44,9%) des livreurs accidentés a eu **au moins 2 accidents** de la route avec blessure(s) dans le cadre de leur activité de livraison **au cours des 12 derniers mois**, sans différences significatives entre les deux terrains. **27,2%** des livreurs accidentés ont eu **deux accidents** au cours des 12 derniers mois et **17,7% trois accidents ou plus**. 55,1% des livreurs concernés ont subi **un seul accident de la route**.

1.2. UN TAUX D'ASSURANCE FAIBLE, MAIS PLUS ÉLEVÉ PARMIS LES LIVREURS AYANT SUBI UN ACCIDENT

Avez-vous adhéré à au moins une assurance complémentaire fournie par la plateforme pour laquelle vous travaillez ?



Croisement : Q51_-_ACCIDENT / Q48_-_ASSURANCE

ACCIDENT	ASSURANCE		TOTAL
	OUI	NON, NE SAIT PAS, NE SE PRONONCE PAS	
A eu au moins un accident	20	127	147
N'a pas eu d'accident ou ne se prononce pas	52	806	858
TOTAL	72	933	1 005

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 10,7$; $\text{ddl} = 1$.

Figure 105 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par souscription d'une assurance (échantillon des livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) – $n = 147$)

Les livreurs ont été interrogés sur la **souscription à au moins une assurance complémentaire proposée par les plateformes** (par exemple, une assurance responsabilité civile professionnelle, une assurance accident, une indemnité maladie).

Rappelons qu'au sein de l'échantillon total, il s'agit d'une pratique très marginale, concernant seulement **7 à 8%** des livreurs, sans différence significative entre les deux terrains, si ce n'est que les livreurs parisiens ont davantage répondu « Ne sait pas / ne se prononce pas », ce que nous pouvons, sur cette question, raisonnablement assimiler à l'absence d'assurance complémentaire (en faisant l'hypothèse que les livreurs qui ont fait la démarche d'y souscrire sont en mesure de se prononcer sur la question). Rappelons que la situation de partage de compte, très fréquente, peut expliquer en partie ce faible taux d'assurance.

Parmi les **147 livreurs ayant subi un accident** de la route au cours des 12 derniers mois, 20 déclarent avoir souscrit une assurance, soit **13,6%** d'entre eux, et donc davantage que parmi l'ensemble de l'échantillon.

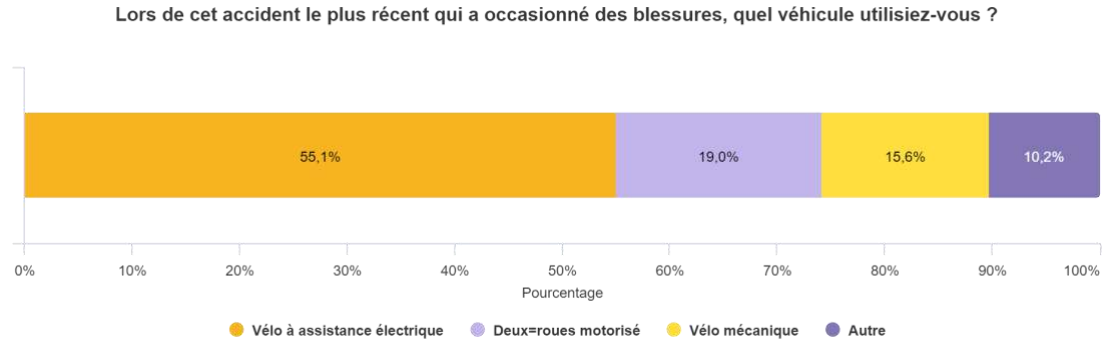
Nous pouvons ici avancer l'hypothèse explicative que des livreurs auraient souscrit l'assurance complémentaire à la suite d'un accident survenu au cours de l'année écoulée.

2. CARACTÉRISATION DES ACCIDENTS

Nous cherchons maintenant à caractériser les accidents de la route subis par les livreurs, et à en comprendre les **circonstances** et les **conséquences**. Pour cela, nous nous recentrons dans les analyses suivantes sur le **sous-échantillon des livreurs ayant subi un accident de la route avec blessure(s)** au cours des 12 derniers mois, dans le cadre de leur activité de livraison, et nous nous intéressons au **dernier accident** subi.

2.1. CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

a) Véhicule utilisé lors de l'accident



Q58_-_VEHICULE_ACCIDENT

	N
Vélo à assistance électrique personnel	69
Vélo mécanique personnel	22
Deux-roues motorisé thermique personnel	17
Trottinette personnelle	14
Deux-roues motorisé électrique personnel	11
Fatbike	10
Voiture	1
Vélib' mécanique (vert)	1
Vélo cargo personnel	1
Autres vélos en libre-service (Lime et Dott)	1
Scoter en libre-service (Yego, Cooltra)	0
TOTAL	147

Figure 106 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par type de véhicule utilisé lors du dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) - n = 147)

Aucune différence significative ne peut être observée entre les deux terrains concernant le type de véhicule de livraison utilisé lors du dernier accident. **Plus de la moitié** des accidents sont arrivés lors de livraisons à **vélo à assistance électrique** (55,1%) ce qui est à rapprocher du taux d'usage de ce type de véhicule par les livreurs. **16%** des derniers accidents sont quant à eux survenus à **vélo mécanique** et **19%** à deux-roues motorisé.

b) Implication de tiers : les véhicules motorisés comme catégorie la plus impliqués dans les accidents

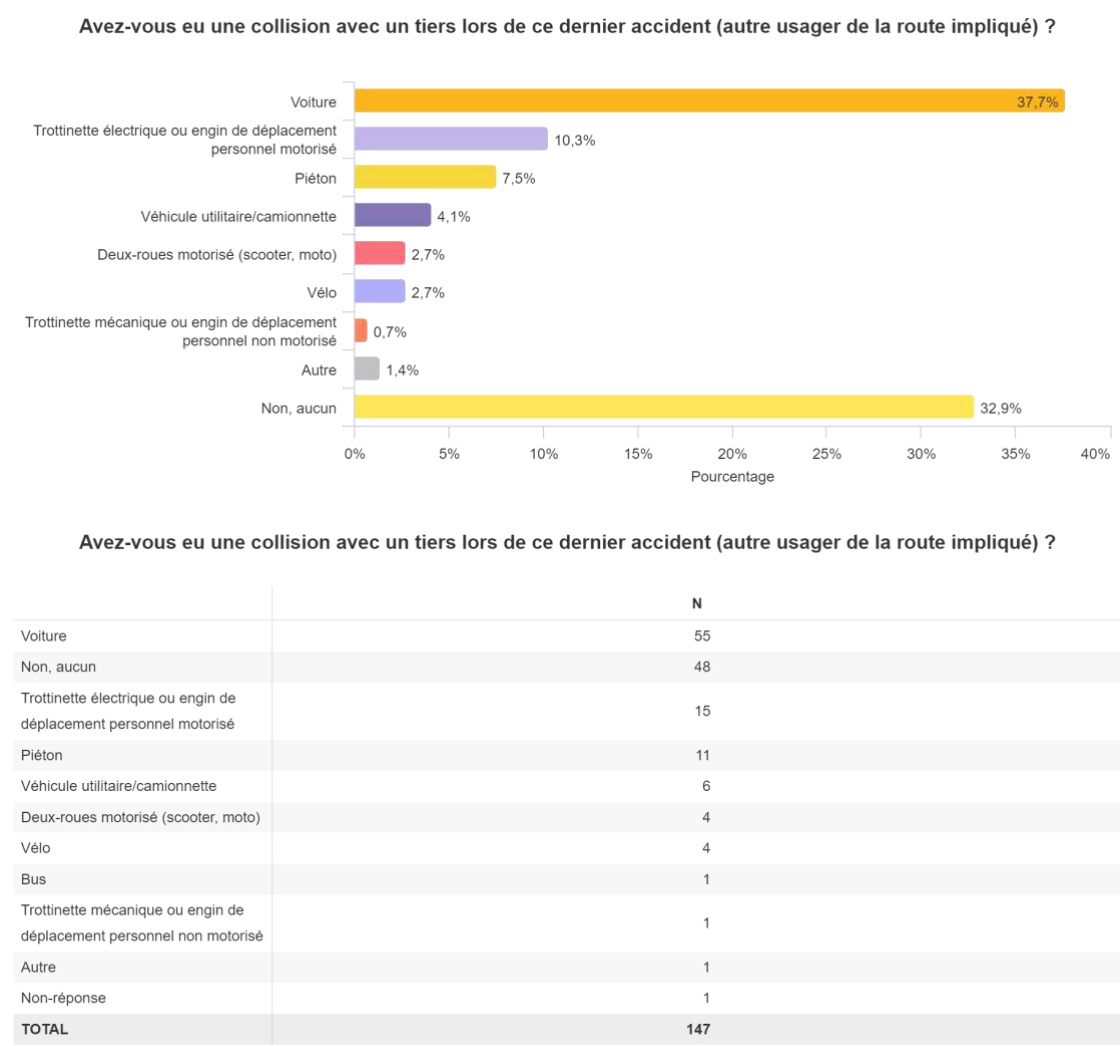


Figure 107 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par survenue d'une collision avec un tiers sur le dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident - n = 147)

Si un **accident sur trois** est survenu sans tiers, c'est-à-dire que le livreur concerné a **chuté seul** (en lien avec une conduite à risque et/ou des infrastructures de circulation peu sécurisées), les **automobilistes** arrivent au premier rang des tiers impliqués, avec **37,7%** des derniers accidents impliquant une voiture, et **4,1%** un véhicule utilitaire ou un camion. Les **trottinettes électriques** ou autres engins de déplacement personnel sont ensuite impliqués dans **10,3%** des accidents. Les **piétons** se trouvent impliqués dans **7,5%** des derniers accidents. Il n'y a pas de différence significative dans les tiers impliqués entre Paris et Lyon.

c) Le port d'équipements de sécurité : une part importante de livreurs blessés circulant sans casque

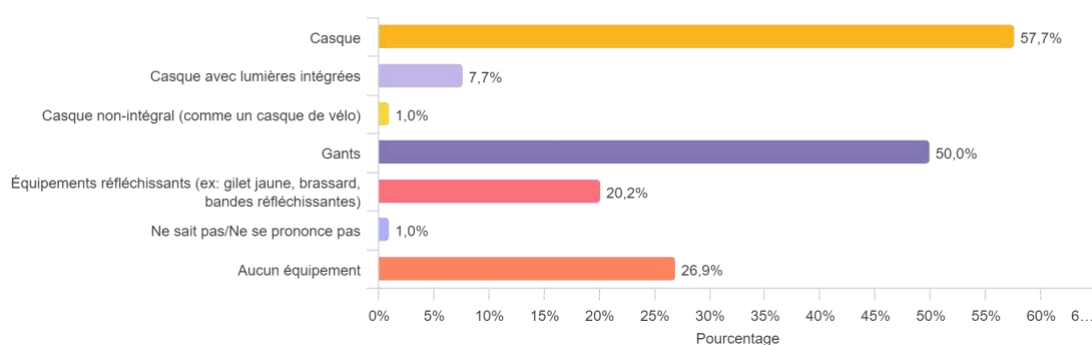
Pour ce qui est du port d'**équipements de sécurité** lors du dernier accident avec blessure(s), les modalités de réponse varient selon le type de véhicule concerné (voiture, deux-roues motorisé, vélo) et les sous-échantillons ainsi obtenus ne nous permettent pas de présenter systématiquement des pourcentages.

Ainsi, parmi le livreur ayant subi cet accident en **voiture** portait sa **ceinture de sécurité** attachée.

Parmi les 42 livreurs ayant eu leur dernier accident en livrant à **deux-roues motorisés**, seule la **moitié** portait un casque : 21 un **casque intégral**, dont 1 avec lumières intégrées et 1 seul un casque non-intégral (de type « casque de vélo »). Près de la moitié des accidents survenus à deux-roues motorisés concernent donc des livreurs sans casque, malgré la réglementation. Le port des **gants** est également **fréquent** et concernait 24 livreurs à deux-roues motorisé au moment de l'accident. Rappelons que le port du casque et des gants est obligatoire pour circuler à deux-roues motorisé. Enfin, une **minorité** (8/42) portait des **équipements réfléchissants**. 9 ne portaient aucun équipement de sécurité.

Pour les accidents survenus à **vélo** (tous types de vélos confondus), les plus nombreux dans notre enquête (n=104), le port du **casque** est **majoritaire**, avec plus près de six livreurs sur dix accidentés qui en portaient un (les modèles avec lumières intégrées restent minoritaires). La **moitié** portait également des **gants**, et **un sur cinq** des **équipements réfléchissants**. Enfin, un peu plus d'**un quart** des livreurs blessés à vélo ne portait à ce moment-là **aucun** équipement de sécurité.

Lors de ce dernier accident à vélo ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?



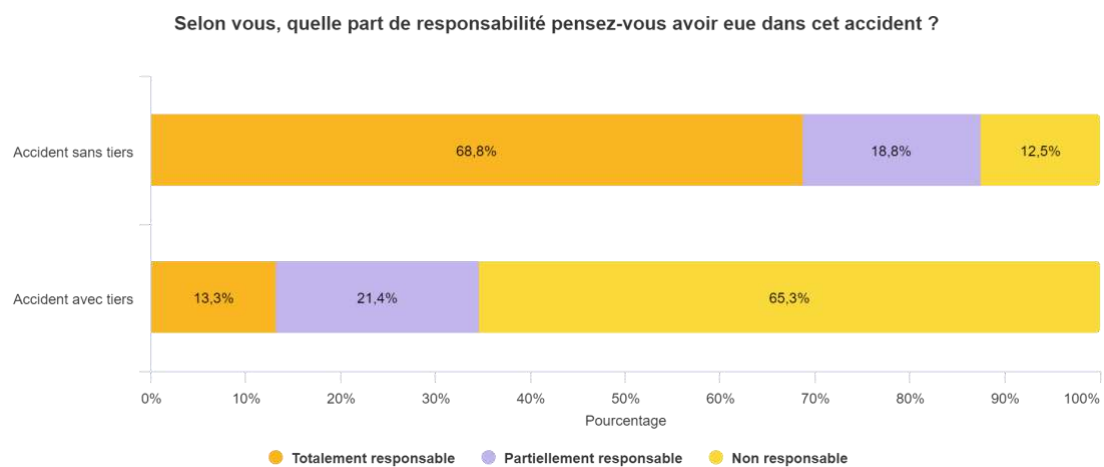
Lors de ce dernier accident à vélo ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?

	N
Casque	60
Gants	52
Aucun équipement	28
Équipements réfléchissants (ex: gilet jaune, brassard, bandes réfléchissantes)	21
Casque avec lumières intégrées	8
Casque non-intégral (comme un casque de vélo)	1
Ne sait pas/Ne se prononce pas	1
TOTAL	104

Figure 108 : Port d'équipements de sécurité sur le dernier accident par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) à vélo dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois (échantillon des livreurs ayant subi un accident à vélo – n = 104)

De manière générale, notons que le **port du casque**, pour les livreurs à vélo comme pour les livreurs à deux-roues motorisés, s'il est fréquent voire majoritaire pour les cyclistes, est **loin d'être systématique** parmi les livreurs accidentés. Le port des gants est également fréquent, pour les livreurs à vélo et à deux-roues motorisés. À noter que cet équipement obligatoire à deux-roues motorisé est également porté à vélo, et permet aussi de **se protéger du froid**.

d) Responsabilité estimée : d'importantes variations selon l'implication ou non de tiers dans l'accident



Croisement : Q62_-_ACCIDENT_TIERS / Q65_-_RESPONSABILITE

Q62_-_ACCIDENT_TIERS	RESPONSABILITÉ			TOTAL
	TOTALEMENT RESPONSABLE	PARTIELLEMENT RESPONSABLE	NON RESPONSABLE	
Accident sans tiers	33	9	6	48
Accident avec tiers	13	21	64	98
TOTAL	46	30	70	146

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 50,3 ; ddl = 2.

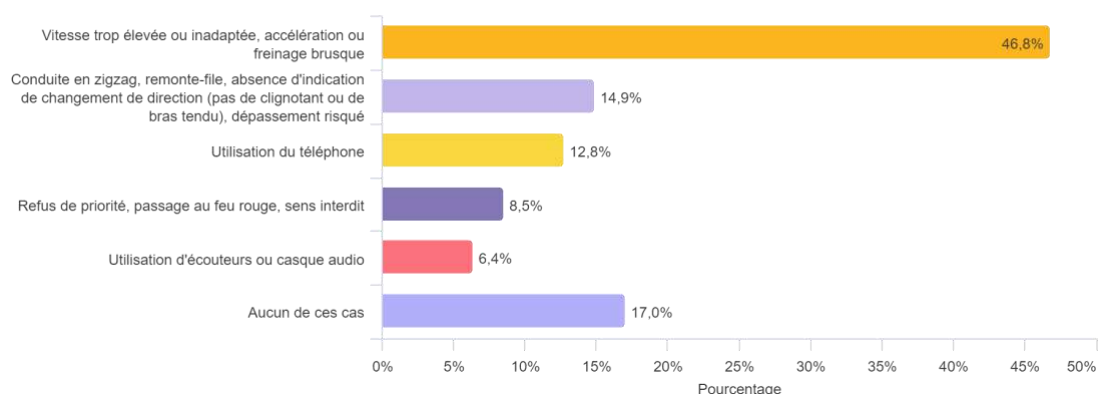
Figure 109 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par responsabilité estimée sur le dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident excluant une observation "Non réponse" - n = 146)

Parmi les livreurs accidentés blessés, environ **un tiers** s'estime **totalement responsable** de l'accident. Une différence significative est ensuite à relever selon que l'accident ait ou non impliqué un tiers. Ainsi, les livreurs ayant eu un **accident sans implication de tiers** sont bien plus nombreux à s'en attribuer la responsabilité : **68,8%** s'estiment **totalement responsables** et **18,8%** **partiellement responsables**. Dans le cas des **accidents ayant impliqué des tiers**, les **deux tiers** des livreurs concernés ne s'estiment **pas responsables** (65,3%).

e) La vitesse le plus souvent en cause dans les accidents

Les livreurs ayant subi un accident de la route au cours des 12 derniers mois ont été interrogés sur les **comportements à risque** en matière de sécurité routière qu'ils ont pu avoir au moment de l'accident.

Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ?



Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ?

	N
Vitesse trop élevée ou inadaptée, accélération ou freinage brusque	22
Conduite en zigzag, remonte-file, absence d'indication de changement de direction (pas de clignotant ou de bras tendu), dépassement risqué	7
Utilisation du téléphone	6
Refus de priorité, passage au feu rouge, sens interdit	4
Utilisation d'écouteurs ou casque audio	3
Aucun de ces cas	8
Conduite en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou des médicaments altérant la vigilance	0
Conduite de nuit sans phare allumé	0
TOTAL	47

Figure 110 : Comportements à risques auto-déclarés sur le dernier accident par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois sans tiers (échantillon des livreurs ayant subi un accident sans tiers excluant une observation "Non réponse" – n = 47)

Parmi les livreurs ayant eu un accident **sans implication de tiers** (n=47), **près de la moitié** d'entre eux (46,8%) reconnaissent avoir circulé à **vitesse** trop élevée, ou bien avoir accéléré ou freiné trop brusquement. Notons que, parmi les livreurs ayant eu leur accident sans tiers, ce comportement est **plus fréquent parmi ceux qui circulaient à VAE**. La **conduite imprudente** (zigzag, remonte-file, changement de direction sans indication) arrive au second rang des comportements à risque adoptés lors de l'accident (14,9%), suivie de l'**utilisation du téléphone** (12,8%), à mettre en lien avec le suivi des instructions d'itinéraire sur l'écran du téléphone précédemment analysé. Notons que très peu de livreurs ont signalé plusieurs types de comportements à risque. Enfin, la modalité « Conduite en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou des médicaments altérant la vigilance (ex : psychotropes comme les somnifères,

anxiolytiques, antidépresseurs, etc.) » a été proposée mais n'a été sélectionnée par aucun des livreurs ayant chuté seuls, de même que la modalité « Conduite de nuit sans phare allumé ».

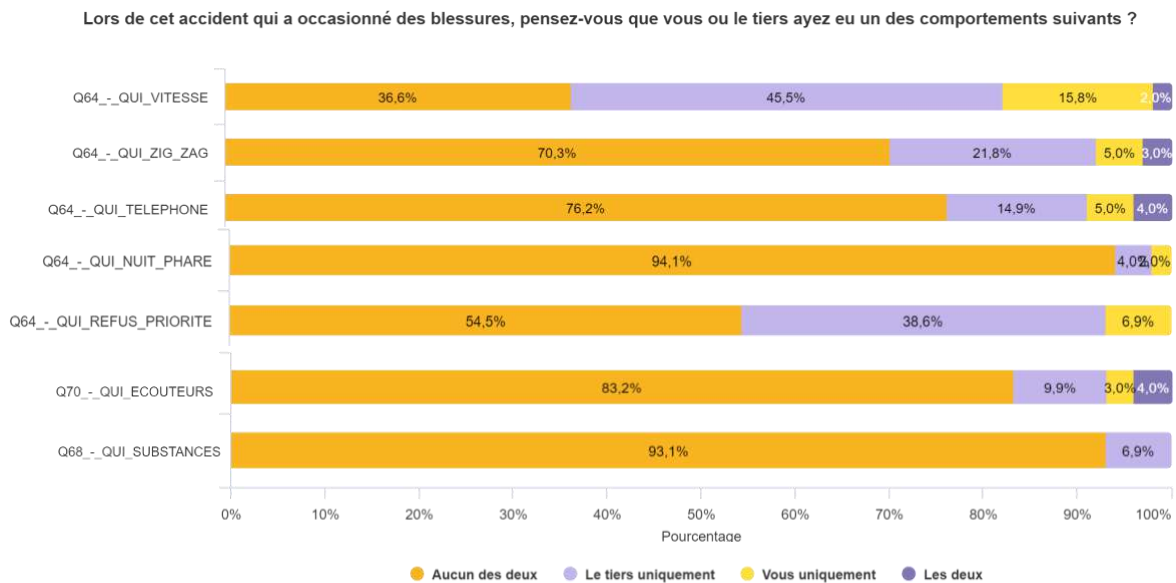


Figure 111 : Comportements à risques auto-déclarés et déclarés pour les tiers par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois impliquant un tiers (échantillon des livreurs ayant subi un accident impliquant un tiers "Non réponse" – $n = 98$)

Quant aux livreurs blessés dans des **accidents impliquant des tiers** ($n = 98$), le fait de circuler à une **vitesse** inadaptée ou d'opérer de brusques changements de vitesse est également un comportement très fréquent, mais plutôt signalé **chez les tiers** impliqués : ce comportement ne concernerait que le tiers dans **45,5%** des cas, et que le livreur dans 15,8% des cas. De même, la **conduite incertaine** (zigzag, remonte-file, etc.) concerne davantage les **tiers** : dans 21,8% des accidents elle ne concerne que les tiers, et dans 5,0% que les livreurs. 38,6% des livreurs entrés en collision avec un autre usager de la route signalent un **refus de priorité** de la part de ce **tiers**, pour 6,9% des livreurs ayant eux-mêmes refusé la priorité. Le port d'écouteurs ou de casque audio concerne lui aussi davantage les tiers que les livreurs blessés. Enfin, la consommation de **substances** altérant les perceptions (alcool, drogue, médicaments) demeure **rare** mais concernerait **6,9%** des **tiers** impliqués dans les accidents (et aucun livreur blessé lui-même).

2.2. CONSÉQUENCES DES ACCIDENTS

Nous nous sommes enfin intéressés aux **conséquences** des accidents, en termes de prise en charge, d'impact sur l'activité de livraison et de blessures corporelles.

a) L'automédication et la prise en charge par un médecin de ville majoritaires

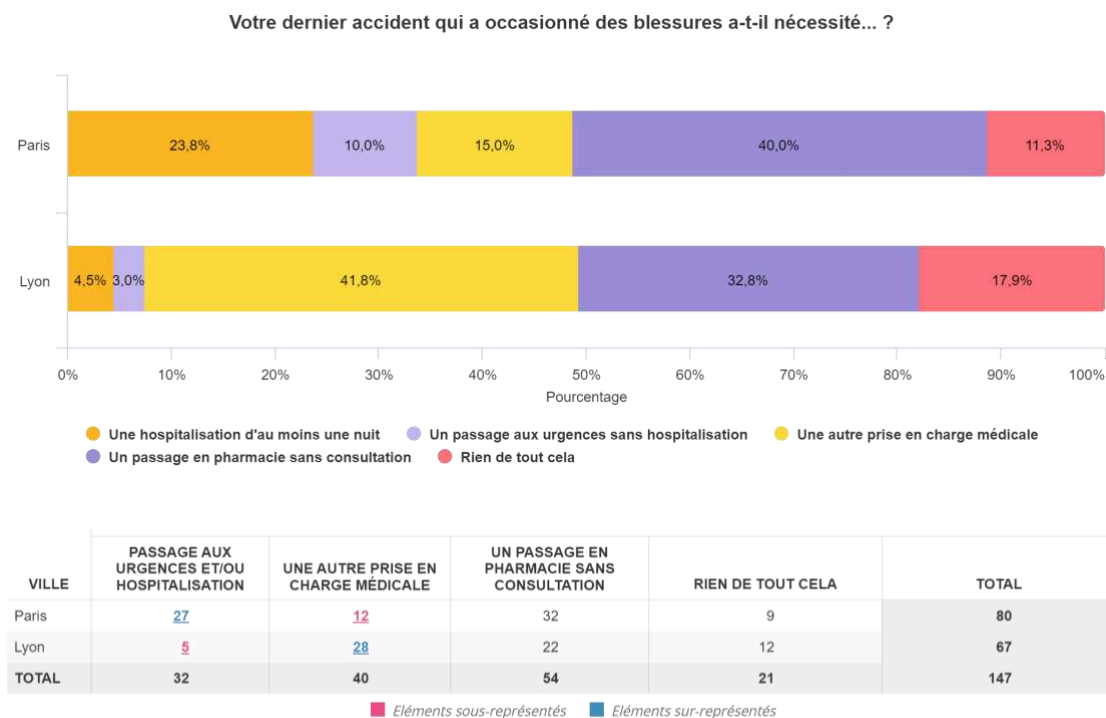


Figure 112 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par type de prise en charge du dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident - $n = 147$)

Suite à leur dernier accident avec blessure(s), la façon dont les livreurs interrogés se prennent ou sont pris en charge diffère selon les terrains, mais les suites les plus fréquentes sont globalement l'**automédication** (40,0% des livreurs blessés à Paris et 32,8% à Lyon) et l'**hospitalisation d'au moins une nuit** à Paris (23,8%, quasi systématiquement précédée d'un passage aux urgences) ainsi qu'une **autre prise en charge médicale**, par un médecin généraliste par exemple, ou par un kinésithérapeute à Lyon (41,8%).

Le **passage aux urgences sans hospitalisation** reste **minoritaire** voire marginal (10,0% à Paris et 3,0% à Lyon), suggérant que les livreurs ne s'y rendent qu'en cas de blessures très graves, nécessitant dans la grande majorité des cas un séjour à l'hôpital.

Ainsi, sur les deux terrains, **environ un livreur blessé sur deux** a été **pris en charge médicalement** (hôpital ou médecine de ville).

Enfin, **11,3%** des livreurs blessés à Paris et **17,9%** à Lyon n'ont recouru à **aucune de ces solutions** lors de leur dernier accident.

En 2022 sur le terrain parisien, 47,2% des livreurs accidentés déclaraient un passage aux urgences, soit davantage que dans l'édition 2025. Cela pourrait trouver une explication dans la tendance à la précarisation de l'activité, avec davantage de livreurs sans papiers, craignant ainsi de se rendre aux urgences. Rappelons cependant les différences dans la formulation de la question : pas de borne temporelle aux 12 derniers mois dans le questionnaire 2022, et pas de restriction aux accidents « avec blessure(s) ».

b) Des accidents ayant largement empêché les livreurs blessés de travailler pendant un ou plusieurs jours

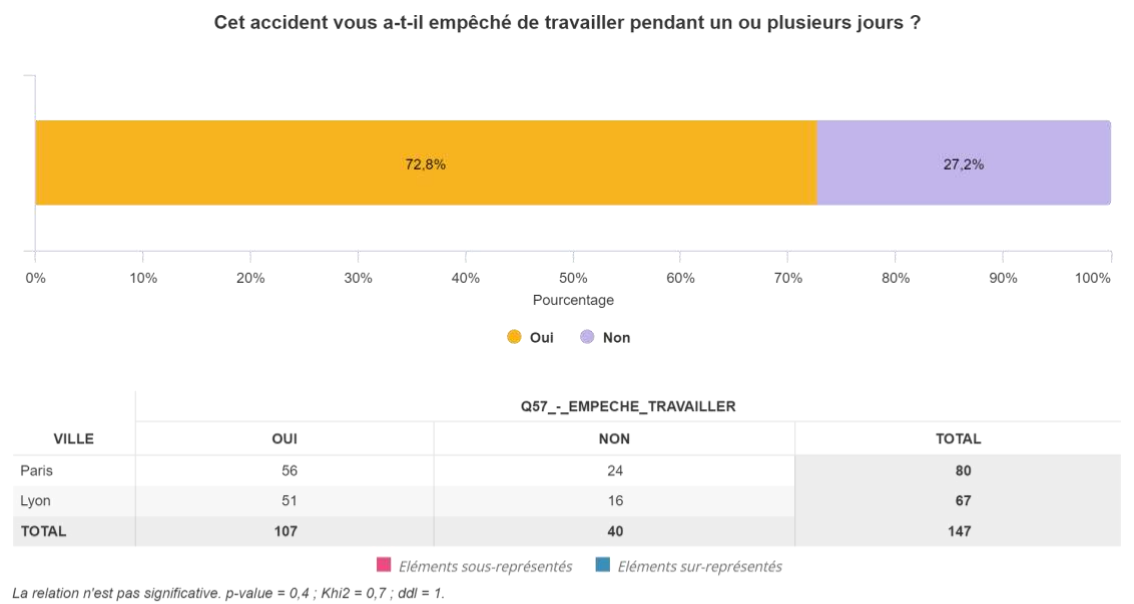


Figure 113 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par conséquences sur la capacité à travailler suite au dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident - n = 147)

À la suite de leur dernier accident, **près des trois quarts** des livreurs blessés se sont trouvés **empêchés de réaliser des livraisons pendant un ou plusieurs jours** : cela concerne 72,8% des livreurs ayant subi un accident de la route. À noter que la différence observée entre Paris et Lyon n'est pas significative. À Paris en 2022, 39,8% des livreurs blessés se sont trouvés empêchés de travailler pendant plusieurs jours, soit bien moins qu'aujourd'hui : cela suggère que les accidents déclarés en 2025 sont plus graves que ceux déclarés en 2022. Rappelons cependant qu'en 2022, la question posée était « Avez-vous déjà subi un accident de la route dans le cadre de votre activité de livraison ? », sans préciser « ayant occasionné une ou des blessures », ce qui peut expliquer cette variation, du moins en partie.

c) Des livreurs en majorité blessés aux membres supérieurs et inférieurs

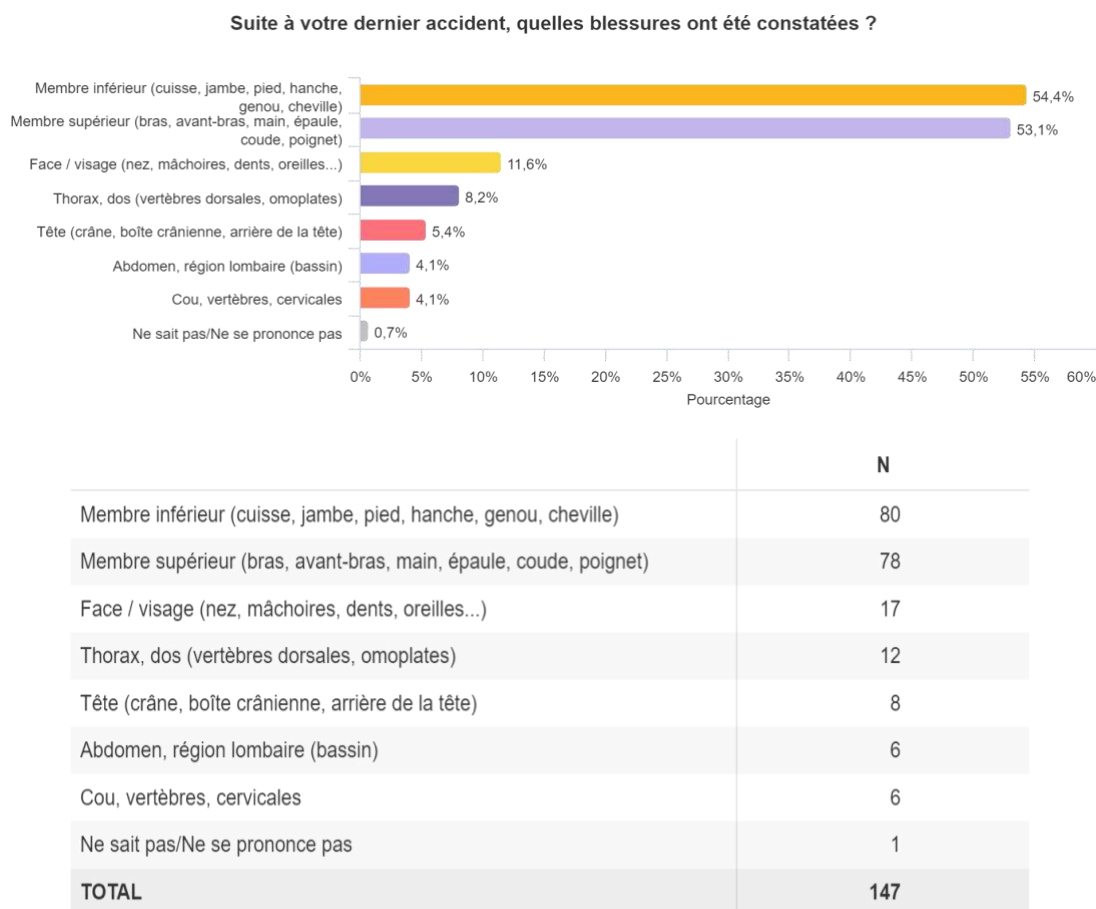


Figure 114 : Répartition des blessures subies par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois sur le dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident – n = 147)

Les livreurs ont enfin été interrogés sur les blessures engendrées par leur dernier accident et leur localisation (question posée à l'aide d'un schéma du corps humain afin de faciliter les réponses – voir questionnaire en annexe). Plusieurs blessures pouvaient bien sûr être renseignées par les enquêtés concernés. Les **membres** – inférieurs comme supérieurs – concentrent le plus de blessures, avec **plus de la moitié** des blessés qui indiquent l'avoir été sur l'une ou l'autre de ces zones. Les blessures au **visage** (nez, mâchoires, dents, oreilles...) sont ensuite constatées dans 11,6% des derniers accidents, et celles à la **tête** (crâne, boîte crânienne, arrière de la tête) dans 5,4% des derniers accidents. Le **thorax** et le **dos** sont ensuite touchés dans 8,2% des cas.

SYNTHÈSE PARTIE 4 - ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

- > **16%** des livreurs parisiens et **13%** des livreurs lyonnais déclarent avoir eu **au moins un accident avec blessure(s)** dans le cadre de leur activité de livraison au cours des 12 derniers mois
- > **45%** des livreurs accidentés ont eu **au moins 2 accidents** au cours des 12 derniers mois
- > Si la souscription à une **assurance** complémentaire demeure **faible**, elle est **plus élevée parmi les livreurs ayant subi un accident** au cours des 12 derniers mois (14% d'entre eux, contre 6% des autres livreurs)
- > **Un tiers** des accidents sont survenus **sans implication d'un autre usager** de la route ; les tiers les plus impliqués sont les **automobilistes** (38% des accidents)
- > Une **part importante** de livreurs ayant eu un accident circulait **sans casque** : la **moitié** des livreurs blessés à **deux-roues motorisé** et près de **4 livreurs blessés à vélo sur 10**
- > La **vitesse** est citée par les livreurs concernés comme la **première cause d'accident**, pouvant également être attribuée aux tiers dans le cas des accidents impliquant d'autres usagers de la route
- > Les suites les plus fréquentes pour les accidents sont l'**automédication** (40% des blessés à Paris et 33% à Lyon), suivie de l'**hospitalisation** d'au moins une nuit à **Paris** (24%) ainsi qu'une d'une **prise en charge par un médecin de ville** à **Lyon** (42%)
- > Dans **près des trois quarts** des cas, les livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) ont été dans l' pendant un ou plusieurs jours
- > Les **blessures** les plus fréquentes concernent les **membres inférieurs** (54%) et **supérieurs** (53%), 12% des accidents donnent lieu à des blessures au **visage** et 5% à la **tête**

5 CONCLUSION

Cette **édition 2025** de l'enquête auprès des livreurs des plateformes de livraison instantanée, menée par l'**Université Gustave Eiffel** et le **consortium EROLI** (Exposition au Risque Routier dans la Livraison Instantanée) avec l'accompagnement de **6t-bureau de recherche**, permet la production de **données objectives et quantifiées** sur les livreurs et l'activité de livraison.

Elle offre une **mise à jour** par rapport à la dernière enquête menée en **2022**²⁴ à Paris et à Courbevoie, ainsi qu'une comparaison entre **Paris** et **Lyon**, mettant en lumière des différences dans l'activité de livraison entre ces deux « marchés », mais aussi des similitudes dans l'activité de livraison. Cette enquête 2025 a également permis de collecter des données plus précises sur le **risque routier** associé à l'activité de livraison et les accidents subis par les livreurs, grâce à l'implication du consortium EROLI.

PARIS ET LYON : DEUX « MARCHÉS » DIFFÉRENTS POUR L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

L'analyse comparée des données collectées sur le **terrain parisien**, d'une part, et sur le **terrain lyonnais**, d'autre part, fait ressortir des **différences significatives sur le « marché » de la livraison instantanée dans ces deux villes**.

Tout d'abord, en termes de profil sociodémographique, les **livreurs lyonnais** sont **plus nombreux à avoir la nationalité française** (12%, contre moins d'1% à Paris). La part de livreurs sans diplôme est plus importante à Lyon (55% des livreurs, contre 41% à Paris). Les **livreurs lyonnais** sont également **implantés depuis plus longtemps** que les livreurs parisiens : près des trois quarts des livreurs interrogés à Lyon exercent depuis plus d'un an, contre un peu plus de la moitié à Paris. Ils cumulent moins fréquemment la livraison avec une ou d'autres activités professionnelles. Les livreurs **lyonnais** sont également **bien plus nombreux à se déclarer auto-entrepreneurs** (78%, contre 19% à Paris), et **bien moins nombreux à déclarer qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un tiers** (24%, contre 73% à Paris) **ou de prêter ou louer leur compte** (6%, contre 67% à Paris).

Les **véhicules** utilisés pour la livraison **diffèrent grandement** entre les deux terrains, ce qui peut être mis en lien avec des écosystèmes de mobilité et des répartitions modales différentes entre Paris et Lyon, mais ce qui peut également tenir à des différences de pratiques dans l'activité de livraison. Le **fatbike** est ainsi bien **plus présent à Paris** (17%, contre 2% à Lyon), de même que le **VAE personnel**. À **Lyon**, la livraison à **deux-roues motorisé** est en revanche plus répandue (23%, contre 13,5% à Paris), et est quasi-exclusivement réalisée avec des **véhicules thermiques** (alors qu'à Paris les véhicules thermiques sont majoritaires). Parmi les livreurs motorisés, **seul un cinquième détient une capacité de transport**. L'accès au secteur de chargement est majoritairement effectué uniquement avec le véhicule utilisé pour la livraison sur les deux terrains, mais avec un **usage des transports en commun** plus marqué sur le **terrain**

²⁴ Dabanc L. (dir.), Aguiléra A., Krier C., Cognez A., Chrétien J. et Louvet N., (2022), Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne, Chaire Logistics City, rapport final, 118 p.

parisien, en lien avec l'organisation spatiale de l'agglomération et l'éloignement plus important des livreurs à leur zone d'activité.

En termes de volume d'activité et de revenus, les livreurs **lyonnais** se distinguent par des **revenus déclarés plus élevés**, alors même qu'ils effectuent légèrement moins de courses chaque jour que les livreurs parisiens et que le temps passé à effectuer des livraisons est un peu plus faible à Lyon qu'à Paris (nombre d'heures travaillées par jour de livraison moins important à Lyon). Cela peut être mis en lien avec le plus fort recours aux deux-roues motorisés à Lyon, permettant de se déplacer plus rapidement.

Concernant leurs **perceptions et opinions** relatives à leur activité, les **livreurs lyonnais** se distinguent par des **difficultés déclarées plus importantes**, notamment concernant le risque d'accident, de vol du véhicule, les conditions météorologiques, ainsi que le trop grand nombre de livreurs sur le marché par rapport au nombre de courses proposées. En revanche, les **relations avec les plateformes**, comme avec les **restaurateurs** et les **clients** finaux sont **jugées moins négativement par les livreurs lyonnais**.

Les **livreurs lyonnais se projettent davantage** dans l'activité (53% s'imaginent encore « tout à fait » livreurs dans 6 mois, contre 47% à Paris), et sont également **moins nombreux à déclarer ne pas trouver d'autre travail**. Ils **valorisent par ailleurs davantage les caractéristiques associées au statut de travailleur indépendant**, comme le fait d'« être son propre patron », ainsi que le fait de « travailler quand [ils veulent] ». En lien avec leur ancienneté plus grande et la part plus importante de personnes de nationalité française, cela suggère ainsi une **plus importante « professionnalisation » ou « installation » des livreurs lyonnais**.

ACCIDENTS ET BLESSURES DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON : DES TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS CONFRONTÉS À DES CONDITIONS VECTRICES DE RISQUE

16% des livreurs parisiens et **13%** des livreurs lyonnais déclarent avoir eu au moins un **accident avec blessure(s)** dans le cadre de leur activité de livraison au cours des 12 derniers mois. **45%** des livreurs accidentés ont eu **au moins 2 accidents** de la route avec blessure(s) au cours des 12 derniers mois.

Si **un tiers** de ces accidents sont survenus sans implication d'autres usagers de la route, les livreurs étant **tombés « seuls »**, dans les deux tiers des cas, d'**autres usagers** de la route étaient impliqués, notamment les **automobilistes** (au total, 38% des accidents survenus impliquent un automobiliste).

La **vitesse** est citée par les livreurs blessés comme la première cause d'accident, soulevant la question de leurs conditions de travail et du **système de rémunération à la course**, les incitant à livrer toujours plus vite, quitte à prendre des risques. Dans le cas des accidents impliquant des tiers, la vitesse des autres usagers de la route est également incriminée, soulevant ici l'enjeu de la **cohabitation des modes** et de la sécurisation des infrastructures de circulation.

Notons également qu'une part importante des livreurs ayant subi un accident avec blessure circulait **sans casque** : la moitié des livreurs blessés à deux-roues motorisé et près de 4 livreurs à vélo sur 10. Cela soulève donc un enjeu de sensibilisation et d'**équipement** en dispositifs de sécurité, prioritairement le casque mais également les équipements réfléchissants pour la conduite de nuit.

Les blessures les plus fréquentes sont celles survenues aux **membres inférieurs et supérieurs** (plus de la moitié des blessés), les blessures à la tête ou au visage restant plus rares. Concernant les suites des accidents, la situation la plus fréquente est en premier lieu l'**automédication**, suivie de l'hospitalisation à Paris et de la prise en charge par un médecin de ville à Lyon. Ainsi, sur les deux terrains, **environ un livreur blessé sur deux** a été **pris en charge médicalement** (hôpital ou médecine de ville).

Enfin, dans **près des trois quarts des cas**, les livreurs ayant subi un accident avec blessure se sont trouvés dans l' pendant un ou plusieurs jours, ce qui pose là encore la question des conditions de travail des livreurs et du système de rémunération à la course associé au **statut de travailleur indépendant**, n'offrant pas de continuité de rémunération en cas d'accident, tout en posant un cadre poussant les travailleurs à la productivité, au détriment de leur sécurité.

SUR LE TERRAIN PARISIEN, UNE PRÉCARISATION OBSERVÉE DEPUIS 2022

La mise en regard des données collectées dans l'enquête **2025** sur le terrain parisien (Paris intra-muros dans son ensemble) et de celles de l'enquête **2022** sur le quart nord-est de Paris met en lumière les **évolutions survenues en 3 ans** dans l'activité de livraison instantanée pour des plateformes.

En termes de profil des livreurs, notons un **léger rajeunissement**, ainsi qu'une **baisse significative du niveau de diplôme** (de 31% de livreurs sans aucun diplôme en 2022 à 41% en 2025). L'**ancienneté** dans l'activité de livraison a également **diminué**.

La différence la plus importante porte sur la nationalité, avec une **très forte baisse des livreurs de nationalité française** (de 9% en 2022 à moins d'1% en 2025) et une reconfiguration des nationalités étrangères les plus rencontrées : moins de livreurs algériens et marocains, au profit des livreurs ivoiriens, sénégalais et bangladais sur les spots enquêtés.

La situation de **partage de compte** a quant à elle **largement progressé** depuis 2022 (aussi bien comme « emprunteur » que comme « prêteur »), concernant aujourd'hui près des trois quarts des livreurs pour l'utilisation du compte d'un tiers (contre 12% en 2022), ainsi que le **cumul d'activités professionnelles** (mais une diminution de la part des livreurs étudiants est constatée).

Les types de véhicules utilisés pour les livraisons ont également connu des évolutions sur le terrain parisien, par exemple avec le fort **développement** des livraisons effectuées avec un **VAE** (53 de VAE personnel en 2025 contre une part marginale en 2022) ou un **fatbike** (17% à Paris en 2025), la **baisse du**

recours au vélo mécanique personnel mais aussi au **deux-roues motorisé** (passage de 24% des véhicules en 2022 à 16% en 2025), combinée à une **électrification** plus importante. L'usage de Vélib', présent bien que minoritaire en 2022, apparaît aujourd'hui extrêmement marginal. Ces évolutions modales peuvent en partie être attribuées à l'introduction de nouvelles réglementations ou tarifications (pour les deux-roues motorisés thermiques et Vélib'), mais également à une évolution des modes de déplacement à Paris, et des pratiques des livreurs.

Pour ce qui est des perceptions des livreurs parisiens, une **dégradation des relations avec les plateformes** est observée, de même que l'opinion selon laquelle **l'offre (de travail) excède la demande** (72% en 2025 contre 62% en 2022 et 48% en 2021), suggérant une saturation progressive du marché. En outre, la part de livreurs parisiens affirmant exercer cette **activité « par défaut »** a **presque doublé**, ainsi que la part d'enquêtés s'imaginant encore livreurs dans 6 mois (une projection dans l'activité alors davantage subie que choisie). En revanche, la perception du risque d'accident et du caractère trop physique de l'activité a régressé, ce qui pourrait être interprété comme une diminution de la « sensibilité » des livreurs. La part de livreurs **syndiqués** a enfin **beaucoup diminué**, passant de 13% en 2022 à 2% aujourd'hui sur les terrains parisiens et lyonnais confondus.

Ces différentes évolutions observées sur le terrain parisien en termes de profil, de conditions de travail et de perceptions constituent autant de signaux convergeant vers un constat de **précarisation des livreurs** entre 2022 et 2025, un résultat alertant au vu des conditions d'exercice de l'activité de livraison, déjà précaires par le statut même de travailleur indépendant associé à une plateforme.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Extraits du support visuel utilisé lors de la formation des enquêteurs de terrain par 6t	11
Figure 2 : Carte des points d'enquête sur le terrain parisien (n = 503)	12
Figure 3 : Carte des points d'enquête sur le terrain lyonnais (n = 502).....	13
Figure 4 : Exemple de graphique et tableau	14
Figure 5 : Répartition des livreurs par sexe (échantillon total - n = 1 005)	17
Figure 6 : Répartition des livreurs par tranche d'âge (n = 1 005).....	18
Figure 7 : Répartition des livreurs par nationalité (échantillon total - n = 1 005).....	21
Figure 8 : Répartition des livreurs parisiens par lieu de résidence (échantillon des livreurs parisiens - n = 503)	22
Figure 9 : Carte de répartition des livreurs parisiens par arrondissement parisien et commune de résidence (échantillon des livreurs parisiens résidant à Paris ou dans une commune de proche banlieue - n = 367).....	23
Figure 10 : Carte de répartition des livreurs parisiens par département de résidence (échantillon des livreurs parisiens - n = 503)	24
Figure 11 : Répartition des livreurs lyonnais par lieu de résidence (échantillon des livreurs lyonnais - n = 502)	24
Figure 12 : Carte de répartition des livreurs lyonnais par arrondissement et commune de résidence (échantillon des livreurs lyonnais résidant à Lyon ou dans une commune limitrophe - n = 461).....	25
Figure 13 : Répartition des livreurs par niveau de diplôme (échantillon total - n = 1 005)	26
Figure 14 : Répartition des livreurs par ancienneté (échantillon total - n = 1 005).....	28
Figure 15 : Répartition des livreurs par statut d'exercice de l'activité de livraison (échantillon total excluant 3 observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 1 002)	29
Figure 16 : Répartition des livreurs par exercice d'une autre activité professionnelle (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 1 000)	32
Figure 17 : Répartition des livreurs par exercice d'une autre activité professionnelle en fonction de la situation déclarée de partage de compte (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" - n = 992)	33
Figure 18 : Répartition des livreurs par statut d'étudiant (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / Ne se prononce pas" - n = 970)	34

Figure 19 : Répartition des livreurs par statut d'étudiant en fonction de la situation déclarée de partage de compte (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" sur la question du partage de compte – n = 997) 35

Figure 20 : Répartition des livreurs par utilisation déclarée du compte d'un autre livreur (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 997) 36

Figure 21 : Répartition des livreurs déclarant utiliser le compte de quelqu'un d'autre par usage effectif du compte d'un tiers le jour de l'enquête (échantillon des livreurs déclarant qu'il leur arrive d'utiliser le compte de quelqu'un d'autre – n = 49,) 37

Figure 22 : Répartition des livreurs par prêt ou location de leur compte à un autre livreur (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 989) 38

Figure 23 : Répartition de l'utilisation du compte d'un autre livreur par statut d'exercice de l'activité de livraison (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 994) 39

Figure 24 : Taux de citation des différentes plateformes par les livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 999) 40

Figure 25 : Répartition des livreurs par pratique du multi-apping (échantillon total – n = 1 005) 40

Figure 26 : Répartition des livreurs par pratique du multi-apping en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 002) 41

Figure 27 : Type de véhicule utilisé pour livrer le jour de l'enquête (échantillon total - n = 1 005) 45

Figure 28 : Livreur utilisant un fatbike (Source : Alexis Bission pour Le Parisien) 48

Figure 29 : Répartition des livreurs par recours à un ou des véhicules secondaires pour la livraison (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 988) 49

Figure 30 : Répartition des livreurs utilisant un véhicule secondaire pour les livraisons par type de véhicule secondaire utilisé (échantillon des livreurs utilisant un véhicule secondaire – n = 115) 50

Figure 31 : Répartition des livreurs par usage d'un véhicule débridé pour les livraisons (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé ou à assistance électrique excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 688) 51

Figure 32 : Usage d'un véhicule débridé pour les livraisons par type de véhicule (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé ou à assistance électrique excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 688) 52

Figure 33 : Répartition des livreurs par détention d'une capacité de transport (échantillon des livreurs à véhicule motorisé ou à assistance électrique excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 276) 52

Figure 34 : Répartition des livreurs par détention d'une capacité de transport en fonction du statut (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 274) 54

Figure 35 : Répartition des livreurs par détention d'une capacité de transport en fonction du véhicule utilisé (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 246) 55

Figure 36 : Taux de citation des différentes raisons du choix du véhicule de livraison parmi les livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 005)..... 56

Figure 37 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à vélo à assistance électrique – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à VAE – n = 606)..... 58

Figure 38 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à fatbike à Paris – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à fatbike à Paris – n = 85) 59

Figure 39 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à vélo mécanique – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à vélo mécanique – n = 133)..... 60

Figure 40 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à deux-roues motorisé – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à deux-roues motorisé électrique et thermique – n = 198)..... 61

Figure 41 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à deux-roues motorisé électrique à Paris – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à deux-roues motorisé électrique à Paris – n = 48).... 62

Figure 42 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à deux-roues motorisé thermique – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à deux-roues motorisé thermique – n = 133) 63

Figure 43 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à trottinette – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs à trottinette – n = 60)..... 64

Figure 44 : Raisons du choix du véhicule principal de livraison pour les livreurs à véhicule en libre-service à Paris – plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs vélo ou scooter en libre-service à Paris – n = 25) 65

Figure 45 : Répartition des livreurs par mode d'accès à leur zone de chargement habituelle (échantillon total excluant les observations "Autres" – n = 955) 66

Figure 46 : Répartition des livreurs par mode d'accès à leur zone de chargement habituelle par type de véhicule (échantillon total excluant les observations "Autres" pour les véhicules et les modes d'accès à la zone de chargement – n = 737) 67

Figure 47 : Détail de la répartition des livreurs par mode d'accès à la zone de chargement selon le véhicule utilisé pour livrer (échantillon total – n = 1 005) 67

Figure 48 : Répartition des livreurs interrogés à Paris par accès à la zone de chargement en fonction du département de résidence (échantillon des livreurs parisiens excluant les observations "Autres" – n = 497) 68

Figure 49 : Modes de suivi des instructions d'itinéraires par les livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n = 1 005) 69

Figure 50 : Modes de suivi des instructions d'itinéraires par les livreurs en fonction du type de véhicule utilisé – plusieurs réponses possibles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 001) 70

Figure 51 : Modes de suivi des instructions d'itinéraires par les livreurs en fonction de l'ancienneté dans l'activité – plusieurs réponses possibles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 001) 71

Figure 52 : Répartition des livreurs par nombre moyen de livraisons réalisées par jour (échantillon total – n = 1 005) 73

Figure 53 : Répartition des livreurs par nombre moyen de livraisons par jour en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "autres" – n = 992) 75

Figure 54 : Répartition des livreurs par nombre moyen de livraisons par jour en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" – n = 964) 76

Figure 55 : Répartition des livreurs par nombre moyen de kilomètres parcourus par jour (échantillon total – n = 1 005) 77

Figure 56 : Répartition des livreurs par nombre moyen de kilomètres parcourus par jour en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Autres" – n = 935)..... 79

Figure 57 : Répartition des livreurs par nombre moyen d'heures de livraison par jour (échantillon total – n = 1 005) 81

Figure 58 : Répartition des livreurs par nombre de jours travaillés par semaine (échantillon total – n = 1 005) 82

Figure 59 : Répartition des livreurs par nombre moyen de jours de livraison par semaine en fonction statut d'étudiant (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 970)..... 83

Figure 60 : Répartition des livreurs par nombre moyen de jours de livraison par semaine en fonction du cumul d'activités professionnelles (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 1 000) 84

Figure 61 : Répartition des livreurs par tranches de revenus déclarés (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 968)..... 85

Figure 62 : Répartition des livreurs par tranches de revenus déclarés en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" et "Autres statuts" – n = 927)..... 87

Figure 63 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les relations avec les clients et les restaurateurs sont difficiles" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 996) 89

Figure 64 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les relations avec les plateformes sont difficiles" (échantillon total – n = 1 005)	90
Figure 65 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les relations avec les plateformes sont difficiles" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" – n = 964)	91
Figure 66 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées" (échantillon total – n = 1 005).....	92
Figure 67 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" – n = 964)	93
Figure 68 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque d'accident est élevé" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 1 003)	94
Figure 69 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque d'accident est élevé" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 993)	95
Figure 70 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les horaires sont difficiles" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 998)	96
Figure 71 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "C'est un métier trop physique" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 996)	97
Figure 72 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "C'est un métier trop physique" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres véhicules" – n = 986)	98
Figure 73 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Les conditions météo sont difficiles" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 1 001)	99
Figure 74 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je passe trop de temps à l'entretien de mon véhicule" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 988)	101
Figure 75 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je passe trop de temps à l'entretien de mon véhicule" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres véhicules" – n = 955)	102
Figure 76 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque de vol de mon véhicule est important" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 1 000)	103
Figure 77 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Le risque de vol de mon véhicule est important" en fonction du type de véhicule utilisé (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 990) ..	104

Figure 78 : Perception relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs parisiens (échantillon des livreurs parisiens – n = 503)	105
Figure 79 : Perception relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs lyonnais (échantillon des livreurs lyonnais– n = 502)	106
Figure 80 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je suis satisfait de mes revenus" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 996)	108
Figure 81 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je suis satisfait de mes revenus" en fonction des revenus mensuels déclarés (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 996).....	109
Figure 82 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je suis satisfait de mes revenus" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres statut" – n = 996).....	110
Figure 83 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je m'imagine encore livreur dans 6 mois" (échantillon total – n = 1 005)	111
Figure 84 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je m'imagine encore livreur dans 6 mois" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "autres statuts" – n = 964)	112
Figure 85 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je n'arrive pas à trouver d'autre travail" (échantillon total – n = 1 005)	113
Figure 86 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je n'arrive pas à trouver d'autre travail" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autres statut" – n = 964)	114
Figure 87 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "Je n'arrive pas à trouver d'autre travail" en fonction du plus haut niveau de diplôme obtenu (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 977)	115
Figure 88 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux" en fonction du plus haut niveau de diplôme obtenu (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 1 000)	116
Figure 89 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 1 000)	117
Figure 90 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" et "Autres véhicules" – n = 930)	118
Figure 91 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime être mon propre patron" (échantillon total – n = 1 005)	119

Figure 92 : Répartition des livreurs par accord avec l'affirmation "J'aime être mon propre patron" en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autres statuts" – n = 941)	120
Figure 93 : Perception relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs parisiens (échantillon des livreurs parisiens – n = 503)	121
Figure 94 : Perception relatives aux différents aspects de l'activité de livraison par les livreurs lyonnais (échantillon des livreurs lyonnais – n = 502)	121
Figure 95 : Répartition des livreurs par intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts (échantillon total – n = 1 005)	123
Figure 96 : Répartition des livreurs par intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autre statut" – n = 964)	124
Figure 97 : Répartition des livreurs par appartenance à un syndicat ou collectif de défense des droits des livreurs (échantillon total – n = 1 005)	125
Figure 98 : Répartition des livreurs par appartenance à un syndicat ou collectif en fonction du statut (échantillon total excluant les observations "Autres statuts" – n = 964)	126
Figure 99 : Répartition des livreurs par adhésion à au moins une assurance complémentaire fournie par une plateforme (échantillon total – n = 1 005)	127
Figure 100 : Répartition des livreurs par adhésion à au moins une assurance complémentaire fournie par une plateforme en fonction de l'utilisation du compte d'un tiers (échantillon total excluant les observations "Ne sait pas / ne se prononce pas" – n = 951)	128
Figure 101 : Répartition des livreurs par occurrence d'au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 005)	133
Figure 102 : Répartition des livreurs par occurrence d'au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison en fonction de l'ancienneté dans l'activité de livraison (échantillon total – n = 1 005)	135
Figure 103 : Répartition des livreurs par occurrence d'au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison en fonction de l'accord avec l'affirmation "Le risque d'accident est élevé" (échantillon total excluant les observations "Neutre ou sans avis" – n = 1 003)	136
Figure 104 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par nombre d'accidents (échantillon des livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) – n = 147)	136
Figure 105 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par souscription d'une assurance (échantillon des livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) – n = 147)	137

Figure 106 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par type de véhicule utilisé lors du dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident avec blessure(s) – n = 147).....	139
Figure 107 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par survenue d'une collision avec un tiers sur le dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident – n = 147)	140
Figure 108 : Port d'équipements de sécurité sur le dernier accident par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) à vélo dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois (échantillon des livreurs ayant subi un accident à vélo – n = 104).....	142
Figure 109 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par responsabilité estimée sur le dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident excluant une observation "Non réponse" – n = 146).....	143
Figure 110 : Comportements à risques auto-déclarés sur le dernier accident par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois sans tiers (échantillon des livreurs ayant subi un accident sans tiers excluant une observation "Non réponse" – n = 47).....	144
Figure 111 : Comportements à risques auto-déclarés et déclarés pour les tiers par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois impliquant un tiers (échantillon des livreurs ayant subi un accident impliquant un tiers "Non réponse" – n = 98)	145
Figure 112 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par type de prise en charge du dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident – n = 147)	146
Figure 113 : Répartition des livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois par conséquences sur la capacité à travailler suite au dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident – n = 147).....	147
Figure 114 : Répartition des blessures subies par les livreurs ayant subi au moins un accident de la route avec blessure(s) dans le cadre de l'activité de livraison au cours des 12 derniers mois sur le dernier accident (échantillon des livreurs ayant subi un accident – n = 147).....	148

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Critères d'inclusion et d'exclusion adoptés pour l'enquête 10

Tableau 2 : Comparaison des résultats des enquêtes livreurs 2022 et 2025 concernant les revenus et le volume d'activité des livreurs..... 86

ANNEXES

1. QUESTIONNAIRE

Afin de maximiser la participation des livreurs rencontrés dans l'espace public, le questionnaire a été **diffusé en français et en anglais**. Il s'agit du même questionnaire, qui a été traduit.

1.1. QUESTIONNAIRE EN FRANÇAIS

[À LIRE AVANT L'ENQUÊTE] Bonjour. Nous cherchons à interroger des livreurs travaillant pour des plateformes, sur leur activité de livraison. Il s'agit d'un projet de recherche mené par l'Université Gustave Eiffel et 6t-bureau de recherche pour mieux connaître la population des livreurs de plateformes, leurs conditions de travail et le risque routier associé. Cette enquête est anonyme et vous ne pourrez en aucun cas être personnellement identifié. Cette enquête dure 5 minutes maximum. Vous pouvez à tout moment décider d'arrêter de répondre à cette enquête. Nous pouvons réaliser cette enquête en anglais si vous le préférez.

[DISTRIBUTION D'UNE FICHE D'INFORMATION]

Q1. Ville [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

Paris ; Lyon

Q2. Quartier [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

PARIS : Nation ; Bastille ; Oberkampf ; République ; Ménilmontant ; Rotonde de Stalingrad ; Place de Clichy ; Barbès ; Rue Cadet/Rochechouart ; Châtelet-les-Halles ; Saint-Germain/Saint-Michel ; Place d'Italie ; Denfert-Rochereau ; Montparnasse ; Commerce ; Victor Hugo

LYON : Confluence ; Ampère-Victor Hugo ; Bellecour ; République/rue Neuve ; Croix-Rousse ; Charpenne ; Mairie de Villeurbanne ; Part-Dieu ; Guillotière-Gabriel Péri ; Lamothe-Madeleine

Q3. Langue de passation [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

Français ; Anglais

Q4. Acceptez-vous de participer à cette enquête ?

Oui ; Non [Si « Non » -> OUT]

Q5. Pouvez-vous me dire quel est votre âge ?

Réponse numérique

Q6. Sexe de la personne interrogée [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

Femme ; Homme

Q7. Pour quelle(s) plateforme(s) travaillez-vous ? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

UberEats ; Deliveroo ; Stuart ; Frichti ; Autre, précisez [Si aucun, demander : Vous n'êtes inscrit sur aucune plateforme ? Je ne suis inscrit sur aucune plateforme ; Je suis inscrit sur une plateforme -> Laquelle ?]

Q8. Depuis quand exercez-vous cette activité de livreur pour cette ou ces plateformes ?

Moins d'1 mois ; Entre 1 et 3 mois ; Entre 3 et 6 mois ; Entre 6 mois et 1 an ; Entre 1 et 2 ans ; Entre 2 et 5 ans ; Plus de 5 ans

Q9. Exercez-vous cette activité de livreur pour plateforme... ? Je vous rappelle que cette étude est anonyme.

En tant qu'auto-entrepreneur (ou micro-entrepreneur) ; En louant un compte à quelqu'un ; En tant que coopérateur ; En tant que salarié en CDI (à temps plein ou à temps partiel) ; En tant que salarié en CDD (à temps plein ou à temps partiel) ; Sous un autre statut (intérimaire par exemple) ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q10. Avez-vous une autre activité professionnelle en parallèle de votre activité de livreur pour plateforme ?

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

Q11. Cette autre activité professionnelle est-elle à temps plein ou à temps partiel ?

Actif à temps plein (+32h par semaine) ; Actif à temps partiel (-32 h par semaine) ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q12. Êtes-vous par ailleurs étudiant ou en formation ?

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

Q13. Quel est votre plus haut diplôme obtenu ?

Pas de diplôme ; Brevet des collèges ; BEP/CAP ou équivalent ; Bac général, professionnel ou technologique ; Bac+2 ; Bac+3 ; Bac+5 et plus

Q14. Quel est le code postal de votre commune d'habitation ?

Réponse numérique

Q15. Quelle est votre nationalité ?

Réponse textuelle libre

Q16. [SI IDENTIFICATION VISUELLE POSSIBLE : CITER LE VÉHICULE ET FAIRE VALIDER PAR LA PERSONNE INTERROGÉE] Avec quel véhicule livrez-vous aujourd'hui ?

Deux-roues motorisé électrique personnel ; Deux-roues motorisé thermique personnel ; Scooter en libre-service (Yego, Cooltra à Paris uniquement) ; Vélo mécanique personnel ; Vélo cargo personnel ; Vélo à assistance électrique personnel ; Fatbike ; Vélib' mécanique (vert, Paris uniquement) ; Vélib' à assistance électrique (bleu, Paris uniquement) ; Véligo (Paris uniquement) ; Vélo'v mécanique (rouge, Lyon uniquement) ; Vélo'v à assistance électrique (vert ou rouge avec batterie amovible, Lyon uniquement) ; MyVélo'v en location longue durée (rouge, avec un design différent des Vélo'v simples, Lyon uniquement) ; Swapfiets (pneu avant bleu, Paris uniquement) ; Autres vélos en libre-service (Lime et Dott à Paris uniquement) ; Trottinette en libre-service (Dott à Lyon uniquement) ; Trottinette personnelle ; Voiture ; Véhicule utilitaire ; Autre

Q17. Utilisez-vous de manière régulière d'autres véhicules pour vos activités de livraison ?

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

Q18. De quel véhicule s'agit-il ?

Deux-roues motorisé électrique personnel ; Deux-roues motorisé thermique personnel ; Scooter en libre-service (Yego, Cooltra à Paris uniquement) ; Vélo mécanique personnel ; Vélo cargo personnel ; Vélo à assistance électrique personnel ; Fatbike ; Vélib' mécanique (vert, Paris uniquement) ; Vélib' à assistance électrique (bleu, Paris uniquement) ; Véligo (Paris uniquement) ; Vélo'v mécanique (rouge, Lyon uniquement) ; Vélo'v à assistance électrique (vert ou rouge avec batterie amovible, Lyon uniquement) ; MyVélo'v en location longue durée (rouge, avec un design différent des Vélo'v simples, Lyon uniquement) ; Swapfiets (pneu avant bleu, Paris uniquement) ; Autres vélos en libre-service (Lime et Dott

à Paris uniquement) ; Trottinette en libre-service (Dott à Lyon uniquement) ; Trottinette personnelle ; Voiture ; Véhicule utilitaire ; Autre

Q19. Le véhicule que vous utilisez aujourd'hui est-il débridé ou modifié ? [UNIQUEMENT SI Q16. = « Vélo à assistance électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé thermique personnel » OU « Trottinette personnelle »]

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

Q20. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule aujourd'hui ?
[PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

C'est plus rapide ; C'est plus pratique ; C'est moins cher ; C'est moins fatigant ; 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, précisez ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q21. Avez-vous une capacité de transport pour cette activité de livraison ? C'est-à-dire une inscription au registre des transporteurs légers de marchandises [UNIQUEMENT SI Q16. OU Q18. = « Deux-roues motorisé électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé thermique personnel » OU « Scooter en libre-service » OU « Voiture » OU « Véhicule utilitaire »]

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

Q22. Nous allons désormais parler de votre zone de chargement habituelle, c'est-à-dire de l'endroit où vous vous rendez généralement pour démarrer votre journée de travail. Quand vous partez de votre domicile pour aller travailler, comment vous rendez-vous habituellement sur votre zone de chargement habituelle ?

En utilisant le véhicule que j'utilise pour mes livraisons sur tout le trajet ; En transports en commun en emmenant avec moi le véhicule que j'utilise pour livrer ; En transports en commun sans le véhicule que j'utilise pour livrer ; En voiture ou véhicule utilitaire ; À pied ; Autre, précisez

Q23. Les jours où vous livrez, combien de livraisons faites-vous par jour (en moyenne sur les 30 derniers jours) ?

Réponse numérique

Q24. Les jours où vous livrez, combien de kilomètres faites-vous par jour (en moyenne sur les 30 derniers jours) ?

Réponse numérique

Q25. Les jours où vous livrez, combien d'heures par jour travaillez-vous en tant que livreur (en moyenne sur les 30 derniers jours) ? Attention, merci d'inclure le temps d'attente dans ce temps de travail.

Réponse numérique

Q26. Combien de jours livrez-vous par semaine (en moyenne sur les 30 derniers jours) ?

Réponse numérique

Q27. Comment suivez-vous les instructions d'itinéraire pendant votre trajet ? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

Avec un casque ou des écouteurs en roulant ; Sur l'écran du téléphone à la main en roulant ; Sur l'écran du téléphone sur un support en roulant ; Sur l'écran du téléphone à la main à l'arrêt ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q28. Vous arrive-t-il de prêter ou de louer votre compte sur une plateforme à un autre livreur ? [RASSURER SUR LE CARACTERE ABSOLUMENT ANONYME DE L'ENQUETE]

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

Q29. Vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre livreur ? [RASSURER SUR LE CARACTERE ABSOLUMENT ANONYME DE L'ENQUETE]

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

Q30. Est-ce votre situation aujourd'hui ? [RASSURER SUR LE CARACTERE ABSOLUMENT ANONYME DE L'ENQUETE]

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

Q31. Pour quelles raisons vous arrive-t-il d'utiliser le compte de quelqu'un d'autre ? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

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 ; Pour une autre raison, précisez

Q32.-Q36. Concernant votre activité de livreur pour des plateformes, êtes-vous tout-à-fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt pas d'accord, ou pas du tout d'accord avec les affirmations suivantes ?

Q32. Je m'imagine encore livreur dans 6 mois

Q33. J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux

Q34. Je suis satisfait de mes revenus

Q35. J'aime être mon propre patron

Q36. Je n'arrive pas à trouver d'autre travail

Tout à fait d'accord ; Plutôt d'accord ; Neutre ou sans avis ; Plutôt pas d'accord ; Pas du tout d'accord

Q37-Q45. Et concernant les conditions de travail, êtes-vous tout à fait d'accord, plutôt d'accord, neutre, plutôt pas d'accord ou pas du tout d'accord avec les affirmations suivantes ?

Q37. Les relations avec les clients ou les restaurateurs sont difficiles

Q38. Les relations avec les plateformes sont difficiles

Q39. Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées

Q40. Le risque d'accident est élevé

Q41. Les horaires sont difficiles

Q42. C'est un métier trop physique

Q43. Les conditions météo sont difficiles

Q44. Je passe trop de temps à l'entretien de mon véhicule

Q45. Le risque de vol de mon véhicule est important

Tout à fait d'accord ; Plutôt d'accord ; Neutre ou sans avis ; Plutôt pas d'accord ; Pas du tout d'accord

Q46. Seriez-vous intéressé par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou des entrepôts ?

Oui, et j'ai déjà postulé à des offres de ce type ; Oui, mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type ; Non, je ne suis pas intéressé ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q47. Êtes-vous membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?

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

Q48. Avez-vous adhéré à au moins une assurance complémentaire fournie par la plateforme pour laquelle vous travaillez ? (ex : assurance responsabilité civile professionnelle, assurance accident, indemnité maladie)

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

Q49. Connaissez-vous la Maison des coursiers, installée dorénavant rue Saint-Denis à Paris ?
[UNIQUEMENT POUR PARIS]

Oui ; Non

Q50. Combien vous rapporte chaque mois votre activité de livreur, toutes plateformes confondues ? Attention aux montants en mois et pas par trimestre, ici c'est par mois. [S'ILS DEMANDENT, PRÉCISER QU'ON CHERCHE LE CHIFFRE BRUT, LE CHIFFRE D'AFFAIRES, PAS CE QUI RESTE APRÈS LES CHARGES SOCIALES OU LES FRAIS COMME CEUX DE LA LOCATION D'UN COMPTE. IL S'AGIT DE L'ACTIVITÉ POUR L'ENSEMBLE DES PLATEFORMES SI LE LIVREUR TRAVAILLE POUR PLUSIEURS PLATEFORMES]

Moins de 500€ par mois ; Entre 500 et 999€ par mois ; Entre 1 000 et 1 499€ par mois ; Entre 1 500 et 1 999€ par mois ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q51. 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 tiers (chutes comprises) vous ayant occasionné une ou des blessures ?

Oui ; Non ; Ne se prononce pas

[SI « Non » -> FIN DU QUESTIONNAIRE]

Q52. Combien d'accidents de la route vous ayant occasionné une ou des blessures au cours des 12 derniers mois ?

Réponse numérique

Q53-Q54. Votre dernier accident qui a occasionné des blessures a-t-il nécessité... ?

Q53. Un passage aux urgences

Q54. Une hospitalisation avec au moins une nuit passée à l'hôpital

Oui ; Non

Q55. Cet accident a-t-il nécessité une autre forme de prise en charge médicale (médecin généraliste, kiné, etc.) ? [UNIQUEMENT SI Q53.-Q54. = « Non »]

Oui ; Non

Q56. Cet accident a-t-il nécessité un passage en pharmacie sans consultation ? [UNIQUEMENT SI Q55. = « Non »]

Oui ; Non

Q57. Cet accident vous a-t-il empêché de travailler pendant un ou plusieurs jours ?

Oui ; Non

Q58. Lors de cet accident le plus récent qui a occasionné des blessures, quel véhicule utilisiez-vous ?

Deux-roues motorisé électrique personnel ; Deux-roues motorisé thermique personnel ; Scooter en libre-service (Yego, Cooltra à Paris uniquement) ; Vélo mécanique personnel ; Vélo cargo personnel ; Vélo à assistance électrique personnel ; Fatbike ; Vélib' mécanique (vert, Paris uniquement) ; Vélib' à assistance électrique (bleu, Paris uniquement) ; Véligo (Paris uniquement) ; Vélo'v mécanique (rouge, Lyon uniquement) ; Vélo'v à assistance électrique (vert ou rouge avec batterie amovible, Lyon uniquement) ; MyVélo'v en location longue durée (rouge, avec un design différent des Vélo'v simples, Lyon uniquement) ; Swapfiets (pneu avant bleu, Paris uniquement) ; Autres vélos en libre-service (Lime et Dott à Paris uniquement) ; Trottrinet en libre-service (Dott à Lyon uniquement) ; Trottrinet personnelle ; Voiture ; Véhicule utilitaire ; Autre

Q59. Lors de ce dernier accident ayant occasionné des blessures, aviez-vous attaché votre ceinture de sécurité ? [UNIQUEMENT SI Q58. = « Voiture » OU « Véhicule utilitaire »]

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

Q60. Lors de ce dernier accident ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ? [UNIQUEMENT SI Q58. = « Deux-roues motorisé électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé thermique personnel » OU « Scooter en libre-service (Yego, Cooltra à Paris uniquement) »]

Aucun équipement ; Casque intégral (casque entièrement fermé, couvrant le crâne, le front et le menton, comme un casque de moto) ; Casque non-intégral (comme un casque de vélo) ; Gants ; Équipements

réfléchissants (ex : gilet jaune, brassard, bandes réfléchissantes) ; Casque avec lumières intégrées ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q61. Lors de ce dernier accident ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?

[UNIQUEMENT SI Q58. = « Vélo mécanique personnel » OU « Vélo cargo personnel » OU « Vélo à assistance électrique personnel » OU « Fatbike » OU « Vélib' mécanique (vert, Paris uniquement) » OU « Vélib' à assistance électrique (bleu, Paris uniquement) » OU « Véligo (Paris uniquement) » OU « Vélo'v mécanique (rouge, Lyon uniquement) » OU « Vélo'v à assistance électrique (vert ou rouge avec batterie amovible, Lyon uniquement) » OU « MyVélo'v en location longue durée (rouge, avec un design différent des Vélo'v simples, Lyon uniquement) » OU « Swapfiets (pneu avant bleu, Paris uniquement) » OU « Autres vélos en libre-service (Lime et Dott à Paris uniquement) »]

Aucun équipement ; Casque ; Gants ; Équipements réfléchissants (ex : gilet jaune, brassard, bandes réfléchissantes) ; Casque avec lumières intégrées ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q62. Avez-vous eu une collision avec un tiers lors de ce dernier accident (autre usager de la route impliqué dans l'accident) ?

Piéton ; Trottinette électrique ou engin de déplacement personnel motorisé ; Trottinette mécanique ou engin de déplacement personnel non motorisé ; Vélo ; Deux-roues motorisé (scooter, moto) ; Voiture ; Véhicule utilitaire/camionnette ; Poids-lourd ; Tramway ; Bus ; Autre, précisez ; Ne sait pas/ne se prononce pas ; Non, aucun

Q63. Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ? [UNIQUEMENT SI Q62.= « Non, aucun » & PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

Refus de priorité, passage au feu rouge, sens interdit ; Conduite de nuit sans phare allumé ; Conduite en zigzag, remonte-file, absence d'indication de changement de direction (pas de clignotant ou de bras tendu), dépassement risqué ; Vitesse trop élevée ou inadaptée, accélération ou freinage brusque ; Conduite en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou des médicaments altérant la vigilance (ex : psychotropes comme les somnifères, anxiolytiques, antidépresseurs, etc.) ; Utilisation du téléphone ; Utilisation d'écouteurs ou casque audio

Q64.-Q70. Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ou le tiers ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ? [UNIQUEMENT SI Q62. ≠ « Non, aucun »]

Q64. Refus de priorité, passage au feu rouge, sens interdit

Q65. Conduite de nuit sans phare allumé

Q66. Conduite en zigzag, remonte-file, absence d'indication de changement de direction (pas de clignotant ou de bras tendu), dépassement risqué

Q67. Vitesse trop élevée ou inadaptée, accélération ou freinage brusque

Q68. Conduite en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou des médicaments altérant la vigilance (ex : psychotropes comme les somnifères, anxiolytiques, antidépresseurs, etc.)

Q69. Utilisation du téléphone

Q70. Utilisation d'écouteurs ou casque audio

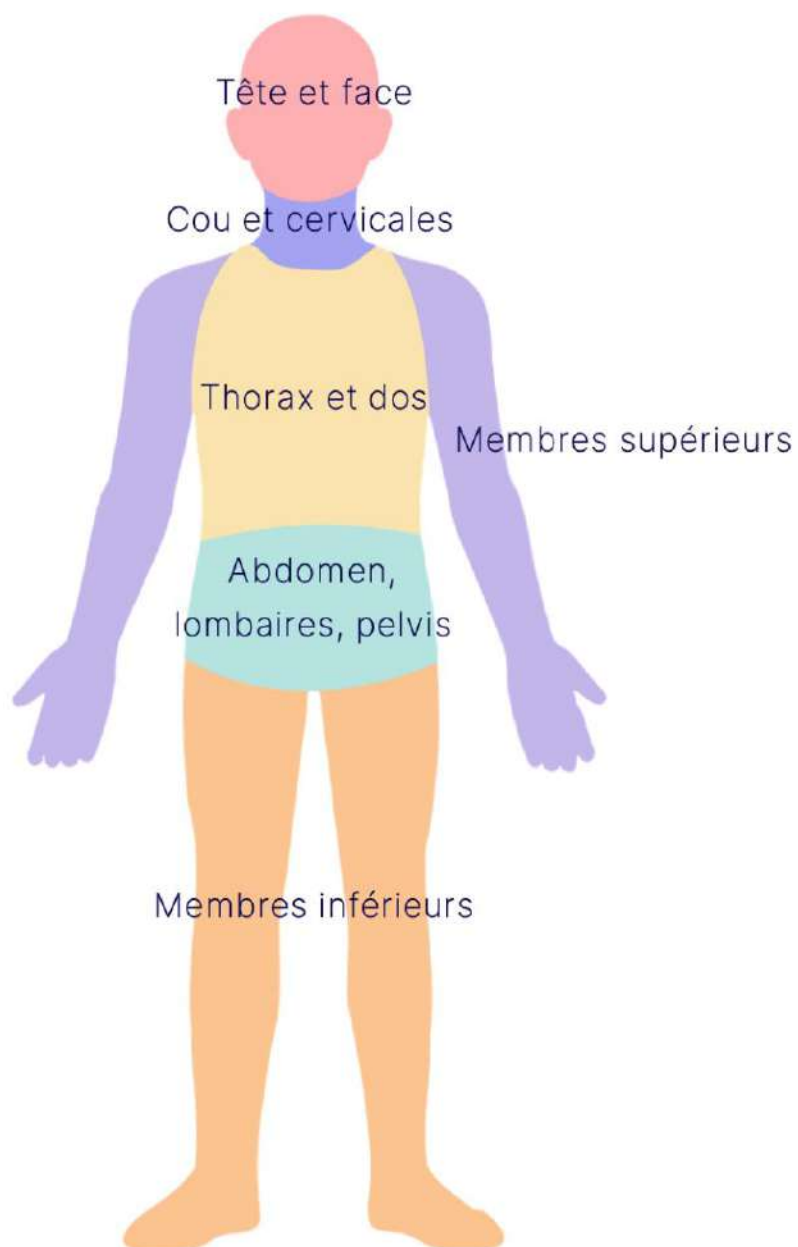
Vous uniquement ; Le tiers uniquement ; Les deux ; Aucun des deux

Q71. Selon vous, quelle part de responsabilité pensez-vous avoir eue dans cet accident ?

Totalement responsable ; Partiellement responsable ; Non responsable ; Ne sait pas/ne se prononce pas

Q72. Suite à votre dernier accident, quelles blessures ont été constatées ? [MONTRER À LA PERSONNE INTERROGÉE LE SCHÉMA DU CORPS HUMAIN CI-APRÈS]

Tête (crâne, boîte crânienne, arrière de la tête) ; Face / visage (nez, mâchoires, dents, oreilles...) ; Cou, vertèbres, cervicales ; Thorax, dos (vertèbres dorsales, omoplates) ; Abdomen, région lombaire (bassin) ; Membre supérieur (bras, avant-bras, main, épaule, coude, poignet) ; Membre inférieur (cuisse, jambe, pied, hanche, genou, cheville) ; Autre, précisez ; Ne sait pas/ne se prononce pas



[À LIRE À LA FIN DE L'ENQUÊTE] Vous pourrez accéder aux résultats de la recherche via les QR codes en bas de la feuille d'information que je vous ai donnée. Des présentations auprès de syndicats et collectifs de livreurs seront proposées. Vous pourrez retrouver ces informations affichées à la Maison des coursiers à Paris (pour les enquêtés parisiens) et sur la fiche donnée.

1.2. QUESTIONNAIRE EN ANGLAIS

[À LIRE AVANT L'ENQUÊTE] Hello. We are looking to interview delivery riders working for platforms about their delivery activity. This is a research project conducted by Gustave Eiffel University and 6t-bureau de recherche to better understand platform delivery workers, their working conditions, and the associated road safety risks. This survey is anonymous, and you cannot be personally identified in any way. The questionnaire takes no more than 5 minutes to complete. You may stop answering at any time.

[DISTRIBUTION D'UNE FICHE D'INFORMATION]

Q1. Ville [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

Paris ; Lyon

Q2. Quartier [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

PARIS : Nation ; Bastille ; Oberkampf ; République ; Ménilmontant ; Rotonde de Stalingrad ; Place de Clichy ; Barbès ; Rue Cadet/Rochechouart ; Châtelet-les-Halles ; Saint-Germain/Saint-Michel ; Place d'Italie ; Denfert-Rochereau ; Montparnasse ; Commerce ; Victor Hugo

LYON : Confluence ; Ampère-Victor Hugo ; Bellecour ; République/rue Neuve ; Croix-Rousse ; Charpenne ; Mairie de Villeurbanne ; Part-Dieu ; Guillotière-Gabriel Péri ; Lamothe-Madeleine

Q3. Langue de passation [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

Français ; Anglais

Q4. Do you agree to participate in this survey?

Yes ; No [Si « No » -> OUT]

Q5. Can you tell me how old you are?

Réponse numérique

Q6. Sexe de la personne interrogée [À REMPLIR DIRECTEMENT PAR L'ENQUÊTEUR]

Femme ; Homme

Q7. Which platform(s) do you work for? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

UberEats ; Deliveroo ; Stuart ; Frichti ; Other, please specify [Si aucun, demander : Aren't you registered on any platform? I'm not registered on any platform ; I am registered on a platform -> Which one?]

Q8. How long have you been working as a delivery worker for this or these platform(s)?

Less than 1 month ; Between 1 and 3 months ; Between 3 and 6 months ; Between 6 months and 1 year ; Between 1 and 2 years ; Between 2 and 5 years ; More than 5 years

Q9. How do you carry out this activity as a platform delivery worker? I remind you that this study is anonymous.

As a self-employed worker (or micro-entrepreneur) ; By renting an account from someone else ; As a cooperator ; As an employee on a permanent contract (full-time or part-time) ; As an employee on a fixed-term contract (full-time or part-time) ; Under another status (temporary for example) ; Don't know/Prefer not to say

Q10. Do you have another job in addition to your delivery job for (a) platform(s)?

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q11. Is this other professional activity full-time or part-time?

Full-time activity (+32 hours per week) ; Part-time activity (-32 hours per week) ; Don't know/Prefer not to say

Q12. Are you also a student or in training?

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q13. What is your highest level of education?

No diploma ; Middle school diploma or equivalent ; Vocational Training Certificate or equivalent ; High school diploma or equivalent ; Two-year university degree ; Three-year university degree or bachelor's degree ; Master's degree and above

Q14. What is the postal code or ZIP code of your municipality of residence?

Réponse numérique

Q15. What is your nationality?

Réponse textuelle libre

Q16. [IF VISUAL IDENTIFICATION POSSIBLE, FIRST CITE THE VEHICLE YOU SEE AND HAVE THE PRECISE TYPE OF VEHICLE VALIDATED] What vehicle are you delivering with today?

Personal electric moped or motorbike ; Personal combustion engine moped or motorbike ; Shared motorized moped (Yego, Cooltra in Paris only) ; Personal mechanical bicycle ; Personal cargo bicycle ; Personal e-bike ; Fatbike ; Mechanical Vélib' (green, Paris only) ; Vélib' e-bike (blue, Paris only) ; Véligo (Paris only) ; Mechanical Vélo'v (red, Lyon only) ; Velo'v e-bike (green or red with removable battery, Lyon only) ; MyVélo'v for long-term rental (red, with a different design from the simple Vélo'v, Lyon only) ; Swapfiets (blue front tire, Paris only) ; Other self-service bicycles (Lime and Dott in Paris only) ; Shared e-scooter (Dott in Lyon only) ; Personal scooter ; Car ; Commercial vehicle ; Other, please specify

Q17. Do you regularly use other vehicles for your delivery activities?

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q18. What vehicle is it?

Personal electric moped or motorbike ; Personal combustion engine moped or motorbike ; Shared motorized moped (Yego, Cooltra in Paris only) ; Personal mechanical bicycle ; Personal cargo bicycle ; Personal e-bike ; Fatbike ; Mechanical Vélib' (green, Paris only) ; Vélib' e-bike (blue, Paris only) ; Véligo (Paris only) ; Mechanical Vélo'v (red, Lyon only) ; Velo'v e-bike (green or red with removable battery, Lyon only) ; MyVélo'v for long-term rental (red, with a different design from the simple Vélo'v, Lyon only) ; Swapfiets (blue front tire, Paris only) ; Other self-service bicycles (Lime and Dott in Paris only) ; Shared e-scooter (Dott in Lyon only) ; Personal scooter ; Car ; Commercial vehicle ; Other, please specify

Q19. Is the vehicle you are using today derestricted or modified? [UNIQUEMENT SI Q17. = « Vélo à assistance électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé thermique personnel » OU « Trottinette personnelle »]

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q20. For what reason(s) did you choose to make deliveries with this type of vehicle today? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

It's faster ; It's more convenient ; It's cheaper ; It's less tiring ; It's less dangerous ; This is the vehicle I was able to access easily ; I don't have a permit or license to use a moped or motorcycle ; Other, please specify ; Don't know/Prefer not to say

Q21. Do you have transport licence or transport capacity or "capacité de transport" for this delivery activity? That is, you are registered in the register of light goods transport operators [UNIQUEMENT SI Q16. OU Q18. = « Deux-roues motorisé électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé thermique personnel » OU « Scooter en libre-service » OU « Voiture » OU « Véhicule utilitaire »]

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q22. We are now going to talk about your usual work area, which is where you usually go to start your workday. When you leave your home to go to work making deliveries, how do you usually go to your usual work area?

Using the vehicle I use for my deliveries all the way ; By public transport, taking with me the vehicle I use for deliveries ; By public transport without the vehicle I use for deliveries ; By car or commercial vehicle ; On foot ; Other, please specify ; Don't know/Prefer not to say

Q23. On the days you deliver, how many deliveries do you make per day (on average over the last 30 days)?

Réponse numérique

Q24. On the days you deliver, how many KILOMETERS do you travel per day (average over the last 30 days)?

Réponse numérique

Q25. On the days you deliver, how many hours per day (on average over the last 30 days) do you work as a delivery worker? Please make sure to include your waiting time.

Réponse numérique

Q26. How many days do you deliver per week (on average over the last 30 days)?

Réponse numérique

Q27. How do you follow route instructions during your trip? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

With headphones or earphones while riding ; On your phone screen in hand while riding ; On your phone screen on a stand while riding ; On your phone screen in the hand when stationary ; Don't know/Prefer not to say

Q28. Do you ever lend or rent your account on a platform to another delivery worker? [RASSURER SUR LE CARACTERE ABSOLUMENT ANONYME DE L'ENQUETE]

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q29. Do you ever use another delivery worker's account? [RASSURER SUR LE CARACTERE ABSOLUMENT ANONYME DE L'ENQUETE]

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q30. Is this your situation today? [RASSURER SUR LE CARACTERE ABSOLUMENT ANONYME DE L'ENQUETE]

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q31. For what reasons do you use someone else's account on a platform? [PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

Because I'm too young to register ; Because I don't have all the required documents to register ; Because there is no room for new workers on the platforms ; For another reason, specify

Q32.-Q36. Regarding your activity as a delivery worker for platforms, do you completely agree, somewhat agree, somewhat disagree, or completely disagree with the following statements ?

Q32. I can still imagine myself working as a delivery worker in 6 months

Q33. I like being able to work whenever I want

Q34. I'm satisfied with my income

Q35. I like to be my own boss

Q36. I can't find any other job

Completely agree ; Somewhat agree ; Neutral or no opinion ; Somewhat disagree ; Completely disagree

Q37-Q45. And regarding working conditions, do you completely agree, somewhat agree, somewhat disagree or completely disagree with the following statements?

Q37. It's difficult to deal with customers or restaurant owners

Q38. It's difficult to deal with the platforms

Q39. There are too many delivery workers on the platforms compared to the number of orders available

Q40. The risk of accident is high

Q41. The working hours are difficult

Q42. This job is too physical

Q43. The weather conditions are difficult

Q44. I spend too much time maintaining my vehicle

Q45. The risk of my vehicle being stolen is high

Completely agree ; Somewhat agree ; Neutral or no opinion ; Somewhat disagree ; Completely disagree

Q46. Would you be interested in job offers as an employee in the delivery or warehouse sector?

Yes and I have already applied for position offers of this type ; Yes, but I have never applied for position offers of this type ; No, I'm not interested ; Don't know/Prefer not to say

Q47. Are you a member of a union or group defending the rights of delivery workers working for platforms?

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q48. Have you subscribed to at least one supplementary insurance provided by the platform you work for? (e.g. professional liability insurance, accident insurance, health benefits, health and provident protection)

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q49. Do you know the Maison des coursiers, now located on rue Saint-Denis in Paris? [UNIQUEMENT POUR PARIS]

Yes ; No

Q50. How much do you earn each month from your delivery activity across all platforms? Be careful with the amounts in months and not by quarter, here it is by month [S'ILS DEMANDENT, PRÉCISER QU'ON CHERCHE LE CHIFFRE BRUT, LE CHIFFRE D'AFFAIRES, PAS CE QUI RESTE APRÈS LES CHARGES]

SOCIALES OU LES FRAIS COMME CEUX DE LA LOCATION D'UN COMPTE. IL S'AGIT DE L'ACTIVITÉ POUR L'ENSEMBLE DES PLATEFORMES SI LE LIVREUR TRAVAILLE POUR PLUSIEURS PLATEFORMES]

Less than€500 per month ; Between€500 and€999 per month ; Between€1,000 and€1,499 per month ; Between€1,500 and€1,999 per month ; Don't know/Prefer not to say

Q51. In the last past twelve months, have you been involved in a road accident during your delivery activity, with or without another party (including falls) that resulted in one or more personal injuries?

Yes ; No ; Prefer not to say

[SI « No » -> FIN DU QUESTIONNAIRE]

Q52. How many road accidents causing you one or more personal injuries have you had in the past twelve months?

Réponse numérique

Q53-Q54. Did your last accident that caused injuries require...?

Q53. A visit to the emergency room

Q54. A hospitalization with at least one overnight stay

Yes ; No

Q55. Did this accident require another form of medical care (general practitioner, physiotherapist, etc.)? [UNIQUEMENT SI Q53.-Q54. = « Non »]

Yes ; No

Q56. Did this accident require a visit to a pharmacy without consultation? [UNIQUEMENT SI Q55. = « Non »]

Yes ; No

Q57. Did this accident prevent you from working for one or more days?

Yes ; No

Q58. During your most recent accident that caused injuries, what type of vehicle were you using?

Personal electric moped or motorbike ; Personal combustion engine moped or motorbike ; Shared motorized moped (Yego, Cooltra in Paris only) ; Personal mechanical bicycle ; Personal cargo bicycle ; Personal e-bike ; Fatbike ; Mechanical Vélib' (green, Paris only) ; Vélib' e-bike (blue, Paris only) ; Véligo (Paris only) ; Mechanical Vélo'v (red, Lyon only) ; Velo'v e-bike (green or red with removable battery, Lyon only) ; MyVélo'v for long-term rental (red, with a different design from the simple Vélo'v, Lyon only) ; Swapfiets (blue front tire, Paris only) ; Other self-service bicycles (Lime and Dott in Paris only) ; Shared e-scooter (Dott in Lyon only) ; Personal scooter ; Car ; Commercial vehicle ; Other, please specify

Q59. During your most recent accident that caused injuries, did you fasten your seat belt?

[UNIQUEMENT SI Q58. = « Voiture » OU « Véhicule utilitaire »]

Yes ; No ; Don't know/Prefer not to say

Q60. During your most recent accident that caused injuries, what equipment were you using?

[UNIQUEMENT SI Q58. = « Deux-roues motorisé électrique personnel » OU « Deux-roues motorisé thermique personnel » OU « Scooter en libre-service (Yego, Cooltra à Paris uniquement) »]

No equipment ; Full-face helmet (fully closed helmet, covering the skull, forehead and chin, like a motorcycle helmet) ; Non-full-face helmet (such as a bicycle helmet) ; Gloves ; Reflective equipment (e.g. yellow vest, armband, reflective strips) ; Helmet with built-in lights ; Don't know/Prefer not to say

Q61. During your most recent accident that caused injuries, what equipment were you using?

[UNIQUEMENT SI Q58. = « Vélo mécanique personnel » OU « Vélo cargo personnel » OU « Vélo à assistance électrique personnel » OU « Fatbike » OU « Vélib' mécanique (vert, Paris uniquement) » OU « Vélib' à assistance électrique (bleu, Paris uniquement) » OU « Véligo (Paris uniquement) » OU « Vélo'v mécanique (rouge, Lyon uniquement) » OU « Vélo'v à assistance électrique (vert ou rouge avec batterie amovible, Lyon uniquement) » OU « MyVélo'v en location longue durée (rouge, avec un design différent des Vélo'v simples, Lyon uniquement) » OU « Swapfiets (pneu avant bleu, Paris uniquement) » OU « Autres vélos en libre-service (Lime et Dott à Paris uniquement) »]

No equipment ; Helmet ; Gloves ; Reflective equipment (e.g. yellow vest, armband, reflective strips) ; Helmet with built-in lights ; Don't know/Prefer not to say

Q62. During your most recent accident that caused injuries, did you crash into another road user (third party involved in the accident)?

Pedestrian ; E-scooter or other motorized personal mobility device ; Scooter or other non-motorized personal mobility device ; Bicycle ; Moped or motorbike ; Car ; Commercial vehicle/van ; Heavy goods vehicle/truck ; Tram ; Bus ; Other, please specify ; Don't know/Prefer not to say

Q63. During this accident that caused injuries, do you think you had one or more of the following behaviors? [UNIQUEMENT SI Q62.= « Non, aucun » & PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES]

No, none ; Failure to yield the right-of-way, running at red light, driving the wrong way ; Driving at night without headlights on ; Weaving through traffic, riding between lanes (lane splitting), failing to signal a change of direction (no indicator or hand signal), risky or dangerous overtaking ; Excessive or inappropriate speed, sudden acceleration or braking ; Driving while consuming alcohol, drugs or medications that impair alertness (e.g., psychotropic drugs such as sleeping pills, anxiolytics, antidepressants, etc.) ; Using the phone ; Using earphones or headphones

Q64.-Q70. During this accident that caused injuries, do you think that you or the third party engaged in one or more of the following behaviors? [UNIQUEMENT SI Q62. ≠ « Non, aucun »]

Q64. Failure to yield the right-of-way, running at red light, driving the wrong way

Q65. Driving at night without headlights on

Q66. Weaving through traffic, riding between lanes (lane splitting), failing to signal a change of direction (no indicator or hand signal), risky or dangerous overtaking

Q67. Excessive or inappropriate speed, sudden acceleration or braking

Q68. Driving while consuming alcohol, drugs or medications that impair alertness (e.g., psychotropic drugs such as sleeping pills, anxiolytics, antidepressants, etc.)

Q69. Using the phone

Q70. Using earphones or headphones

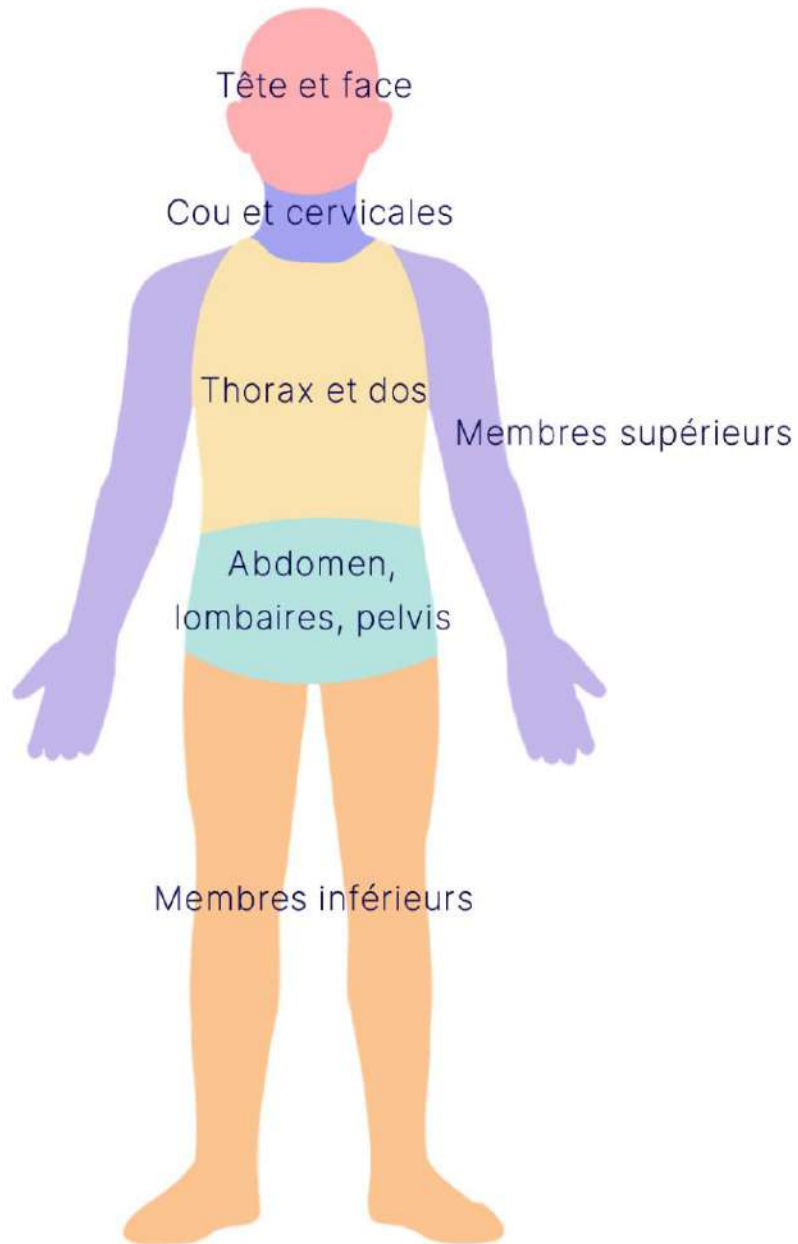
You only ; The other party only ; Both ; None

Q71. In your opinion, what share of responsibility do you think you had in this accident?

Totally responsible ; Partially responsible ; Not responsible ; Don't know/Prefer not to say

Q72. Following your most recent accident, what injuries did you have? [MONTRER À LA PERSONNE INTERROGÉE LE SCHÉMA DU CORPS HUMAIN CI-APRÈS]

Head (skull, back of head) ; Face (nose, jaws, teeth, ears...) ; Neck, vertebrae, cervical ; Thorax, back (dorsal vertebrae, shoulder blades) ; Abdomen, lumbar region (pelvis) ; Upper limb (arm, forearm, hand, shoulder, elbow, wrist) ; Lower limb (thigh, leg, foot, hip, knee, ankle) ; Other, please specify ; Don't know/Prefer not to say



[À LIRE À LA FIN DE L'ENQUÊTE] You can access the search results via the QR codes at the bottom of the information sheet I gave you. Presentations to unions and delivery driver collectives will be offered. You can find this information posted at the Maison des coursiers in Paris (for Parisian respondents) and on the sheet provided.

2. FICHE D'INFORMATION REMISE AUX LIVREURS ENQUÊTÉS

Fiche d'information remise aux livreurs enquêtés in situ, au format A5 (recto en français, verso en anglais).

2.1. FICHE D'INFORMATION EN FRANÇAIS



Enquête ERROLI - Exposition au Risque Routier dans la Livraison Instantanée

Améliorer l'état des connaissances sur la population des livreurs de plateformes, leurs conditions de travail et le risque routier associé.

L'enquête suivante vise à comprendre et décrire les profils et les conditions de travail des livreurs de plateformes selon les territoires et leurs évolutions et étudier le risque routier associé. À cette fin, les conditions de travail, l'équipement utilisé, le profil et le risque d'accident de la route dans les territoires visés seront explorés.

Pour cette enquête, nous sollicitons la participation des personnes de 18 ans ou plus travaillant en tant que livreur pour une plateforme en ligne à Paris ou Lyon.

L'enquête vous prendra environ 5 minutes pour remplir le risque de perdre une course. Vous êtes tout à fait libre d'y participer ou non et vous pouvez arrêter le questionnaire à tout moment librement, sans conséquence.

Les données de cette enquête réalisées par l'Université Gustave Eiffel et le bureau de recherches et seront analysées par l'Unité Mote de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMRESTTE) et le Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVM) de l'Université Gustave Eiffel.

Ce questionnaire est complètement anonyme. Aucune donnée permettant votre identification directe ou indirecte ne sera collectée. En considérant l'ensemble des moyens raisonnablement susceptibles d'être utilisés, vous ne pouvez pas être personnellement identifié.

Où trouver des informations sur l'enquête :

- Pour plus d'informations sur l'enquête vous pouvez aller sur le site de l'UMRESTTE et du LVM :

Site internet de l'UMRESTTE	Site internet du LVM
 https://umrestte.univ-gustave-eiffel.fr/	 https://www.lvm.fr/

- Vous pourrez retrouver des informations sur l'enquête et comment accéder à ses résultats à la maison des coursiers à Paris (75, boulevard Barbès - 186) via des documents affichés.

Où trouver les résultats de l'enquête ?

- A la fin de l'étude, prévue en décembre 2027 sur les sites internet de l'UMRESTTE et du LVM (QR codes stockés plus haut)
- Des résultats des résultats seront aussi proposés auprès de syndicats et collectifs de livreurs et à la maison des coursiers à Paris (75, boulevard Barbès - 186). Les informations sur ces présentations seront disponibles sur le site internet de l'UMRESTTE ou du LVM
- Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous envoyer un mail à enquetes@eiffel.fr

Informations sur les droits des livreurs :

Des lieux et des sites internet existent sur les droits des livreurs. Voici quelques liens :



- <https://union-independants.fr/>
- la maison des coursiers à Paris (75, boulevard Barbès - 186)

Ne pas jeter sur la voie publique

2.2. FICHE D'INFORMATION EN ANGLAIS



ERROLI survey - Exposure to road risk in instant delivery

Improve knowledge of the population of distribution center drivers, their working conditions and the associated road risk.

The aim of the following survey is to understand and describe the profiles and working conditions of distribution center drivers in different regions, as well as their evolution, and to study the associated road risk. To this end, the working conditions, equipment used, profile and risk of road accidents in the targeted territories will be explored.

We would appreciate the participation of anyone aged 18 or over working as a delivery driver for an online platform in Paris or LYON in this survey.

The survey will take about 5 minutes to complete, to test the risk of using a gig. You are completely free to participate or not, and you can stop the questionnaire at any time, without any consequences.

The data of this survey, carried out by the Université Gustave Eiffel and the research agency IR, will be analysed by the Unité Mixte de Recherche Épidémiologie et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMRESTTE) and the Laboratoire Ville Mobile Transport (LVMT) of the Université Gustave Eiffel.

This questionnaire is completely anonymous. No data allowing your direct or indirect identification will be collected. Considering all the means reasonably likely to be used, you cannot be personally identified.

Where can I find information about the survey?

- For more information on the survey, click here:

UMRESTTE website	LVMT website
 https://www.univ-gustave-eiffel.fr/	 https://www.lvmt.fr/

- You can find information on the survey and how to access the results at the Maison des Coursiers in Paris (70, boulevard Barbès -18e) via posted documents.

Where can I find the survey results?

- The survey results will be available on the LVMT website and the UMRESTTE website (QR codes given above) at the end of the study, scheduled for December 2027.
- Presentations of the results will also be made to delivery driver unions and collectives, and at the Maison des Coursiers in Paris (70, boulevard Barbès -18e). Information on these presentations is available on UMRESTTE or LVMT website.
- If you have any questions, feel free to send us an e-mail at errol@univ-gustave-eiffel.fr.

Information on delivery drivers' rights:

There are a number of places and websites dedicated to delivery drivers' rights. Here are a few links:



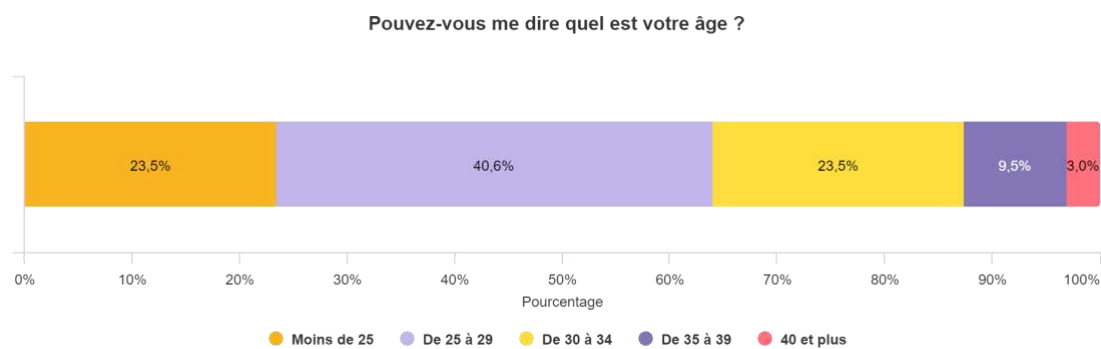
- <https://union-mobilitaires.fr/>
- la maison des coursiers in Paris (70, boulevard Barbès -18e).

Do not litter

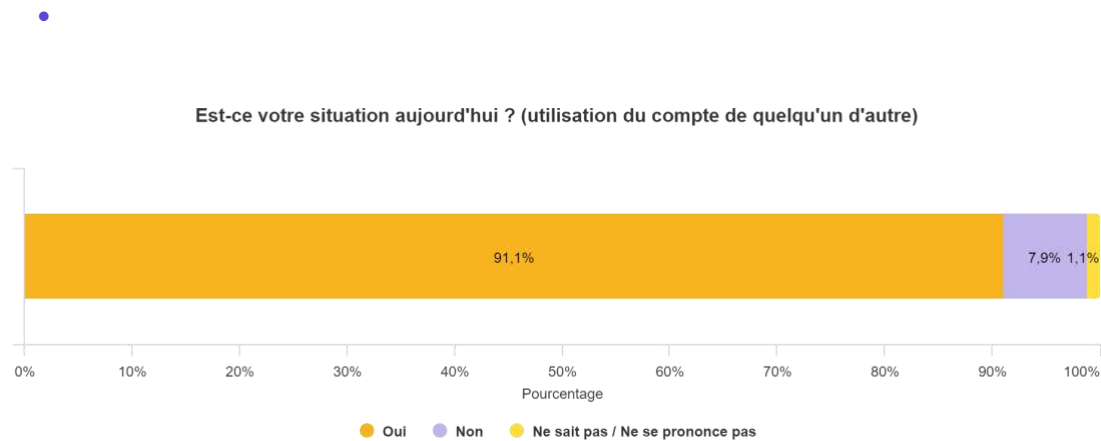
3. RÉSULTATS CONCERNANT UNIQUEMENT L'ÉCHANTILLON DES LIVREURS ENQUÊTÉS À PARIS (N = 503)

Son présentés ci-après les résultats non-détaillés par ville dans le corps du rapport, ici **uniquement sur le terrain parisien** (n = 503). Seuls les croisements statistiquement significatifs sont présentés.

3.1. PROFIL DES LIVREURS



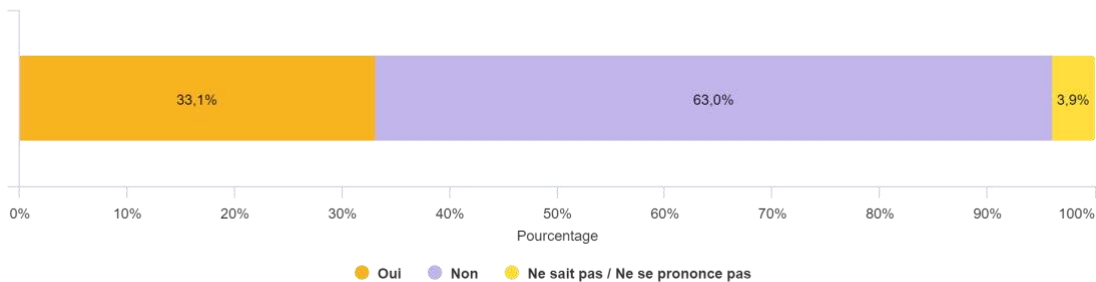
	Q5_-_AGE					TOTAL
	MOINS DE 25	DE 25 À 29	DE 30 À 34	DE 35 À 39	40 ET PLUS	
Paris	118	204	118	48	15	503



	Q30_-_COMPTE_QQN_AUTRE_AJD			TOTAL
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	
Paris	336	29	4	369

3.2. ACTIVITÉ DE LIVRAISON

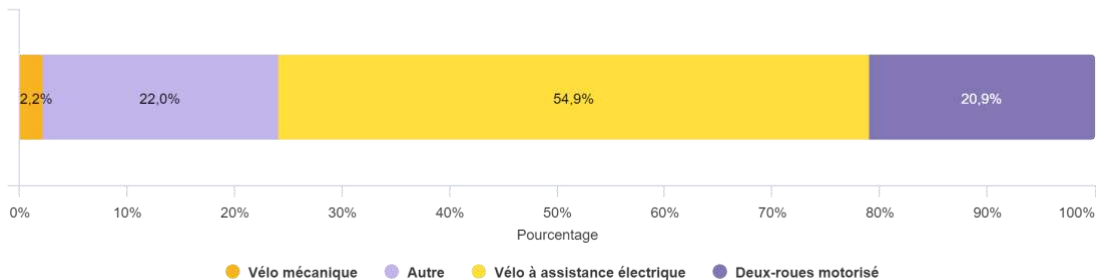
Avez-vous une capacité de transport pour cette activité de livraison ?



	Q21_-_CAPACITE_TRANSPORT			TOTAL
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	
Paris	51	97	6	154

•

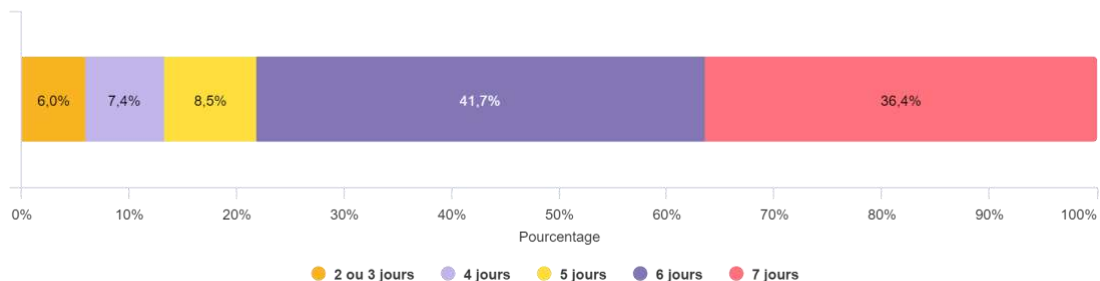
De quel véhicule s'agit-il ? (autre véhicule utilisé)



Q18_-_AUTRE_VEHICULE_TYPE	PARIS
Vélo électrique personnel	32
Trottinette personnelle	20
Deux-roues motorisé électrique personnel	17
Vélib' électrique (bleu)	11
Véligo	3
Fatbike	2
Vélo mécanique personnel	2
Autres vélos en libre-service (Lime et Dott)	1
Deux-roues motorisé thermique personnel	1
Véhicule utilitaire	1
Vélo cargo personnel	1
Vélo'v à électrique (vert ou rouge avec batterie amovible)	0
Vélo'v mécanique (rouge)	0
Voiture	0
TOTAL	91

•

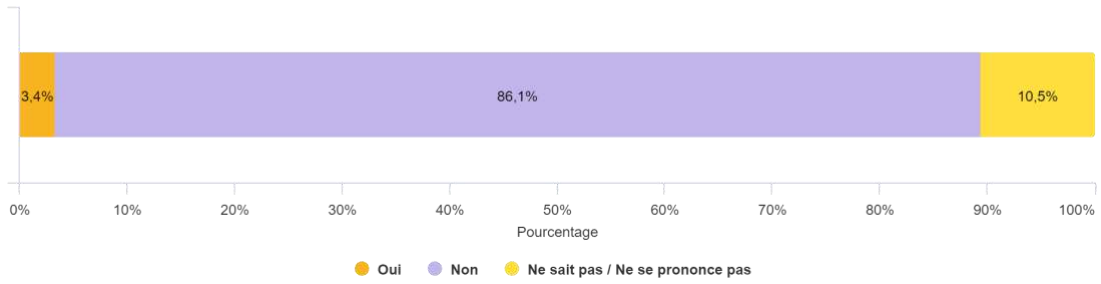
Combien de jours livrez-vous par semaine ? (en moyenne sur les 30 derniers jours)



	Q26_-_NB_JOURS_SEMAINE						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
Paris	12	18	37	43	210	183	503

•

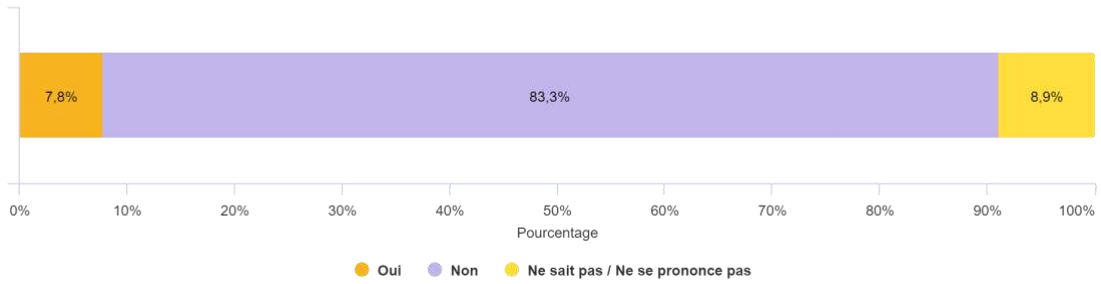
Êtes-vous membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?



Q47_-_MEMBRE_SYNDICAT			
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS
Paris	17	433	53
	TOTAL		
	503		

•

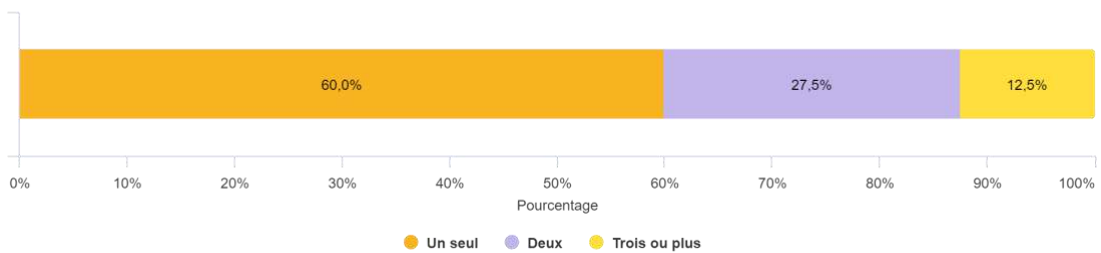
Avez-vous adhéré à au moins une assurance complémentaire fournie par la plateforme pour laquelle vous travaillez ?



Q48_-_ASSURANCE			
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS
Paris	39	419	45
	TOTAL		
	503		

3.3. ACCIDENTS ET BLESSURES DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

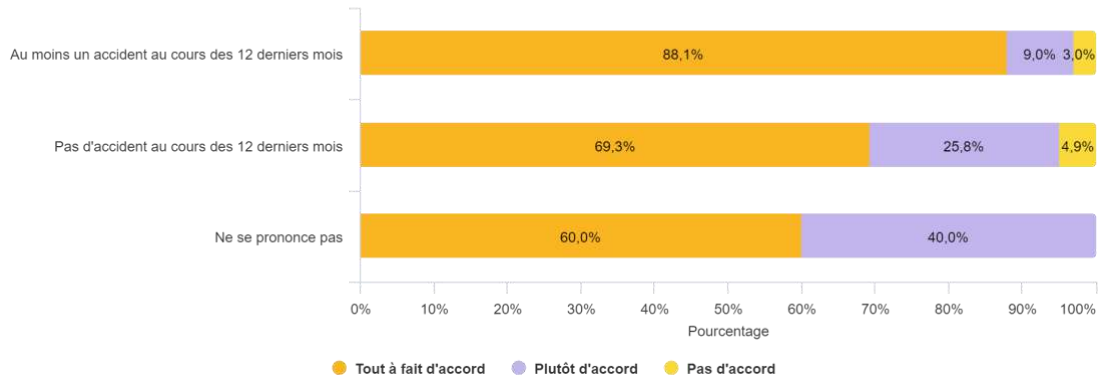
Combien d'accidents de la route vous ayant occasionné une ou des blessures avez-vous eu au cours des 12 derniers mois ?



VILLE	NOMBRE D'ACCIDENTS			
	UN SEUL	DEUX	TROIS OU PLUS	TOTAL
Paris	48	22	10	80

•

Accord avec l'affirmation "le risque d'accident est élevé" en fonction de la survenue d'un accident de la route avec blessure(s) au cours des 12 derniers mois



Croisement : Q40-_-RISQUE_ACCIDENT / Q51-_-ACCIDENT

ACCIDENT	RISQUE ACCIDENT		TOTAL
	D'ACCORD	PAS D'ACCORD	
Ne se prononce pas	5	0	5
Non	409	21	430
Oui	65	2	67
TOTAL	479	23	502

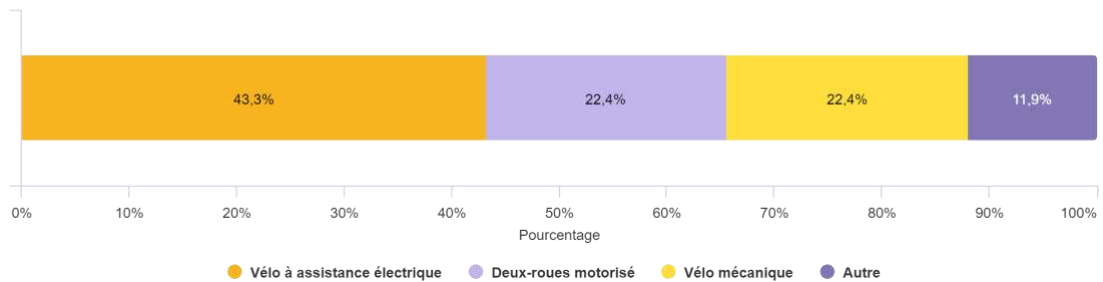
■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative. $p\text{-value} = 0,7$; $Khi2 = 0,7$; $ddl = 2$.

*Une observation « Neutre » exclue

•

Lors de cet accident le plus récent qui a occasionné des blessures, quel véhicule utilisiez-vous ?

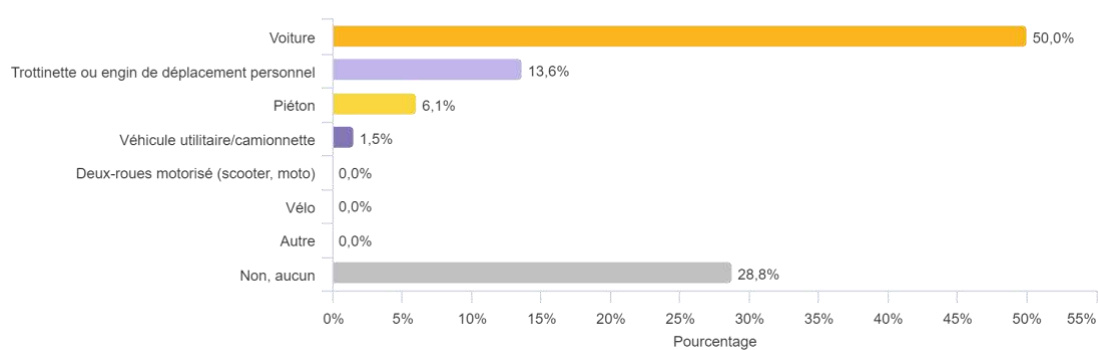


Q58_-_VEHICULE_ACCIDENT

	N
Vélo à assistance électrique personnel	29
Deux-roues motorisé thermique personnel	15
Vélo mécanique personnel	15
Trottinette personnelle	8
Voiture	0
Scooter en libre-service (Yego, Cooltra)	0
Deux-roues motorisé électrique personnel	0
Vélib' mécanique (vert)	0
Vélo cargo personnel	0
Fatbike	0
Autres vélos en libre-service (Lime et Dott)	0
TOTAL	67

•

Lors de ce dernier accident à vélo ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?

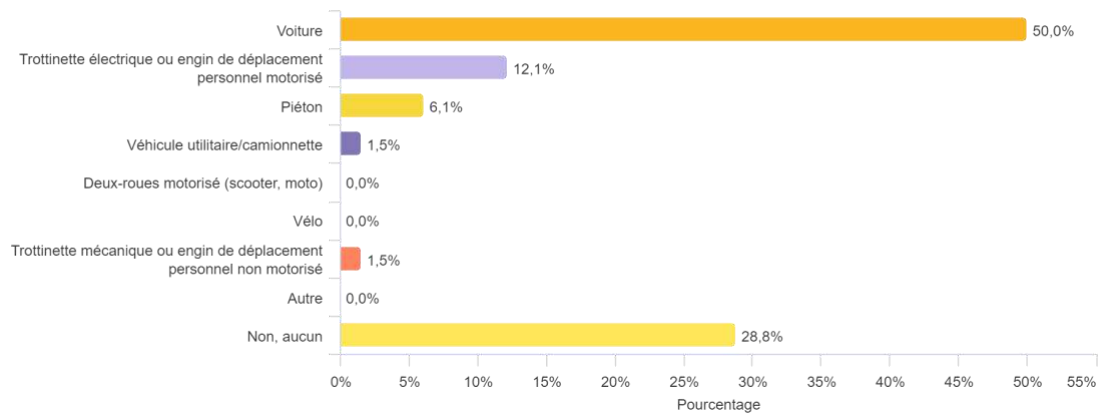


Lors de ce dernier accident à vélo ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?

	N
Voiture	33
Trottinette ou engin de déplacement personnel	9
Piéton	4
Véhicule utilitaire/camionnette	1
Deux-roues motorisé (scooter, moto)	0
Vélo	0
Autre	0
Non, aucun	19
TOTAL	66

•

Avez-vous eu une collision avec un tiers lors de ce dernier accident (autre usager de la route impliqué) ?

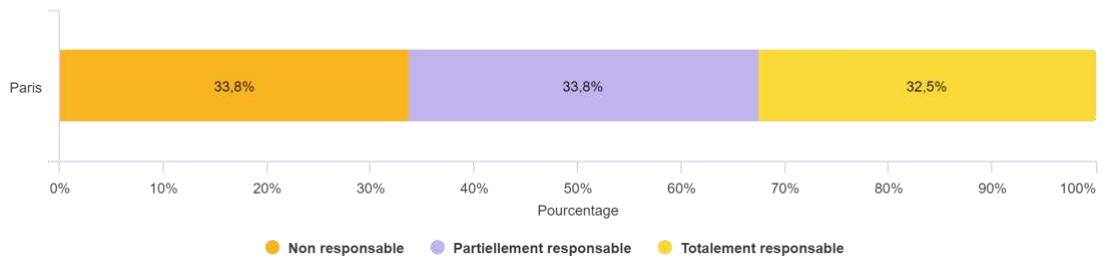


Avez-vous eu une collision avec un tiers lors de ce dernier accident (autre usager de la route impliqué) ?

	N
Voiture	33
Non, aucun	19
Trottinette électrique ou engin de déplacement personnel motorisé	8
Piéton	4
Véhicule utilitaire/camionnette	1
Trottinette mécanique ou engin de déplacement personnel non motorisé	1
Deux-roues motorisé (scooter, moto)	0
Vélo	0
Bus	0
Autre	0
Non-réponse	1
TOTAL	67

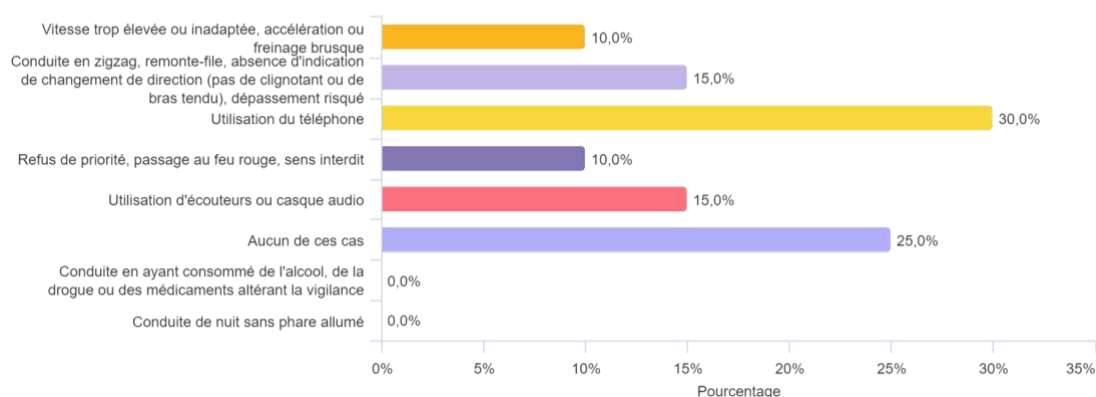
•

Selon vous, quelle part de responsabilité pensez-vous avoir eue dans cet accident ?



VILLE	NON RESPONSABLE	PARTIELLEMENT RESPONSABLE	TOTALEMENT RESPONSABLE	TOTAL
Paris	27	27	26	80

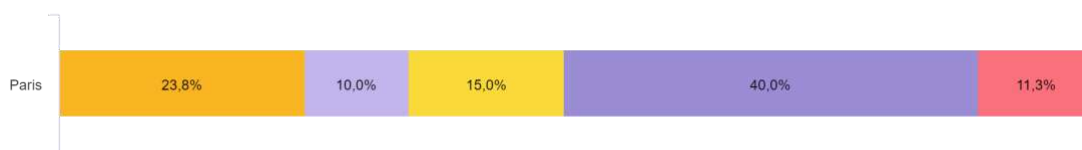
Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ?



Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ?

	N
Vitesse trop élevée ou inadaptée, accélération ou freinage brusque	2
Conduite en zigzag, remonte-file, absence d'indication de changement de direction (pas de clignotant ou de bras tendu), dépassement risqué	3
Utilisation du téléphone	6
Refus de priorité, passage au feu rouge, sens interdit	2
Utilisation d'écouteurs ou casque audio	3
Aucun de ces cas	5
Conduite en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou des médicaments altérant la vigilance	0
Conduite de nuit sans phare allumé	0
TOTAL	20

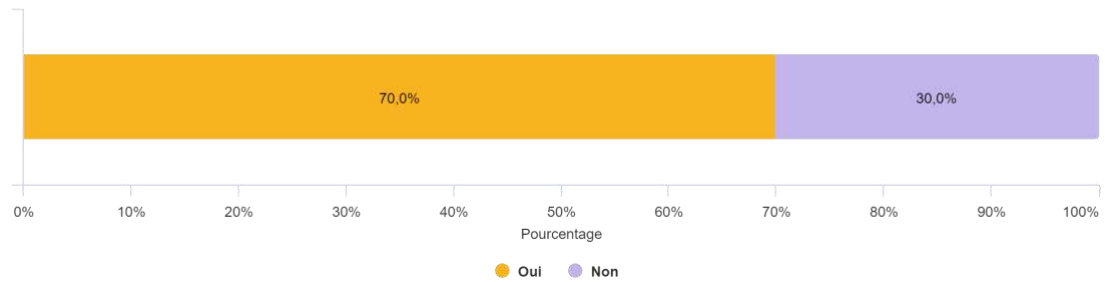
Votre dernier accident qui a occasionné des blessures a-t-il nécessité... ?



● Une hospitalisation d'au moins une nuit
 ● Un passage aux urgences sans hospitalisation
 ● Une autre prise en charge médicale
 ● Un passage en pharmacie sans consultation
 ● Rien de tout cela

VILLE	PASSAGE AUX URGENCES ET/OU HOSPITALISATION	UNE AUTRE PRISE EN CHARGE MÉDICALE	UN PASSAGE EN PHARMACIE SANS CONSULTATION	RIEN DE TOUT CELA	TOTAL
Paris	27	12	32	9	80

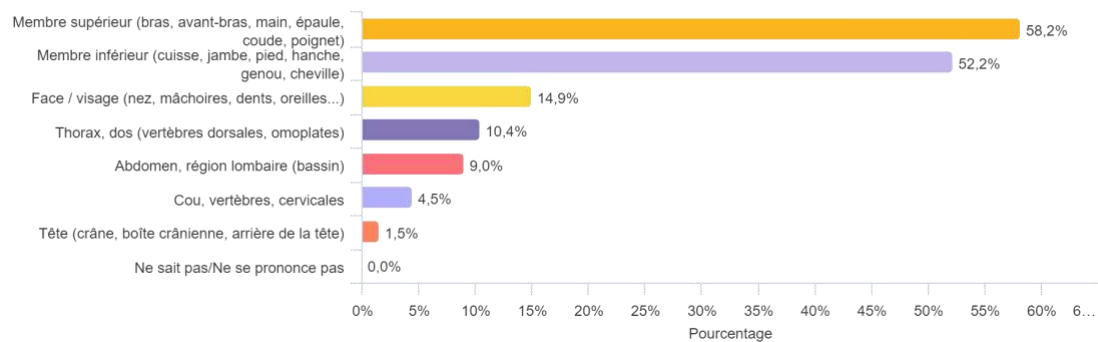
Cet accident vous a-t-il empêché de travailler pendant un ou plusieurs jours ?



VILLE	Q57_-_EMPECHE_TRAVAILLER		TOTAL
	OUI	NON	
Paris	56	24	80

•

Suite à votre dernier accident, quelles blessures ont été constatées ?



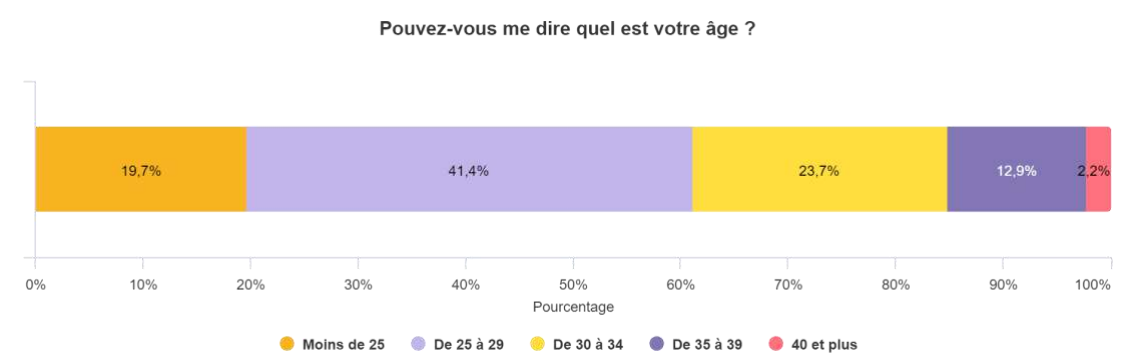
Suite à votre dernier accident, quelles blessures ont été constatées ?

	N
Membre supérieur (bras, avant-bras, main, épaule, coude, poignet)	39
Membre inférieur (cuisse, jambe, pied, hanche, genou, cheville)	35
Face / visage (nez, mâchoires, dents, oreilles...)	10
Thorax, dos (vertèbres dorsales, omoplates)	7
Abdomen, région lombaire (bassin)	6
Cou, vertèbres, cervicales	3
Tête (crâne, boîte crânienne, arrière de la tête)	1
Ne sait pas/Ne se prononce pas	0
TOTAL	67

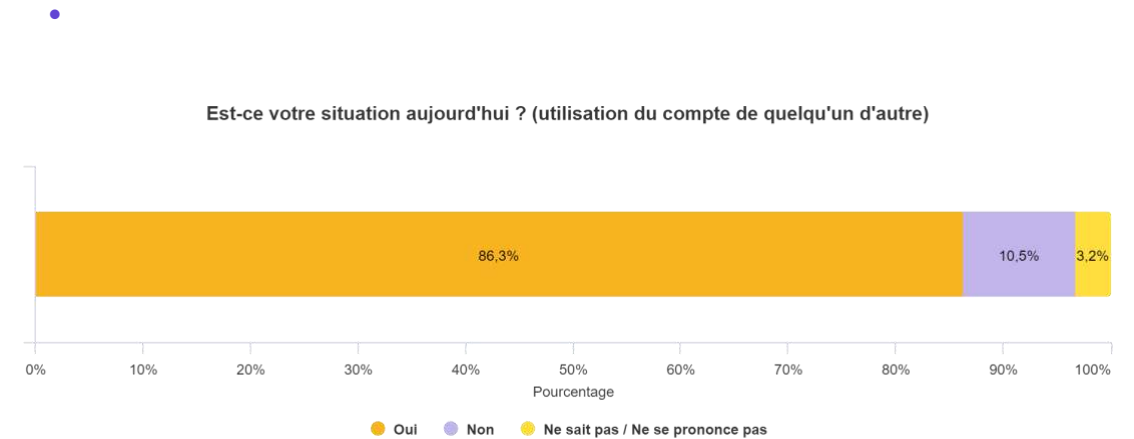
4. RÉSULTATS CONCERNANT UNIQUEMENT L'ÉCHANTILLON DES LIVREURS ENQUÊTÉS À LYON (N = 502)

Son présentés ci-après les résultats non-détaillés par ville dans le corps du rapport, ici **uniquement sur le terrain lyonnais** (n = 502). Seuls les croisements statistiquement significatifs sont présentés.

4.1. PROFIL DES LIVREURS



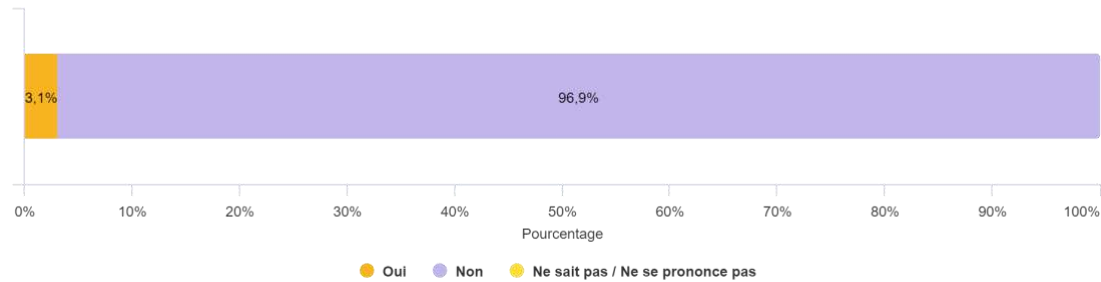
	Q5_-_AGE					TOTAL
	MOINS DE 25	DE 25 À 29	DE 30 À 34	DE 35 À 39	40 ET PLUS	
Lyon	99	208	119	65	11	502



	Q30_-_COMPTE_QQN_AUTRE_AJD			TOTAL
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	
Lyon	107	13	4	124

4.2. ACTIVITÉ DE LIVRAISON

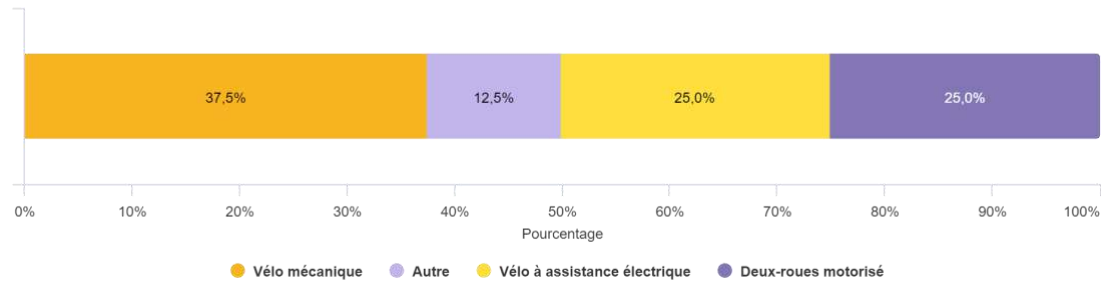
Avez-vous une capacité de transport pour cette activité de livraison ?



	Q21_-_CAPACITE_TRANSPORT			TOTAL
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	
Lyon	4	124	0	128

•

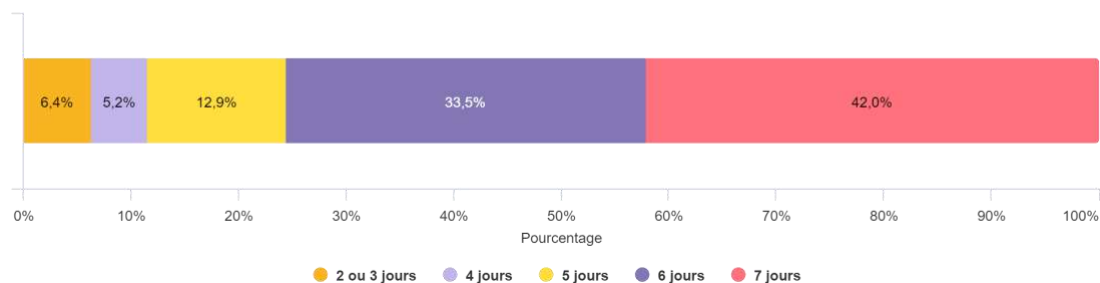
De quel véhicule s'agit-il ? (autre véhicule utilisé)



Q18_-_AUTRE_VEHICULE_TYPE	LYON
Vélo mécanique personnel	8
Vélo électrique personnel	5
Deux-roues motorisé thermique personnel	3
Trottinette personnelle	3
Voiture	2
Deux-roues motorisé électrique personnel	1
Vélo'v à électrique (vert ou rouge avec batterie amovible)	1
Vélo'v mécanique (rouge)	1
Autres vélos en libre-service (Lime et Dott)	0
Fatbike	0
Véhicule utilitaire	0
Vélib' électrique (bleu)	0
Véligo	0
Vélo cargo personnel	0
TOTAL	24

•

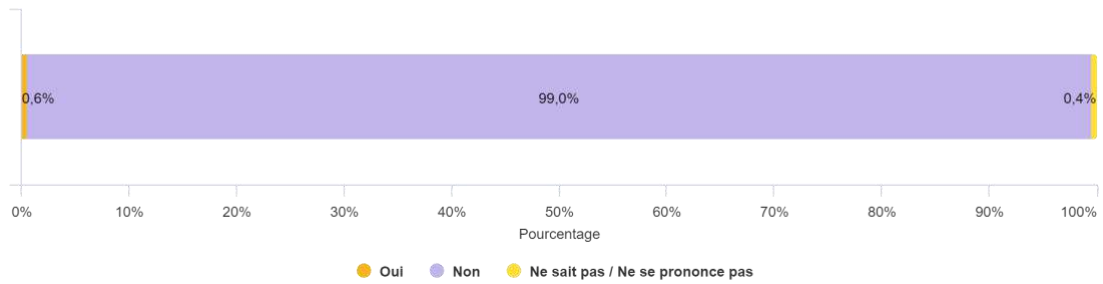
Combien de jours livrez-vous par semaine ? (en moyenne sur les 30 derniers jours)



	Q26_-_NB_JOURS_SEMAINE						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
Lyon	11	21	26	65	168	211	502

•

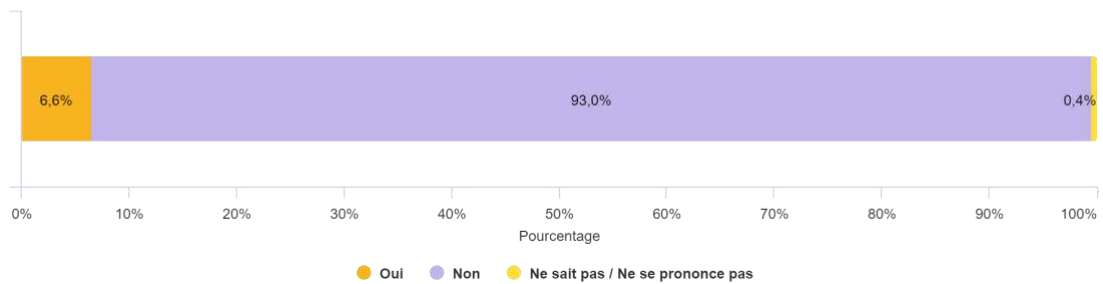
Êtes-vous membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?



Q47_-_MEMBRE_SYNDICAT				
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	TOTAL
Lyon	3	497	2	502

•

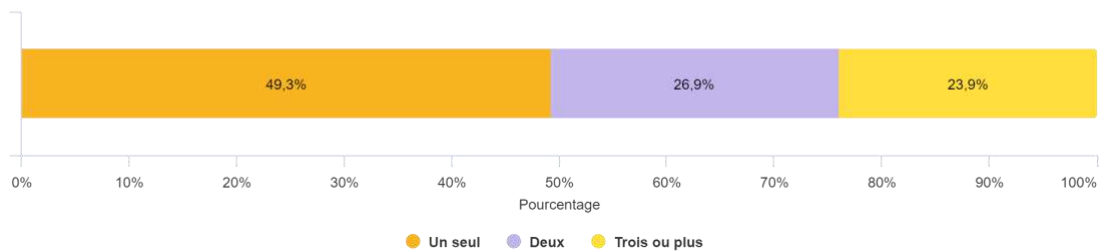
Avez-vous adhéré à au moins une assurance complémentaire fournie par la plateforme pour laquelle vous travaillez ?



Q48_-_ASSURANCE				
	OUI	NON	NE SAIT PAS / NE SE PRONONCE PAS	TOTAL
Lyon	33	467	2	502

4.3. ACCIDENTS ET BLESSURES DANS L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON

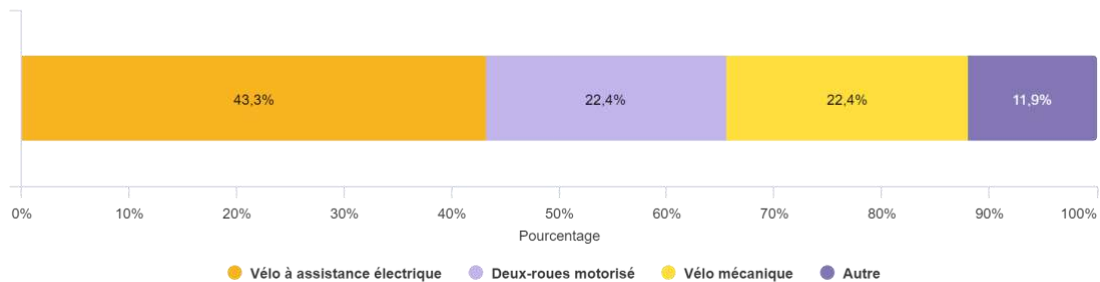
Combien d'accidents de la route vous ayant occasionné une ou des blessures avez-vous eu au cours des 12 derniers mois ?



VILLE	NOMBRE D'ACCIDENTS			
	UN SEUL	DEUX	TROIS OU PLUS	TOTAL
Lyon	33	18	16	67

•

Lors de cet accident le plus récent qui a occasionné des blessures, quel véhicule utilisiez-vous ?

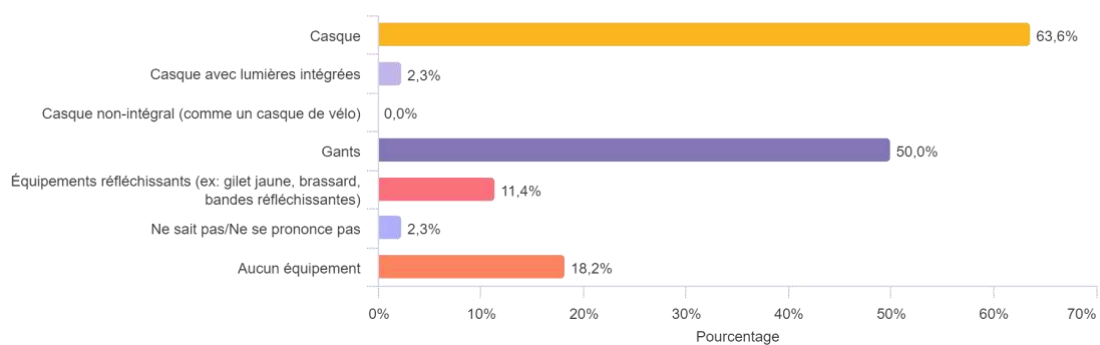


Q58_-_VEHICULE_ACCIDENT

	N
Vélo à assistance électrique personnel	29
Deux-roues motorisé thermique personnel	15
Vélo mécanique personnel	15
Trottinette personnelle	8
Voiture	0
Scooter en libre-service (Yego, Cooltra)	0
Deux-roues motorisé électrique personnel	0
Vélib' mécanique (vert)	0
Vélo cargo personnel	0
Fatbike	0
Autres vélos en libre-service (Lime et Dott)	0
TOTAL	67

•

Lors de ce dernier accident à vélo ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?

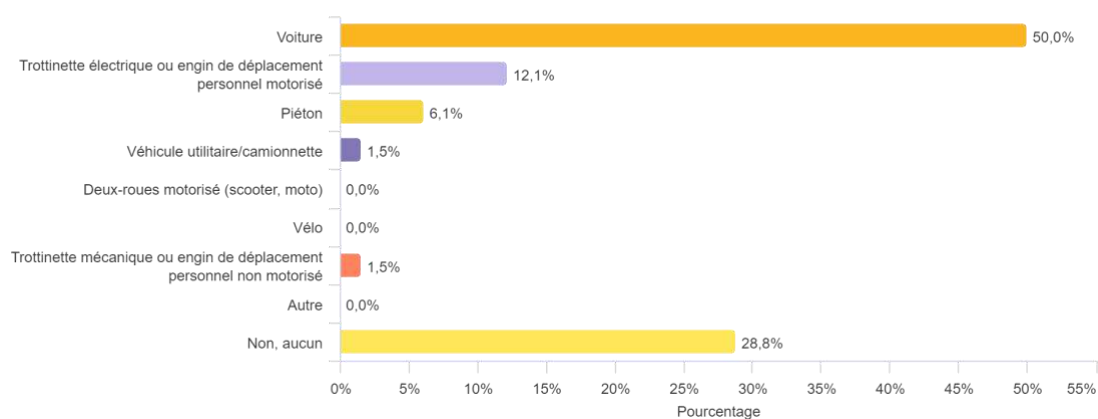


Lors de ce dernier accident à vélo ayant occasionné des blessures, quels équipements utilisiez-vous ?

	N
Casque	28
Gants	22
Aucun équipement	8
Équipements réfléchissants (ex: gilet jaune, brassard, bandes réfléchissantes)	5
Casque avec lumières intégrées	1
Ne sait pas/Ne se prononce pas	1
Casque non-intégral (comme un casque de vélo)	0
TOTAL	44

•

Avez-vous eu une collision avec un tiers lors de ce dernier accident (autre usager de la route impliqué) ?

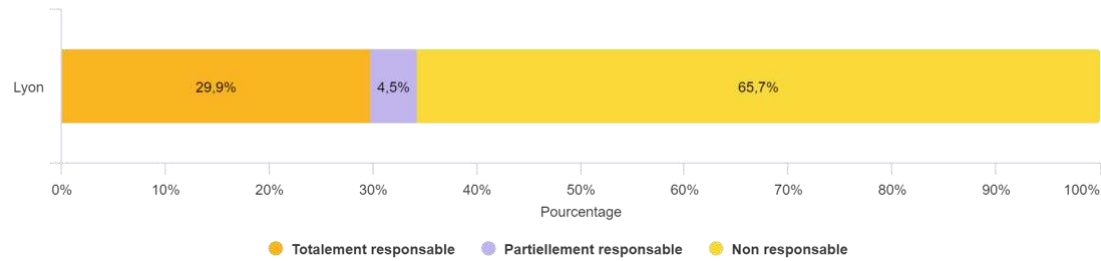


Avez-vous eu une collision avec un tiers lors de ce dernier accident (autre usager de la route impliqué) ?

	N
Voiture	33
Non, aucun	19
Trottinette électrique ou engin de déplacement personnel motorisé	8
Piéton	4
Véhicule utilitaire/camionnette	1
Trottinette mécanique ou engin de déplacement personnel non motorisé	1
Deux-roues motorisé (scooter, moto)	0
Vélo	0
Bus	0
Autre	0
Non-réponse	1
TOTAL	67

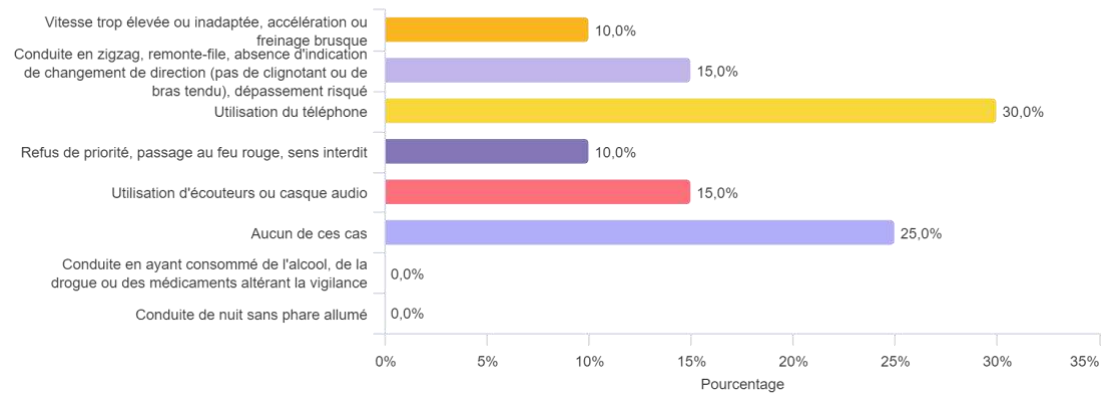
•

Selon-vous, quelle part de responsabilité pensez-vous avoir eue dans cet accident ?



VILLE	RESPONSABILITÉ			TOTAL
	TOTALEMENT RESPONSABLE	PARTIELLEMENT RESPONSABLE	NON RESPONSABLE	
Lyon	20	3	44	67

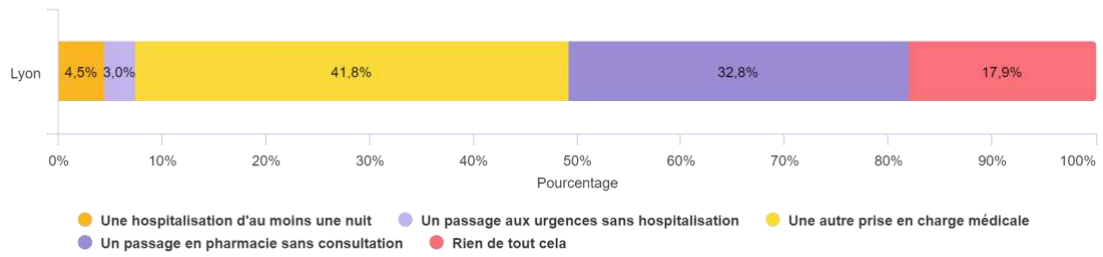
Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ?



Lors de cet accident qui a occasionné des blessures, pensez-vous que vous ayez eu un ou plusieurs des comportements suivants ?

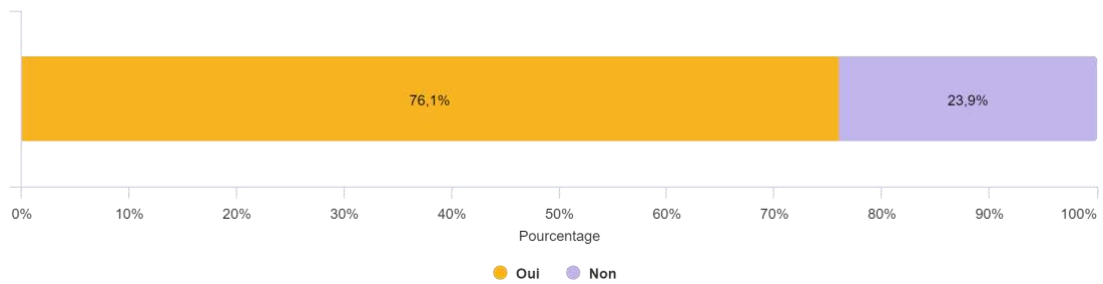
	N
Vitesse trop élevée ou inadaptée, accélération ou freinage brusque	2
Conduite en zigzag, remonte-file, absence d'indication de changement de direction (pas de clignotant ou de bras tendu), dépassement risqué	3
Utilisation du téléphone	6
Refus de priorité, passage au feu rouge, sens interdit	2
Utilisation d'écouteurs ou casque audio	3
Aucun de ces cas	5
Conduite en ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou des médicaments altérant la vigilance	0
Conduite de nuit sans phare allumé	0
TOTAL	20

Votre dernier accident qui a occasionné des blessures a-t-il nécessité... ?



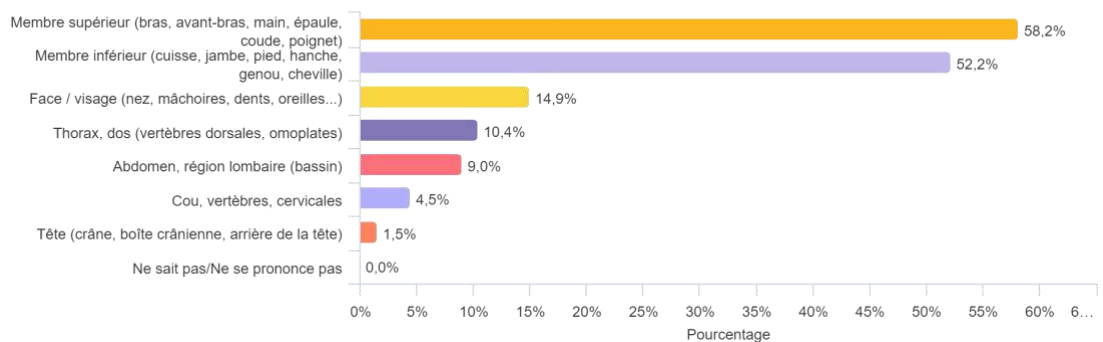
VILLE	PASSAGE AUX URGENCES ET/OU HOSPITALISATION	UNE AUTRE PRISE EN CHARGE MÉDICALE	UN PASSAGE EN PHARMACIE SANS CONSULTATION	RIEN DE TOUT CELA	TOTAL
Lyon	5	28	22	12	67

Cet accident vous a-t-il empêché de travailler pendant un ou plusieurs jours ?



VILLE	Q57_-_EMPECHE_TRAVAILLER		
	OUI	NON	TOTAL
Lyon	51	16	67

Suite à votre dernier accident, quelles blessures ont été constatées ?



Suite à votre dernier accident, quelles blessures ont été constatées ?

	N
Membre supérieur (bras, avant-bras, main, épaule, coude, poignet)	39
Membre inférieur (cuisse, jambe, pied, hanche, genou, cheville)	35
Face / visage (nez, mâchoires, dents, oreilles...)	10
Thorax, dos (vertèbres dorsales, omoplates)	7
Abdomen, région lombaire (bassin)	6
Cou, vertèbres, cervicales	3
Tête (crâne, boîte crânienne, arrière de la tête)	1
Ne sait pas/Ne se prononce pas	0
TOTAL	67