

## Appel à candidature – Thèse CIFRE – 2026-2029

Université Gustave Eiffel Laboratoire Ville Mobilité Transport – ARPE Autorité des Relations sociales des Plateformes d'Emploi

### Les travailleurs des plateformes de VTC et de livraison en France : la part et l'impact des pratiques nomades

**Objectif de la thèse.** Les plateformes de VTC (voiture de transport avec chauffeur) et de livraison de type Uber/UberEats se sont définitivement installées dans le paysage des villes, grandes et petites. Elles assurent une part non négligeable de la mobilité des personnes et de la mobilité logistique (Dablanc, 2025) des villes. On estime que près de 80 000 chauffeurs de VTC et plus de 80 000 livreurs de plateformes opèrent en France à l'heure actuelle. Le Laboratoire Ville, Mobilité, Transport s'associe avec l'ARPE, acteur majeur de l'organisation du dialogue social entre les plateformes de mobilité et leurs partenaires travailleurs indépendants, pour proposer un sujet de thèse CIFRE autour de la question des **pratiques « nomades » des chauffeurs VTC et livreurs.**

Par nomadisme nous entendons les pratiques qui consistent, pour un chauffeur VTC ou un livreur, à **changer de territoire d'exploitation au gré des opportunités de travail** : un chauffeur VTC parisien qui va travailler l'été, pendant la saison touristique la plus active, dans une ville du Sud de la France par exemple, ou bien un autre chauffeur VTC qui délocalise son activité plusieurs jours par semaine pour compléter son activité principale en grande agglomération par une activité complémentaire sur un marché moins concurrentiel en ville moyenne, ou encore un livreur qui se déplace pendant un week-end dans une autre commune que celle de sa pratique traditionnelle pour se trouver dans un site plus fortement générateur de propositions de livraisons, en fonction des informations fournies par les pairs via les réseaux sociaux par exemple.

Notre **question de recherche principale** est la suivante : dans quelle mesure ces pratiques nomades, qu'il conviendra de quantifier et de territorialiser, constituent-elles une stratégie d'adaptation aux incertitudes du travail de plateforme, et quels en sont les impacts économiques, sociaux et territoriaux ?

L'essor des plateformes de VTC, au premier rang desquelles Uber, recompose les marchés locaux du transport particulier de personnes en France en introduisant une organisation du travail à la fois numériquement centralisée et territorialement située. L'étude des pratiques nomades des chauffeurs VTC soulève à cet égard des enjeux spécifiques liés à l'articulation de **plusieurs échelles d'inscription géographique** de leur activité : nationale, puisque la délivrance de la carte professionnelle et l'inscription au registre VTC relève d'un cadre unifié ; départementale, où s'exercent certaines compétences de régulation et de contrôle (au niveau des préfetures) et de concertation sectorielle (au niveau des commissions locales de transport public particulier de personnes) ; et locale, enfin, où se réalisent concrètement les courses, dans des marchés urbains marqués par des configurations concurrentielles particulières, notamment vis-à-vis des taxis titulaires d'autorisations de stationnement juridiquement attachées à un territoire communal ou intercommunal.

Le nomadisme – entendu comme la capacité des chauffeurs à déplacer temporairement leur activité vers des espaces perçus comme plus rémunérateurs (saisons touristiques, grands événements, pics conjoncturels de demande) – introduit une **asymétrie structurelle avec les taxis**, dont l'ancrage territorial limite les possibilités d'arbitrage spatial. Cette mobilité stratégique ouvre la possibilité

d'exploiter des différentiels de revenus entre territoires et entre saisons, et pose dès lors la question des effets matériels de ces arbitrages sur les conditions d'activité : niveau de revenu annuel, variabilité des gains, taux d'occupation, coûts supplémentaires liés aux déplacements (hébergement temporaire, carburant, péages), intensification du travail sur des périodes courtes, ou encore dépendance accrue aux algorithmes de tarification dynamique en situation d'exercice hors du territoire habituel d'activité. L'analyse des pratiques nomades permet d'interroger, par exemple, si cette flexibilité spatiale constitue un levier réel d'amélioration des rémunérations annuelles ou si elle participe plutôt d'une logique d'ajustement permanent à l'incertitude et de précarisation accrue des travailleurs.

Enfin, les pratiques nomades des chauffeurs VTC sont étroitement liées à certains segments de demande moins bien documentés que les mobilités quotidiennes des résidents – **touristes, voyageurs d'affaires, visiteurs ponctuels** – dont les flux saisonniers structurent fortement les opportunités de revenus. Étudier le nomadisme des chauffeurs VTC revient donc à analyser conjointement la production territorialisée de la valeur dans les marchés locaux du transport, les mécanismes de concurrence avec les taxis, et les effets distributifs d'un marché national intégré où la mobilité des travailleurs devient elle-même une variable d'ajustement économique.

Du côté des livreurs, le nomadisme semble exister, même s'il est sans doute moins développé que pour les chauffeurs VTC. Les opportunités de travail varient en fonction de l'amplitude géographique des différentes applications de livraison. La motivation principale du nomadisme est financière (identification, par les retours des pairs ou via des informations plus institutionnelles, de territoires où le **différentiel demande de livraison/offre de travail de livraison** est plus favorable aux livreurs). Ce nomadisme peut être de court terme et rapidement réversible ou bien de plus long terme (saisonnier). Les informations relatives aux opportunités territoriales peuvent être erronées ou auto-correctrices, générant des comportements de retour ou d'abandon du métier. Les stratégies des livreurs peuvent être fortement différenciées en fonction de leur statut (livreurs formels et livreurs informels), de leur âge, statut familial ou d'autres variables qu'il faudra évaluer.

Tant pour les VTC que pour les livreurs, une analyse supplémentaire de la recherche portera sur les **arrêtés municipaux** (et leur éventuelle contestation auprès des tribunaux) – qui tentent de limiter voire interdire l'offre de service de chauffeurs VTC ou de livreurs non domiciliés ou non immatriculés localement<sup>1</sup>.

### **Contexte : originalité du sujet et question des données**

Ce projet de thèse s'inscrit dans une réflexion plus large qui invite à repenser le lien entre mobilité et territoires, à la fois pour le transport des marchandises et celui des personnes, ce qui constitue une première originalité. Peu encore abordée par le champ des études urbaines et de la mobilité, la prestation de services de mobilité par des plateformes constitue aujourd'hui un champ de recherche fructueux, marqué par un côté exploratoire fort. Les **données sur la mobilité via des plateformes** sont paradoxalement à la fois très nombreuses (puisqu'il s'agit d'une mobilité intermédiée par des applications numériques) et peu disponibles, car restant propriété des plateformes et peu partagées. L'ARPE et d'autres organismes avec lesquels elle est en lien, notamment l'ONT3P (Observatoire national du transport public particulier de personnes) ont de leur côté un certain nombre de données et d'informations, ainsi qu'un projet visant à en bonifier le contenu et en améliorer la disponibilité et le partage entre les institutions potentiellement concernées ou intéressées. Ils offrent un accès privilégié aux acteurs du secteur, qui pourra être mobilisé dans le cadre du travail de thèse. Pour avancer dans le

---

<sup>1</sup> Voir par exemple TA de Toulon <https://opendata.justice-administrative.fr/recherche/TA83> qui s'oppose à « toute restriction d'accès à l'espace public fondée sur le lieu d'immatriculation des chauffeurs VTC » et oblige à « garantir un traitement non discriminatoire des professionnels du secteur ».

travail de thèse, la collecte de ces données, qualitatives et quantitatives, et surtout territorialisées, ainsi que leur exploitation représenteront l'une des tâches importantes du travail de thèse, qui pourra ainsi contribuer à des **avancées méthodologiques** sur la question des données et leur accessibilité.

En parallèle, le / la doctorant(e) analysera par ailleurs les changements potentiels des secteurs VTC et livreurs et l'impact sur la question de recherche de la thèse qui seront apportés par la **transposition** à venir **de la directive européenne relative aux travailleurs des plateformes**, notamment sur les enjeux liés à la gestion algorithmique. Il/elle bénéficiera pour cela de son positionnement au sein de l'ARPE, nœud de discussion et de propositions sur cette transposition.

En conclusion, les travaux de cette recherche doctorale auront **une portée à la fois scientifique et opérationnelle**. Ils auront vocation à nourrir la connaissance scientifique du travail via les plateformes. Ils permettront des avancées opérationnelles au sein de l'ARPE dans sa mission d'animation du dialogue social et d'élaboration de travaux statistiques ou d'adaptation des missions à l'évolution du cadre normatif national et européen. Cette recherche s'inscrit dans des **thématiques fortement porteuses**, notamment pour une carrière académique ou professionnelle dans la mobilité (dont la mobilité de la logistique), la donnée de mobilité, la gouvernance de la mobilité, les questions sociales, d'environnement et d'urbanisme.

### Méthodologie envisagée

Méthodes mixtes

Quantitatives :

- Exploitation des données ARPE, ONT3P et des plateformes.
- Explorations méthodologiques sur la qualité et l'accessibilité des données.
- Exploitation des enquêtes sur les livreurs des plateformes à Paris (chaire Logistics City).
- Une ou plusieurs enquêtes par questionnaire envisagées (chauffeurs et livreurs, territoires).

Qualitatives : entretiens semi-directifs chauffeurs et livreurs et leurs représentants (syndicats, organisations, collectifs), acteurs des plateformes, acteurs des territoires (des terrains spécifiques où les entretiens seront détaillés seront à définir), acteurs de la régulation.

Collecte et analyse d'information sur les recours en justice relatifs au nomadisme des chauffeurs VTC et livreurs.

**Mots-clés** : plateformes de mobilité, livraisons instantanées, VTC, logistique urbaine, connaissance de la mobilité, impacts territoriaux, trajectoires de travailleurs, micro-entreprises, mobility data.

**Profil recherché** : titulaire d'un Master d'ingénierie, de data science, d'urbanisme, de sociologie, de géographie urbaine, d'économie territoriale ou d'une discipline proche. Le ou la candidate devra avoir un intérêt pour les questions de mobilité et de sciences sociales et une expertise pour le traitement de données. A noter que la question de recherche et la méthodologie **sauront s'adapter au profil** particulier du candidat ou de la candidate retenue.

Une très bonne connaissance de l'anglais est un prérequis. Une bonne connaissance du français ainsi que des notions robustes sur le cadre juridique et territorial de la France sont importantes.

**Lieux de la thèse** : alternance géographique entre le laboratoire et l'entreprise d'accueil : Université Gustave Eiffel-laboratoire LVMT (Campus Cité Descartes à Champ sur Marne, facilement accessible par

le RER A, station Noisy-Champ) et ARPE située au 38 rue Eugène Oudiné dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement à Paris.

**Début de la thèse** : octobre 2026

**Encadrement et direction** : direction de thèse Virginie BOUTUEIL et Laetitia DABLANC (LVMT, Université Gustave Eiffel), encadrement d'entreprise Ziad AGUERD (ARPE)

**Contact de candidature** : CV et lettre de motivation à envoyer à [virginie.boutueil@enpc.fr](mailto:virginie.boutueil@enpc.fr) et [laetitia.dablanc@univ-eiffel.fr](mailto:laetitia.dablanc@univ-eiffel.fr)

### Présentation des équipes d'accueil

**Le Laboratoire Ville, Mobilité, Transport** est une unité mixte de recherche entre l'Université Gustave Eiffel et l'École nationale des ponts et chaussées membre de l'Institut Polytechnique de Paris. Il traite des interactions entre les territoires urbains, les transports et les mobilités (quotidiennes, touristiques et résidentielles). Les recherches se situent à l'intersection de l'aménagement, l'urbanisme, la géographie, l'économie, la sociologie, l'anthropologie et les sciences de l'ingénieur.

**La Chaire Logistics City** (laboratoire Ville, Mobilité, Transport de l'Université Gustave Eiffel, <https://www.lvmt.fr/chaieres/logistics-city/>) dirigée par Laetitia Dablanc est dédiée à la recherche sur la logistique dans les grandes métropoles en France et dans le monde. La Chaire a créé un observatoire qui présente l'état des lieux des développements du e-commerce (dont la livraison instantanée de repas), ses acteurs, ses mobilités et son entreposage : the E-commerce Mobilities Observatory. La Chaire bénéficie d'une inscription à la fois très locale (acteurs franciliens en premier lieu) et très internationale.

L'ARPE : placée sous la double tutelle du ministère chargé du travail et du ministère chargé des transports, l'**Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE)** a été créée pour rééquilibrer les relations de travail entre les travailleurs indépendants et les plateformes numériques de mise en relation.

Dans ce cadre, la production d'études et de rapports statistiques reposant sur la collecte d'informations auprès des plateformes constitue l'une des principales missions de l'ARPE. Pour la mise en œuvre de cette mission, l'établissement s'appuie sur un écosystème diversifié d'acteurs, ainsi que sur plusieurs interlocuteurs et services ministériels ou interministériels, tels que le service des données et études statistiques (SDES), le Pôle d'expertise de la régulation numérique (PEReN) et l'INSEE. Pour en savoir plus : <https://www.arpe.gouv.fr/>

Annonce datée du 27 mars 2026