

Santé et conditions de vie et de travail des livreurs des plateformes numériques en France : rapport de l'enquête SANTE-COURSE

Marwân-Al-Qays Bousmah, Kevin Poperl, Anne Gosselin, Katy Fenech, Ana Rivadeneyra, Jean-Luc Taris, Juan Diego Poveda Avila, Oumaima Aouad, Circé Lienart, Annabel Desgrées du Loû, et al.

▶ **To cite this version:**

Marwân-Al-Qays Bousmah, Kevin Poperl, Anne Gosselin, Katy Fenech, Ana Rivadeneyra, et al.. Santé et conditions de vie et de travail des livreurs des plateformes numériques en France : rapport de l'enquête SANTE-COURSE. Institut de recherche pour le développement (IRD). 2026. ⟨ird-05573116⟩

HAL Id: ird-05573116

https://ird.hal.science/ird-05573116v1

Submitted on 30 Mar 2026

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0 - Attribution - Non-commercial use - ShareAlike - International License

SANTE-COURSE

Santé et conditions de vie et de travail des livreurs des plateformes numériques en France : rapport de l'enquête SANTE-COURSE

Marwân-al-Qays BOUSMAH[1,2,3], Kevin POPERL[2,4], Anne GOSSELIN[1,2,3], Katy FENECH[5], Ana RIVADENEYRA-SICILIA[5,6], Jean-Luc TARIS[5], Juan Diego POVEDA ÁVILA[7], Oumaima AOUAD[8], Circé LIENART[8], Annabel DESGREES DU LOU[2,3], Flore GUBERT[3,4]

[1] Ined, Institut national d'études démographiques, Aubervilliers, France

[2] Université Paris Cité et Université Sorbonne Paris Nord, IRD, Inserm, Ceped, F-75006 Paris, France

[3] Institut Convergences Migrations, CNRS, Aubervilliers, France

[4] IRD, UMR LEDa-DIAL, PSL, Université Paris-Dauphine, CNRS, Paris, France

[5] Médecins du Monde, Programme travailleur·euses précarisé·es, Bordeaux, France

[6] Université de Bordeaux, INSERM, BPH U1219, Bordeaux, France

[7] Médecins du Monde, Pôle Recherche et Apprentissage, Saint-Denis, France

[8] Maison des Coursiers, CoopCycle-Association, Paris, France

Etude SANTE-COURSE

La plateformisation de l'économie face aux inégalités sociales de santé : le cas des coursiers des plateformes numériques

SANTE-COURSE

Promoteur :

IRD, Institut de recherche pour le développement
44 bd de Dunkerque, 13002 Marseille, France

Responsables scientifiques :

Marwân-al-Qays Bousmah
Institut national d'études démographiques (Ined)
Unité Mortalité, santé, épidémiologie [UR05]
Campus Condorcet, 9 cours des Humanités, CS 50004, 93322 Aubervilliers Cedex
Tél. : + 33 1 56 06 20 72
Email : marwan-al-qays.bousmah@ined.fr

Annabel Desgrées du Loû
Ceped (Centre Population et Développement) UMR 196 / IRD
45 rue des Saints-Pères, 75006 Paris, France
Tél. : +33 1 76 53 34 53
Email : annabel.desgrees@ird.fr

Flore Gubert
LEDa (Laboratoire d'Économie de Dauphine) UMR 8007-260 / IRD
Équipe DIAL (Développement, Institutions et Mondialisation)
4, rue d'Enghien, 75010 Paris, France
Tél. : + 33 1 44 05 44 05
Email : flore.gubert@ird.fr

Circé Lienart
CoopCycle-Association / Maison des Coursiers
55 rue d'Orsel, 75018 Paris, France
Tél. : +33 7 65 20 09 60
Email : circe@coopcycle.org

Partenaires institutionnels :

Ined, Institut national d'études démographiques
/ Unité Mortalité, santé, épidémiologie [UR05]
9 cours des Humanités, 93322 Aubervilliers Cedex, France

CoopCycle-Association
/ Maison des Coursiers, 210 rue Saint-Denis, 75002 Paris, France
/ Maison des Livreurs, 14 rue du Fort Louis, 33800 Bordeaux, France

Médecins du Monde
/ Délégation Aquitaine, 2 rue Charlevoix de Villers, 33000 Bordeaux, France
/ Pôle Recherche et Apprentissage, 84 avenue du Président Wilson, 93210 La Plaine-Saint-Denis, France

Ville de Paris
/ Direction de la Santé Publique
Hôtel de Ville de Paris, Place de l'Hôtel de Ville, 75196 Paris cedex 04, France

Autres partenaires associatifs :

Collectif pour l'Insertion et l'Émancipation des Livreurs (CIEL)
/ Maison des Coursiers, 210 rue Saint-Denis, 75002 Paris, France

Association de Mobilisation et d'Accompagnements des Livreurs (AMAL)
/ Maison des Livreurs, 14 rue du Fort Louis, 33800 Bordeaux, France

Financeurs :

Institut Convergences Migrations
8 cours des Humanités, 93322 Aubervilliers Cedex, France

ANR, Agence Nationale de la Recherche
86 rue Regnault 75013 Paris, France

Ville de Paris
/ Direction de l'Attractivité et de l'Emploi
29 rue de Rivoli 75004 Paris, France

Inserm, Institut national de la santé et de la recherche médicale
/ Service Sciences et société
101 rue de Tolbiac, 75654 Paris Cedex 13, France

Institut Paris Public Health - Université Paris Cité
85 boulevard Saint-Germain, 75006 Paris, France

Groupe de travail :

- **Coordination :** Marwân-al-Qays Bousmah (Ined), Annabel Desgrées du Loû (IRD, Ceped), Flore Gubert (IRD, LEDa-DIAL), Circé Lienart (Maison des Coursiers)
- **Coordination de l'enquête :** Kevin Poperl (IRD)
- **Membres de l'équipe de recherche :** Marwân-al-Qays Bousmah (Ined), Karna Coulibaly (Ined), Annabel Desgrées du Loû (IRD, Ceped), Anne Gosselin (Ined), Flore Gubert (IRD, LEDa-DIAL), Yves Jackson (Hôpitaux Universitaires de Genève), Kevin Poperl (IRD), Andrainolo Ravalihasy (IRD, Ceped), Ana Rivadeneyra (Isped, Médecins du Monde), Thomas Thivillon (IRD), Gaëlle Uzu (IRD, IGE), Bruno Ventelou (CNRS, AMSE)
- **Partenaires à la Ville de Paris :** Eve Plenel (Directrice de la santé publique), Anahita Grisoni (Direction de la Santé Publique), Caroline Izambert (Direction de la Santé Publique)
- **Membres du secteur associatif :** Oumaima Aouad (Maison des Coursiers), Séverine Beyer (Médecins du Monde), Valérie Brunel (Médecins du Monde), Céline Charpentier (CASP), Solène Delorme (Maison des Coursiers), Claire Dugleux (Médecins du Monde), Katy Fenech (Médecins du Monde), Jonathan L'Utile Chevalier (Maison des Livreurs), Circé Lienart (Maison des Coursiers), Juan Diego Poveda Ávila (Médecins du Monde), Jean-Luc Taris (Médecins du Monde)
- **Groupe de pairs :** Abou Jumoh Adeleke (CIEL), Noufou Bamba (CIEL), Aniss Belhaya (CIEL), Slimane Ben Moumen (AMAL), Dramane Dagnogo (AMAL), Bilal Diakhate (CIEL), Zakaria Issouf Fofana (AMAL), Youssouf Kamara (AMAL), Abdoulaye Karamoko (CIEL), Siriki Keita (CIEL), Ibrahim Ouattara (AMAL)
- **Enquêteur·ices :** Slimane Ben Moumen (IRD), Debdurba Chatterjee (IRD), Bilal Diakhate (CoopCycle-Association, IRD), Ahmad Mansoor Faizi (Maison des Livreurs), Zakaria Issouf Fofana (IRD), Hector Juliard (IRD), Isaline Nozet (IRD), Ibrahim Ouattara (Maison des Livreurs)

SANTE-COURSE

Santé et conditions de vie et de travail des livreurs des plateformes numériques en France : rapport de l'étude SANTE-COURSE

RÉSUMÉ **8**

LISTE DES TABLEAUX **11**

LISTE DES FIGURES **12**

INTRODUCTION **14**

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE 14

CONTEXTE 15

Essor des plateformes numériques de livraison *15*

Plateformes numériques de travail et travail de plateforme : de quoi parle-t-on ? 15

Combien de livreurs de plateforme travaillent actuellement en France ? 17

DES ENJEUX ET DÉFIS IMPORTANTS DE PRODUCTION DE DONNÉES 18

MÉTHODOLOGIE **21**

PRINCIPAUX RÉSULTATS **22**

PROFIL DES LIVREURS 22

Genre, âge, niveau d'éducation et statut migratoire *22*

Des hommes jeunes et au niveau de diplôme hétérogène 22

Situation familiale, conditions de logement et précarité alimentaire *23*

La plupart des livreurs sont célibataires ou ne vivent pas avec leur conjoint·e 23

Les livreurs sont confrontés à une forte précarité en matière de logement et d'alimentation 23

Caractéristiques du parcours migratoire des livreurs *24*

Des livreurs majoritairement immigrés, récemment arrivés en France et en situation de précarité administrative 24

ACTIVITÉ DE LIVRAISON 26

Historique de l'activité des livreurs *26*

Près de la moitié des livreurs a débuté son activité récemment 26

La dépendance économique des livreurs *26*

La domination d'Uber Eats et de Deliveroo sur le marché de la livraison 26

L'écrasante majorité des livreurs travaille pour Uber Eats ou Deliveroo 28

Très peu de livreurs travaillent simultanément pour plusieurs plateformes 28

La majorité des livreurs dépend économiquement de l'activité de livraison 29

Très peu de livreurs suivent des études, une formation ou ont une autre activité rémunérée en parallèle 30

Neuf livreurs sans titre de séjour sur dix cesseraient l'activité de livraison à temps plein si leur situation était régularisée 31

La question du statut du compte *32*

Les trois quarts des livreurs travaillent avec le compte d'une tierce personne 32

REVENUS ET DÉPENSES LIÉS À L'ACTIVITÉ DE LIVRAISON 34

Revenus bruts *34*
Revenu mensuel brut moyen 34
Revenu horaire brut moyen 36
Revenu brut moyen par course 37
Revenu brut moyen par kilomètre 38
Montant des dépenses liées à l'activité de livraison *38*
Coût moyen de location d'un compte 38
Dépenses totales liées à l'activité de livraison 39
Revenu mensuel net moyen *41*
INTENSITÉ ET PÉNIBILITÉ DU TRAVAIL 43
Kilomètres parcourus et nombre de courses effectuées *43*
Les livreurs Uber Eats parcourent en moyenne plus d'un trajet Paris-Marseille par mois 43
Nombre moyen de courses effectuées par mois 44
Kilométrage moyen par course 44
La question du temps de travail *45*
La majorité des livreurs travaillent entre onze et douze mois par an 45
Quatre livreurs sur cinq travaillent entre six et sept jours par semaine 45
Neuf livreurs sur dix travaillent au moins huit heures par jour 48
Les livreurs travaillent en moyenne 63 heures par semaine 48
Effort physique *50*
Quatre livreurs sur dix qualifient les efforts fournis lors d'une journée type de livraison comme extrêmement durs et épuisants 50
Partage du compte *51*
La grande majorité des livreurs ne partagent pas leur compte avec un autre livreur 51
Types de véhicules *51*
Trois quarts des livreurs interrogés utilisent un véhicule non motorisé 51
Accidents *52*
Plus de la moitié des livreurs interrogés ont déjà eu au moins un accident dans le cadre de leur travail 52
Des accidents aux conséquences physiques, avec peu de recours aux soins et aux éventuelles assurances 53
Prévention et couverture des risques *53*
Un manque d'information sur les risques au travail 53
Une couverture assurantielle quasi-inexistante 54
Autonomie et contrôle algorithme perçus *55*
Perception de l'autonomie et du soutien algorithmique 55
Contrôle algorithmique perçu 56
ÉTAT DE SANTÉ ET ACCÈS AUX SOINS 57
État de santé *57*
Un état de santé physique plus altéré que dans le reste de la population 57
Une dégradation de l'état de santé en lien avec l'activité de livraison, surtout chez les locataires de compte 58
Troubles musculosquelettiques *60*
Une forte prévalence de troubles musculosquelettiques 60
Couverture maladie *61*
Près d'un tiers des livreurs ne dispose d'aucune couverture santé 61
Troubles génito-urinaires *62*

Près d'un tiers des livreurs souffrent de troubles génito-urinaires 62
Troubles psychosomatiques *64*
Une forte prévalence de troubles psychosomatiques, plus élevée à Paris qu'à Bordeaux 64
Les locataires de compte sont plus sujets aux troubles psychosomatiques 65
Santé mentale *65*
Une santé mentale fragilisée, plus particulièrement chez les livreurs au statut précaire 66
Plus d'un livreur sur trois se dit souvent ou très souvent seul 67
Accès aux soins *68*
Un recours aux soins restreint, largement conditionné par le niveau de couverture maladie 68
Des comportements de recours aux soins qui diffèrent sensiblement entre Paris et Bordeaux 69
Renoncement aux soins *71*
Un tiers des livreurs ont renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois 71
Le manque de moyens financiers, un facteur de renoncement aux soins parmi d'autres 72
Refus de soins *74*
CONTRÔLES ET EXPOSITION AUX DISCRIMINATIONS ET AUX VIOLENCES 75
Contrôles de police *75*
Près de deux livreurs sur trois ont été contrôlés par la police au moins une fois au cours des 12 mois précédant l'enquête 75
Exposition aux discriminations *76*
Près de six livreurs sur dix déclarent avoir subi des discriminations dans le cadre de leur travail 76
Exposition à la violence *78*
Six livreurs sur dix déclarent avoir déjà été exposés à une agression verbale dans le cadre de leur travail 78
Un quart des livreurs déclare avoir déjà été exposé à une agression physique dans le cadre de son travail 78
Parmi les locataires de compte, trois sur dix déclarent avoir déjà subi une forme de violence économique ou administrative de la part de la personne qui leur loue le compte 79
CONCLUSION 80
BIBLIOGRAPHIE 82

Résumé

Objectif : Ce rapport présente les premiers résultats d'un projet de recherche en sciences sociales et sciences pour la santé qui s'intéresse aux conséquences de l'organisation du travail liée à la « plateformisation » de l'économie sur la santé physique et mentale des travailleurs, en particulier des livreurs des plateformes numériques de livraison de repas. Toutes les statistiques contenues dans le rapport sont issues d'une enquête menée auprès de livreurs de plateforme démarchés dans des lieux d'attente de l'espace public ou dans des lieux associatifs, à Paris et Bordeaux.

Partenaires : Cette étude est le fruit d'un travail collectif mené par une équipe de recherche interdisciplinaire de l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) et de l'Institut national d'études démographiques (Ined), des acteurs associatifs travaillant auprès des livreurs (Association de mobilisation et d'accompagnement des livreurs - AMAL, Collectif pour l'Insertion et l'Émancipation des Livreurs - CIEL, Maison des Livreurs de Bordeaux, Maison des Coursiers de Paris, Médecins du Monde) et un groupe de pairs constitué de livreurs ou d'anciens livreurs.

Méthode : Les entretiens ont été menés en face à face, avec une durée moyenne d'environ 45 minutes. Les livreurs ont été indemnisés de leur coût d'opportunité par un chèque de services d'un montant de 15 euros. L'enquête a été menée de janvier à mai 2025 à Paris et Bordeaux, et s'est poursuivie jusqu'en juillet 2025 à Paris. Au total, 1 004 livreurs ont été interrogés, dont 519 à Paris et 485 à Bordeaux.

Plan : Le rapport décrit d'abord les caractéristiques socio-démographiques et les conditions de travail des livreurs de plateforme numériques enquêtés à Paris et Bordeaux. Dans un second temps, l'étude se penche sur l'exposition aux risques professionnels auxquels les livreurs sont confrontés et présente des indicateurs de santé physique et mentale. Enfin, une dernière partie présente des données sur les contrôles policiers et les discriminations subies par les livreurs enquêtés.

Aperçu des premiers résultats :

Caractéristiques sociodémographiques : Sur les 1 004 livreurs interrogés, 98,8 % sont des hommes et 81,4 % ont moins de 35 ans. 98,7 % sont nés à l'étranger et 64,4 % sont sans titre de séjour. 42,5 % ont connu au moins une journée sans repas au cours des 12 derniers mois. En termes de statut dans l'emploi, aucun des livreurs enquêtés n'est salarié, et 73,5 % sont « locataires » de compte et versent en moyenne 528 euros par mois à une tierce personne « propriétaire » du compte. 91,2 % des livreurs enquêtés sans titre de séjour ne souhaiteraient pas continuer la livraison à temps plein si leur situation était régularisée. Le profil des personnes enquêtées diffère entre les deux villes. Les livreurs parisiens sont plus âgés, ont plus souvent accédé aux études supérieures et sont plus souvent sans titre de séjour. Plus de 30 % des livreurs interrogés à Paris sont d'origine asiatique, contre moins de 1 % à Bordeaux.

Activité : 91 % des livreurs enquêtés indiquent que l'activité de livraison génère l'essentiel de leurs revenus et seuls 7 % d'entre eux ont une ou plusieurs activités rémunérées en dehors de la livraison. Seuls 2 % des livreurs interrogés ont travaillé pour plus d'une plateforme au

cours du mois précédant l'enquête. Les livreurs de plateforme interrogés gagnent en moyenne 1480 euros bruts par mois, soit 5,83 euros bruts par heure ou encore 4,55 euros bruts par course. De fortes disparités de revenu s'observent entre Paris et Bordeaux, lesquelles reflètent des différences en matière de temps de travail, de kilomètres parcourus et de rémunération à la course entre les deux villes.

Intensité du travail : Les livreurs de plateforme interrogés effectuent en moyenne 413 livraisons par mois. Les livreurs d'Uber Eats, pour lesquels les données sur les distances parcourues sont disponibles, parcourent en moyenne 833 kilomètres par mois (sans compter les retours au point d'attente). La majorité des livreurs déclare travailler entre 11 et 12 mois par an, 81 % entre 6 et 7 jours par semaine et 90 % en moyenne plus de 6 heures par jour, pour une durée habituelle de travail de 63 heures par semaine en moyenne. 60 % des livreurs estiment que l'intensité des efforts fournis lors d'une journée-type de livraison est très dure à épuisante. 75,8 % des livreurs interrogés déclarent avoir utilisé un véhicule non motorisé (mécanique ou électrique) pour leur activité de livraison au cours du mois précédant l'enquête. 58,7 % des livreurs interrogés ont déjà eu au moins un accident dans le cadre de leur travail. La plupart des données sur l'intensité du travail varient selon la ville d'exercice et le statut du livreur (c'est-à-dire selon qu'il est propriétaire ou locataire de son compte). Les livreurs locataires de compte ont une intensité de travail plus importante que celle des livreurs propriétaires de compte.

État de santé : L'état de santé physique des livreurs de plateforme est moins bon que dans le reste de la population, et les livreurs perçoivent qu'il s'est dégradé depuis le début de leur activité de livraison. Seulement 56 % d'entre eux déclarent avoir un état de santé « bon » ou « très bon ». Les troubles psychosomatiques ont une incidence élevée. Environ un tiers des livreurs fait état de maux de ventre, de perte d'appétit ou de vertiges répétés ou chroniques, autour de la moitié fait état d'essoufflement ou de sensation d'essoufflement, de problèmes de sommeil, de fatigue oculaire ou de nervosité récurrents et près de deux tiers souffrent de maux de tête. Par ailleurs, plus de 8 sur 10 se sentent « quelquefois », « la plupart du temps », voire « tout le temps » fatigués. L'état de santé physique ou mentale est plus dégradé pour les livreurs parisiens que pour leurs homologues bordelais. Les livreurs locataires de comptes sont également plus touchés par des problèmes de santé physique ou mentale que les propriétaires de comptes.

Couverture santé : 32 % des livreurs ne disposent d'aucune couverture santé. Le recours aux professionnels de santé est globalement limité chez les livreurs de plateforme et fortement influencé par le degré de couverture médicale et la ville d'activité. Un tiers des livreurs déclare avoir renoncé à des soins de santé au cours des 12 derniers mois. Le manque de moyens financiers est un des facteurs du renoncement au soin, comme l'absence de titre de séjour.

Contrôles, discriminations et violences : Près des deux tiers des livreurs interrogés ont été contrôlés par la police au moins une fois au cours des 12 mois précédant l'enquête, et 42 % de ces contrôles concernaient l'identité ou le titre de séjour du livreur. Les livreurs déclarent avoir subi des discriminations dans le cadre de leur travail « parfois » (40 %) ou « souvent » (18 %). Parmi les livreurs ayant subi des discriminations dans le cadre de leur travail, 83 % en ont subi de la part d'un client. Les livreurs déclarent avoir été exposés à une agression verbale dans le cadre de leur travail « parfois » (46 %) ou « souvent » (14 %). Parmi les livreurs ayant subi une agression verbale, 67 % en ont subi de la part d'une personne travaillant dans un

restaurant et 81 % de la part d'un client. Enfin, les livreurs déclarent avoir été victimes d'une agression physique dans le cadre de leur travail « parfois » (22 %) ou « souvent » (2 %). Parmi les livreurs ayant subi une agression physique, 54 % en ont subi de la part d'une personne travaillant dans un restaurant. Les livreurs déclarent avoir subi une forme de violence économique ou administrative de la part de leur loueur de compte « parfois » (24 %) ou « souvent » (5 %).

Conclusions : SANTE-COURSE est la première étude à grande échelle à documenter et à objectiver les liens entre la santé et les conditions de vie et de travail des livreurs de plateformes en France. Elle révèle une situation médico-sociale alarmante, étroitement liée à la précarité socio-économique et administrative de ces travailleurs. Ce secteur d'activité repose ainsi sur une main-d'œuvre économiquement dépendante des plateformes numériques de travail. Les résultats suggèrent un degré élevé de subordination des livreurs envers les plateformes, associé à un contrôle algorithmique perçu comme important, ce qui contraste avec leur statut juridique de travailleurs indépendants.

L'étude montre l'ampleur et la complexité des difficultés auxquelles les livreurs de plateformes sont confrontés, tant sur le plan des conditions de vie et de travail que de la santé physique, mentale et de l'accès aux droits et aux soins. Elle souligne la nécessité de mettre en place des interventions ciblées pour répondre à ces enjeux et appelle à une mobilisation conjointe des pouvoirs publics, des plateformes, des professionnels de la santé au travail et des acteurs associatifs afin d'améliorer les conditions d'emploi, de renforcer la prévention en matière de santé et de sécurité au travail, et de promouvoir un travail décent, en cohérence avec les objectifs de l'Agenda 2030 pour le développement durable.

Une directive européenne visant à réguler le travail de plateforme doit être transposée en droit français dans les prochains mois. Elle impose aux États membres de mieux prendre en compte les enjeux du management algorithmique et d'instaurer un type de présomption de salariat pour les travailleurs de plateformes. La composition socio-démographique du groupe des livreurs de plateformes et leur précarité administrative et de statut vis-à-vis du compte qu'ils utilisent pour travailler rendent vaine toute tentative de requalification en statut de salarié sans que ne soit au préalable abordée la question de la régularisation de leur situation administrative.

Liste des tableaux

Tableau 1. Caractéristiques sociodémographiques des livreurs 22
Tableau 2. Situation familiale et socio-économique des livreurs 23
Tableau 3. Caractéristiques du parcours migratoire des livreurs 24
Tableau 4. Date de démarrage de l'activité de livraison 26
Tableau 5. Revenu mensuel brut moyen, par statut du compte et type de véhicule 35
Tableau 6. Dépenses totales mensualisées, par statut du compte et type de véhicule 40
Tableau 7. Revenu mensuel net moyen, par statut du compte et type de véhicule 41
Tableau 8. Nombre de mois travaillés au cours des douze derniers mois 45
Tableau 9. État de santé perçu et prévalence des maladies chroniques chez les livreurs 57
Tableau 10. Évolution de l'état de santé des livreurs 58
Tableau 11.Prévalence des troubles musculosquelettiques chez les livreurs 60
Tableau 12. Taux de couverture maladie chez les livreurs 62
Tableau 13. Part des livreurs souffrant de troubles psychosomatiques de manière récurrente 65
Tableau 14. Part des livreurs souffrant de troubles psychosomatiques de manière récurrente, par ville et statut du compte 66
Tableau 15. Prévalence de la détresse psychologique, des symptômes d'anxiété et de dépression chez les livreurs 67
Tableau 16. Proportion de livreurs ayant eu recours aux soins dans l'année, en fonction du type de professionnel de santé et de la couverture maladie 69
Tableau 17. Lieux et professionnels de santé habituellement consultés par les livreurs en cas de problème de santé, selon l'existence ou non d'une couverture maladie 70
Tableau 18. Proportion de livreurs ayant eu recours aux soins dans l'année, en fonction du type de professionnel de santé et de la ville 70
Tableau 19. Proportion de livreurs ayant eu recours aux soins dans l'année, en fonction du type de professionnel de santé, de la ville et de la fréquentation de la Maison des Coursiers/Livreurs 71
Tableau 20. Lieux et professionnels de santé habituellement consultés par les livreurs en cas de problème de santé, en fonction de la ville 72
Tableau 21. Part des livreurs ayant renoncé aux soins, selon le motif invoqué et la présence ou l'absence de couverture maladie 73
Tableau 22. Part des livreurs ayant renoncé aux soins, selon le motif invoqué et la ville 74

Liste des figures

Figure 1. Part des livreurs déclarant une expérience de travail avec les différentes plateformes 27
Figure 2. Nombre de plateformes avec lesquelles les livreurs ont déjà travaillé depuis le début de leur activité 27
Figure 3. Principales plateformes pour lesquelles les livreurs travaillent 28
Figure 4. Principales plateformes pour lesquelles les livreurs travaillent, par ville et statut du compte 29
Figure 5. Part des revenus des livreurs provenant de leur activité de livraison 30
Figure 6. Distribution des autres activités exercées par les livreurs 31
Figure 7.Souhait de poursuite de l'activité de livraison en cas de régularisation 31
Figure 8. Répartition des livreurs selon le statut de leur compte, par ville 32
Figure 9. Répartition des livreurs selon le statut de leur compte, par plateforme 33
Figure 10. Revenu mensuel brut moyen, par ville et plateforme 34
Figure 11. Revenu mensuel brut moyen, par ville, plateforme et statut du compte 35
Figure 12. Revenu horaire brut moyen, par ville et plateforme 36
Figure 13. Revenu horaire brut moyen, par ville, plateforme et statut du compte 37
Figure 14. Revenu moyen par course, par ville et plateforme 38
Figure 15. Prix moyen de location d'un compte à une tierce personne 39
Figure 16. Dépenses totales moyennes mensualisées 40
Figure 17. Revenu mensuel net moyen, par ville, plateforme et statut du compte 42
Figure 18. Nombre moyen de kilomètres parcourus, par ville statut du compte et type de véhicule 43
Figure 19. Nombre moyen de courses effectuées par mois, par ville et plateforme 44
Figure 20. Nombre de mois travaillés au cours des douze derniers mois, par statut du compte 46
Figure 21. Nombre de jours travaillés par semaine 46
Figure 22. Nombre de jours travaillés par semaine, par ville 47
Figure 23. Nombre de jours travaillés par semaine, par statut du compte 47
Figure 24. Nombre moyen d'heures travaillées par semaine, par statut du compte, ville et plateforme 48
Figure 25. Intensité des efforts physiques 50
Figure 26. Type de véhicules utilisés 51
Figure 27. Type de véhicules utilisés, par statut du compte 52
Figure 28. Accidents du travail 53
Figure 29. Informations reçues sur les risques au travail 54
Figure 30. Perception de l'autonomie et du soutien algorithmique 55
Figure 31. Contrôle algorithmique perçu 56
Figure 32. Part des livreurs qualifiant leur état de santé de moyen à très mauvais, par ville et statut du compte 59
Figure 33. Part des livreurs qui estiment que leur santé s'est dégradée depuis le début de leur activité de livraison, par ville et statut du compte 59
Figure 34. Troubles génito-urinaires chez les livreurs 63
Figure 35. Part des livreurs ayant des troubles génito-urinaires de « quelquefois » à « tout le temps », par statut du compte 64

Figure 36. Prévalence de la détresse psychologique, des symptômes d'anxiété et de dépression chez les livreurs, par statut du compte 67
Figure 37. Sentiment de solitude chez les livreurs, par ville 68
Figure 38. Motifs des contrôles de police 75
Figure 39. Principaux motifs de discrimination 77
Figure 40. Principaux auteurs de discriminations 77
Figure 41. Principaux auteurs d'agressions verbales 78

Introduction

Objectifs de l'étude

Cette étude en sciences sociales et sciences pour la santé s'intéresse aux conséquences socio-économiques et sanitaires de la « plateformisation » de l'économie et plus particulièrement de l'essor des plateformes numériques de livraison de repas.

L'étude SANTE-COURSE a pour objectif de mieux connaître les livreurs des plateformes numériques de livraison de repas travaillant en France aujourd'hui. Elle vise également à objectiver les liens entre santé et conditions de vie et de travail dans ce groupe de travailleurs dits « ubérisés », à l'intersection d'enjeux de santé au travail et de santé des immigrés. Mieux comprendre ces liens permettrait ainsi de mieux concevoir et cibler les politiques destinées à améliorer les conditions de travail et de vie des coursiers (Meemken et al., 2022).

Il existe encore très peu de données, en France mais aussi au niveau mondial, sur les impacts de cette nouvelle organisation du travail sur la santé physique et mentale des livreurs dits « ubérisés ». Ces travailleurs sont particulièrement exposés aux risques professionnels (van Doorn, Ferrari & Graham, 2022), alors même qu'ils bénéficient d'une faible protection sociale en raison de leur statut d'auto-entrepreneur ou de « loueur de compte » à une tierce personne. Les immigrés sont largement surreprésentés parmi ces travailleurs (Popan, 2021), quel que soit leur statut administratif, et l'exposition aux risques professionnels est d'autant plus importante chez les travailleurs sans titre de séjour.

Les enjeux de production de connaissances sur cette nouvelle organisation du travail sont donc importants du fait de son émergence récente et de la nécessité de la réguler, notamment pour l'État français dans le cadre de la transposition d'une directive européenne d'ici à fin 2026. De plus, les immigrés en situation de précarité administrative sont généralement absents des statistiques sur la santé, à l'exception de rares enquêtes spécifiques (Gosselin et al., 2019), et c'est donc aussi le cas pour ceux travaillant pour les plateformes numériques, qui sont notamment absents des statistiques sur les risques professionnels (Delpierre et al., 2021). Cet état de fait impose d'adopter une démarche d'aller-vers, afin d'atteindre ces personnes éloignées aussi bien du système de santé que des enquêtes sur la santé.

L'étude SANTE-COURSE s'appuie sur une enquête conduite auprès de plus de 1 000 livreurs à Paris et Bordeaux de janvier à juillet 2025, dans une démarche d'aller-vers, à la rencontre des livreurs dans l'espace public, sur les lieux d'attente des commandes.

Les données qui en sont issues permettent d'abord de décrire les caractéristiques démographiques et socioéconomiques, l'accès à la protection sociale et à la couverture maladie, l'état de santé et la qualité de vie liée à la santé sous ses différentes dimensions physiologiques et psychologiques, ainsi que les besoins de prévention et de prise en charge des livreurs des plateformes numériques. Elles permettent ensuite d'évaluer l'exposition des livreurs aux risques socio-organisationnels et professionnels dont le risque d'accident de la route, les risques psychosociaux, les troubles musculosquelettiques et les problèmes uro-génitaux, mais aussi l'exposition à la discrimination, et aux violences et leurs déterminants individuels et contextuels, dont l'intensité de leur activité professionnelle. Les données permettent enfin des analyses d'hétérogénéité selon plusieurs caractéristiques, notamment le statut administratif, le statut vis-à-vis du compte, la ville ou la plateforme.

Contexte

Essor des plateformes numériques de livraison

Plateformes numériques de travail et travail de plateforme : de quoi parle-t-on ?

En France, l'essor des plateformes numériques de travail date des années 2010. L'organisation du travail sur laquelle repose leur modèle économique est rendue possible par le croisement de nouvelles normes juridiques et d'innovations techniques.

De la création du statut d'auto-entrepreneur par la loi Novelli de 2008, à la facilitation de son usage par les plateformes dans la loi du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, les réformes législatives ont contribué à une flexibilisation du marché du travail favorisant le recours à des travailleurs sous statut d'auto-entrepreneur ou de micro-entrepreneur[1].

Bien qu'un mouvement judiciaire inverse tende à contester l'interprétation extensive de la loi encadrant le statut d'auto-entrepreneur mobilisé par les plateformes, ces dernières se sont développées en recourant massivement à des travailleurs sous ce statut[2]. Ces innovations législatives ont permis l'emploi de travailleurs de manière ponctuelle, dans le temps et dans l'espace, pour opérer une tâche déterminée, et ont rendu économiquement viable l'offre commerciale des plateformes. En effet, les plateformes de travail, et particulièrement les plateformes de livraison, peuvent mobiliser de manière ponctuelle une masse de travailleurs tout en assurant une continuité de service nécessaire à leur offre commerciale auprès des clients finaux ou restaurateurs, et ce sans en porter la responsabilité d'employeur. Responsabilité qui, le cas échéant, rendrait économiquement insoutenable cette continuité de service[3]. Associés à cette flexibilisation réglementaire du marché du travail, le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication et la démocratisation de leur usage, autant chez les producteurs que chez les consommateurs, ont permis aux plateformes numériques de travail de se développer. Leur activité consiste à centraliser et monopoliser l'organisation de la rencontre d'offres et de demandes de services. Ainsi, elles peuvent découpler les différentes phases de la chaîne de production et de valeur de ce service pour les organiser en marchés autonomes[4]. À titre d'exemple, dans le secteur de la livraison de repas, la plateforme se place en intermédiaire entre le restaurateur et le client final, ainsi qu'entre le restaurateur et le livreur, en organisant la concurrence entre restaurateurs et celle entre livreurs, pour fournir un service de restauration livrée au client final. Le développement d'algorithmes de *matching*, de *pricing* et de déconnexion a ainsi permis de contrôler une masse de travailleurs formellement indépendants sans avoir recours à un mode de gestion classique

[1] L'émergence et l'essor de cette organisation du travail ont été favorisés en France par la création du statut d'auto/micro-entrepreneur par la Loi de Modernisation de l'économie, dite loi Novelli de 2008. Ce statut a ensuite été fusionné au sein du régime de la micro-entreprise par la Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

[2] Comme le souligne le rapport de l'Anses de mars 2025, « *Les plateformes de mobilité (transport de personnes et livraison) sont au carrefour de positions juridiques diverses entre la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) sur la nature des services fournis par les plateformes, les jurisprudences de la Cour de cassation qui ont requalifié des travailleurs en salariés et une succession de lois au niveau national qui tendent à confirmer le statut de travailleur indépendant* » (Anses, 2025).

[3] Du fait du respect, a minima, d'un salaire minimum et d'une durée minimum de travail.

[4] « *Le rôle principal des plateformes consiste en fait à articuler les différents côtés interdépendants de ce qu'on appelle un marché biface, ou, plus précisément, multi-versants* » (Vercellone, 2020).

au sein des entreprises[5]. L'organisation formelle et hiérarchique du travail au sein d'une entité productive est classiquement une condition nécessaire pour assurer la continuité d'un cycle de production. Or, l'activité des plateformes consiste justement à maintenir une continuité temporelle et spatiale de leur service en « *exerçant de manière algorithmique ces fonctions hiérarchiques de prescription et de contrôle du travail proches de celles de l'entreprise traditionnelle, même lorsqu'elles ont recours à un travail formellement indépendant* » (Vercellone, 2020).

Ce couple socio-technique a donc permis de sortir les livreurs d'une organisation locale du travail au sein de commerces employeurs ou donneurs d'ordre et de les contrôler algorithmiquement pour s'assurer d'une continuité de service pour les deux faces du marché (client final et commerçant).

Du fait de l'émergence récente du travail de plateforme et de la concurrence entre les institutions juridiques et législatives quant à son encadrement, les notions de « plateformes numériques de travail » et de « travail de plateforme » n'ont pas, à ce jour et en France, de définition stabilisée. Ces définitions sont en cours d'élaboration, notamment à travers les spécifications de la Directive européenne relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme, qui doivent être transposées en droit français avant décembre 2026[6]. L'article 2 de la Directive européenne 2024/2831 relative à l'amélioration des conditions de travail de plateforme définit le travail de plateforme comme « *tout travail organisé par l'intermédiaire d'une plateforme de travail numérique et exécuté dans l'Union par un individu sur la base d'une relation contractuelle entre la plateforme de travail numérique ou un intermédiaire et l'individu, indépendamment de l'existence ou non d'une relation contractuelle entre l'individu ou l'intermédiaire et le destinataire du service* »[7].

Ce même article définit le travail de plateforme comme la fourniture d'un service par une personne physique ou morale qui implique la mise en relation: i) d'une demande de service émanant d'un client avec la fourniture d'un travail rémunéré par une personne, ii) par l'intermédiaire d'un site web ou d'une application, et iii) comprenant l'utilisation de systèmes de surveillance automatisés ou de systèmes de prise de décision automatisés.

Les livreurs de plateforme entrent dans cette catégorie au sens où les plateformes de livraison, comme Uber Eats, Deliveroo ou Stuart, se placent en intermédiaires numériques entre différentes parties prenantes au service de livraison à domicile : les restaurateurs, les clients finaux et les livreurs.

Si l'émergence des plateformes de livraison a pu démocratiser le service de livraison à domicile et étendre géographiquement l'offre commerciale des restaurateurs, cette forme d'organisation du travail, intermédiée numériquement, implique l'émergence d'une nouvelle catégorie de travailleurs dits « ubérisés ». Cette antonomase, produite à partir du nom de la marque de la plateforme Uber, vient synthétiser les enjeux en termes de statut, de droits sociaux et de santé liés à l'émergence de cette nouvelle organisation du travail. En conséquence, les livreurs de plateforme, de par le statut de micro-entrepreneur qui encadre leur activité, sont éloignés du cadre réglementaire de la santé et de la sécurité au travail des salariés. Il s'agit ainsi d'une nouvelle forme de travail à la tâche (une contractualisation tâche par tâche entre des donneurs d'ordre et des exécutants). Ainsi, l'ensemble des cotisations

[5] Dans la théorie économique le recours à des contrats de prestation, à l'externalisation, est un outil étendu d'organisation de la chaîne de production qui est limité par les coûts de transaction . Autrement dit, les plateformes rendent externalisables des moments de la production qui ne l'étaient auparavant pas pour des raisons techniques de monitoring.

[6] https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20240419IPR20584/le-parlement-adopte-la-directive-sur-le-travail-des-plateformes

[7] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32024L2831

ouvrant l'accès aux droits sociaux et l'ensemble des obligations légales liées à la protection d'un travailleur sont transférés du donneur d'ordre au travailleur indépendant lui-même[8].

Combien de livreurs de plateforme travaillent actuellement en France ?

Étant donné l'absence de définition précise du travail de plateforme, il est difficile de dénombrer les personnes concernées par cette forme de travail. Différentes instances ou études ont toutefois tenté d'estimer le nombre de travailleurs de plateforme en France.

À titre d'exemple, l'enquête TraCov2 de la Dares dédiée aux travailleurs de plateforme estime que cette forme de travail concernait 2 % de la population active, soit 600 000 personnes, en 2023 (Beatriz, 2024)[9]. Les principaux secteurs d'activité concernés sont ceux des intermédiaires et prestataires de services (courtiers en assurance, coachs de vie, consultants en marketing, etc.), des exploitant(e)s de cafés, de restaurants et d'hôtels, des artisans de services (chauffeurs VTC, artisans du nettoyage, coiffeurs, etc.), et des professions libérales de santé (Beatriz, 2025)[10].

Pour cette même année, l'étude GDPower estime, à partir de différentes sources non officielles ou publiques, le nombre de travailleurs de plateforme en France à plus de 1 800 000. Les principaux secteurs concernés diffèrent de l'étude Tracov2 et sont à 42 % l'enseignement, 17 % le nettoyage et 13 % la communication (Srnec et al., 2025)[11].

Outre le fait qu'elles sont assez peu concordantes entre elles, ce qui témoigne de la difficulté d'estimer le nombre de travailleurs de plateforme en l'absence de données officielles, ces deux études ne mesurent pas spécifiquement le nombre de livreurs de plateforme. À partir de leurs chiffres, on peut toutefois se livrer à des estimations approximatives et les comparer avec d'autres sources. Si l'on reprend l'étude GDPower, la livraison et les VTC (« voitures de transport avec chauffeur ») ne concernent respectivement que 5 % et 4 % des travailleurs de plateforme. Avec un nombre estimé de 1 800 000 personnes impliquées dans le travail de plateforme, les livreurs seraient donc plus de 94 000. Si l'on reprend maintenant l'estimation de 600 000 travailleurs de plateformes faite par la Dares à travers l'enquête TraCov2, et si l'on suppose que les livreurs sont inclus dans la catégorie des « artisan(e)s de service » aux côtés des « chauffeurs de taxi et VTC, transporteurs routiers, coiffeurs, esthéticiennes, artisans du nettoyage, etc. », ils ne pourraient représenter qu'une part des 54 000 (9 % des travailleurs de plateforme) de cette catégorie.[12] Cependant, l'enquête TraCov2 de la Dares s'appuie sur une base de sondage de personnes en logement ordinaire ; elle est donc susceptible de largement sous-représenter les livreurs de plateforme, dont une part importante réside *a priori* en logement précaire. De plus, le mode de collecte des données fait qu'une grande partie des livreurs sont exclus de fait de la collecte en raison du phénomène a priori massif de location de compte.

[8] Ces obligations sont celles de fourniture d'un travail convenu, de rémunération du travail convenu, de garantie de santé et de sécurité au travail et de protection de la dignité du travailleur.

[9] Dans l'enquête, les travailleurs de plateforme sont identifiés par la question suivante posée aux indépendants : « *Dans votre travail de micro-entrepreneur ou d'indépendant, accédez-vous à la clientèle par l'intermédiaire d'au moins une application mobile ou site internet de mise en relation (exemples : Uber, Deliveroo, Leboncoin, Allovoisins, Taskrabbit, etc.) ?* ».

[10] Dans l'Enquête sur le vécu du travail depuis le début de la crise sanitaire liée au covid-19 (TraCov 2) , « *Les possibilités d'analyse du travail non salarié sont aussi plus étendues, grâce à l'ajout de questions qui permettent de repérer les micro-entrepreneurs, et, parmi eux, ceux dont le travail s'organise autour des plateformes telles que Uber ou Deliveroo, dits « travailleurs de plateformes* ».

[11] Le projet GDPower examine l'accès aux données personnelles comme un levier permettant de renforcer la négociation collective et la protection des travailleurs des plateformes numériques.

[12] Qu'une infime part, étant donné le mode de récolte des données qui semble laisser de côté les livreurs du fait du phénomène a priori massif de location de compte.

Que nous apprennent les autres sources disponibles et quelles estimations permettent-elles d'établir quant au nombre de livreurs en France ?

Un rapport du Compas - Observation des territoires et prospectives recensait 230 000 travailleurs concernés par le travail de plateforme de livraison ou VTC en 2022 (Botton, 2022).

La base électorale des élections des représentants des livreurs à l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE) comptabilisait 73 000 comptes considérés comme actifs en 2023.

Enfin, les données du répertoire Sirene peuvent également aider à estimer le nombre de livreurs de plateforme. On dénombre 153 000 comptes actifs catégorisés dans l'activité « Autres activités de poste et de courrier » entre 2012 et 2019 en France, et ce avant le pic d'activité des plateformes lié à la pandémie de Covid-19[13]. Le nombre d'auto-entreprises de livraison (i.e., correspondant au code APE / NAF 53.20Z - Autres activités de poste et de courrier) en activité et créées entre le 01/01/2014 (date d'implantation des plateformes numériques en France) et le 04/07/2024 est de 28 449 à Paris intra-muros, et de 6 535 pour Bordeaux métropole. Le nombre d'auto-entreprises de livraison en activité et créées entre le 01/01/2022 et le 31/12/2025 en Île-de-France est de 57 124. Toutefois, cette approche présente des limites que nous développerons ci-dessous.

Des enjeux et défis importants de production de données

Comme nous venons de le voir, la constitution de l'échantillon et la collecte des données sont soumises à plusieurs contraintes et présentent plusieurs défis.

Le premier tient d'abord à la difficulté de connaître le nombre total et la répartition géographique des livreurs de plateforme en France. Pour notre étude, cela signifie que nous ne connaissons pas leur nombre exact à Paris et dans la métropole de Bordeaux.

Il n'est pas possible de constituer un échantillon tiré dans une base de sondage construite à partir des répertoires Sirène (en s'appuyant sur le code APE 5320Z correspondant aux entreprises, associations ou micro-entreprises exerçant l'activité nommée « Autres activités de poste et de courrier »), Sirus (Système d'immatriculation au répertoire des unités statistiques) ou Sine (Système d'information sur les nouvelles entreprises, créé en 2022). Cette impossibilité est due à la porosité de la catégorie d'activité « Autres activités de poste et de courrier », au phénomène de location de compte, à la question de la domiciliation des micro-entreprises qui ne correspond pas nécessairement au lieu d'exercice de l'activité de livraison, ainsi qu'au fort taux de turnover faisant qu'une micro-entreprise peut encore être inscrite au registre sans pour autant être en activité.

Il n'est pas non plus possible d'utiliser des données provenant directement des plateformes numériques de livraison. Tout d'abord, celles-ci sont réticentes à les partager, invoquant le secret des affaires. De plus, le phénomène de location de compte fait que les propriétaires de compte ne sont pas nécessairement les livreurs, ce qui empêche l'utilisation de ces données pour analyser la situation réelle de l'ensemble des livreurs. Il convient également de noter que certaines informations de base ne sont pas disponibles publiquement, comme le nombre de livreurs exerçant en France, à Paris ou dans la métropole de Bordeaux au moment de l'enquête. Enfin, des divergences importantes existent dans la définition de certaines variables-clés, comme celle du temps de travail (prise en compte du temps d'attente et non

[13] Données extraites du répertoire Sirene le 04/07/2024.

seulement du temps de trajet entre le restaurant et le ou la client·e, etc.), ce qui nécessite une collecte spécifique de données sur ces dimensions.

Enfin, la très grande vulnérabilité des livreurs, qui cumulent des situations de précarité interdépendantes, explique qu'ils apparaissent dans peu d'enquêtes de la statistique publique. Et lorsqu'ils sont présents dans les enquêtes publiques, la question du protocole retenu pour les inclure est importante étant donné le phénomène important de « location » de compte. En effet, compte tenu de leur situation de précarité administrative, marquée par l'absence de titre de séjour, nombre de livreurs de plateforme ont accès à un compte de livreur via la location de compte à une tierce personne. Ils peuvent ainsi assurer les commandes adressées au propriétaire du compte en son nom. Dans la mesure où la personne active sur le compte n'est pas son propriétaire, toute prise de contact à distance (démarchage téléphonique, enquête en ligne) pose la question de l'identité du répondant. Comme la location de compte est souvent un révélateur de la situation administrative précaire, les livreurs sont réticents à en faire état. Il existe donc un risque important que les informations récoltées à distance soient fournies par le propriétaire du compte dont les intérêts sont divergents de ceux du livreur et qui n'est pas la cible de l'enquête.

Dès lors, il est nécessaire de construire un protocole de prise de contact directe avec les livreurs, ce qui rend toute enquête difficile car les livreurs sont atomisés dans l'espace public. De plus, les livreurs présents dans l'espace public sont connectés à leur plateforme et le plus souvent en attente de commande, ce qui les rend peu enclins à participer à une étude du fait du coût d'opportunité que cela représente en termes de perte d'une rémunération à la tâche/livraison.

Un autre enjeu important est celui de la protection des participants à l'étude, compte tenu de la part de travailleurs sans titre de séjour dans ce secteur. Cette protection passe notamment par le non-recueil de données directement identifiantes pour éviter la mise en danger des personnes enquêtées. Ce choix de ne pas collecter de données directement identifiantes rend impossible de recontacter les participants et d'apparier les données collectées avec d'autres sources de données.

En dépit de ces difficultés techniques, une enquête auprès des livreurs de plateforme répond à plusieurs enjeux importants et présente donc un intérêt majeur.

Premièrement, certaines mesures font l'objet de vifs débats. Comme déjà évoqué, la définition du temps de travail en est un exemple emblématique, mais il en va de même pour d'autres mesures, comme la multi-activité des livreurs et la pratique du « multi-apping », qui permettent notamment de caractériser le niveau de dépendance économique des livreurs vis-à-vis des plateformes[14]. Concernant la qualification du temps de travail, les plateformes excluent du temps de travail effectif les périodes d'attente entre deux commandes (certaines ajoutent au « temps en course » un « temps d'approche » ou « d'attente », mais qui ne correspondent vraisemblablement pas au temps d'attente réel). Cette méthode de calcul diffère fondamentalement de la notion de temps de travail effectif telle qu'elle est définie dans le Code du travail, par exemple.

Aujourd'hui, les données disponibles proviennent principalement des plateformes qui sont contraintes de communiquer à l'ARPE des « indicateurs d'activité ». Lorsqu'elles ne refusent pas de se plier à cette obligation, elles fournissent des données très différentes entre elles et

[14] La situation de multi-activité correspond au fait de travailler dans un autre secteur que celui de la plateforme de livraison, tandis que la situation de « multi-apping » correspond au fait de travailler pour plusieurs plateformes de livraison en même temps, par exemple en livrant via Uber Eats et Deliveroo en simultané.

difficilement harmonisables : durée moyenne des prestations, revenu moyen des prestations, etc.

Le besoin de données sur la situation des livreurs est d'autant plus nécessaire que la question de la régulation et de l'encadrement juridique du travail de plateforme est inscrite à l'agenda politique, avec la nécessaire transposition en droit français, d'ici le 2 décembre 2026, de la Directive européenne (UE) 2024/2831 visant à réguler cette nouvelle organisation du travail.

Enfin, comme le souligne le récent avis de l'Anses relatif à l'évaluation des risques sanitaires pour les travailleurs des plateformes numériques de livraison de repas en France, une meilleure connaissance du travail de plateforme dans le secteur de la livraison et de ses effets sur la santé des livreurs est indispensable pour répondre à des enjeux de santé publique (Anses, 2025). À noter que plusieurs études en France apportent des informations précieuses sur le profil des livreurs, notamment des recherches en urbanisme et logistique (Aguilera et al., 2018 ; Dablanc et al., 2022), ainsi que des études qualitatives en psychodynamique du travail qui mettent en évidence les liens entre atteintes physiques et souffrances psychiques chez les livreurs (Lemozy, 2019 ; Le Lay & Lemozy, 2021 ; Aldana et al., 2024).

Cette carence de données quantitatives sur les conditions de travail et la santé des livreurs contraste d'ailleurs avec la collecte massive de données réalisée par les plateformes elles-mêmes pour perfectionner leurs processus internes concernant les livreurs et les consommateurs. Ces données sont rarement communiquées aux pouvoirs publics ou, comme évoqué précédemment, sont fournies dans un format qui rend leur exploitation difficile.

Le rapport de l'Anses (2025) souligne ainsi que« *les données font défaut dans le secteur de la livraison via des plateformes, particulièrement en ce qui concerne les questions de santé au travail* […] ». Plus particulièrement, l'expertise de l'Anses « *a été confrontée à un manque patent de données pour appréhender de manière qualitative et quantitative l'état de santé de cette population de travailleurs : absence de données épidémiologiques, faiblesse des données d'exposition ou encore de sinistralité. Ce manque résulte du statut des livreurs et de la faible collaboration des plateformes concernant la collecte de telles données et/ou leur transmission* ».

Il apparaît alors nécessaire de recueillir des données directement auprès des livreurs exerçant effectivement sur le terrain, plutôt qu'auprès des micro-entrepreneurs louant leur compte à des livreurs au statut *a priori* précaire. Une méthodologie qui ne permettrait pas d'identifier précisément la population enquêtée s'expose en effet à un double risque : d'une part, produire des résultats biaisés au regard de la réalité du travail de livraison pour une plateforme numérique ; d'autre part, contribuer indirectement à une moindre visibilité de certaines catégories de travailleurs, notamment les personnes en situation administrative précaire.

Méthodologie

La méthodologie est décrite en détail dans le rapport méthodologique de l'enquête, disponible en accès libre à l'adresse suivante : voir le rapport méthodologique disponible en accès libre à l'adresse suivante : https://hal.science/SANTE-COURSE.

Ce rapport méthodologique présente la conception et la réalisation de l'enquête SANTE-COURSE visant à mieux connaître les livreurs des plateformes numériques de livraison de repas travaillant en France aujourd'hui. Cette enquête vise en outre à objectiver les liens entre la santé et les conditions de vie et de travail dans ce groupe de travailleurs dits « ubérisés », à l'intersection d'enjeux de santé au travail et de santé des immigrés. Les données ont été collectées de janvier à juillet 2025 à Paris et à Bordeaux, dans une démarche d'aller-vers, à la rencontre des livreurs dans l'espace public, sur les lieux d'attente des commandes.

Le rapport méthodologique s'attache également à décrire la démarche participative mise en place à chaque étape de la conception et de la réalisation de l'enquête, fruit d'un travail collectif entre des équipes de recherche, des associations et des (ex-)livreurs. Cette réflexion collective a guidé la stratégie d'enquête dans un contexte contraint : absence de base de sondage, atomisation spatiale des livreurs, phénomène important de « location de compte » qui requiert de collecter les données directement auprès des livreurs plutôt qu'auprès des propriétaires de compte, difficultés à atteindre une population vulnérabilisée.

Principaux résultats

Profil des livreurs

Genre, âge, niveau d'éducation et statut migratoire

Des hommes jeunes et au niveau de diplôme hétérogène

À Paris comme à Bordeaux, les livreurs sont presque tous des hommes (à 98,9 %), immigrés (à 97,8 %) et relativement jeunes, avec un âge médian de 30 ans (Tableau 1). À Paris, la part des plus de 35 ans est un peu plus élevée (24 % contre 19 % à Bordeaux).

Tableau 1. Caractéristiques sociodémographiques des livreurs

	Participants Paris (n= 519)		**Participants Bordeaux (n=485)**		**Ensemble (n=1004)**	
	%	n	%	n	%	n
Genre						
Homme	98,5	*511*	99,2	*481*	98,8	*992*
Femme	1,4	*7*	0,8	*4*	1,1	*11*
Autre*	0,2	*1*	0	*0*	0,1	*1*
Âge						
Âge médian (IQR 25-75)	30 (26-34)		29 (26-33)		30 (26-34)	
Age en catégories						
18-24	15,6	*81*	15,5	*75*	15,5	*156*
25-29	28,9	*150*	39,4	*191*	34,0	*341*
30-34	31,4	*163*	26,6	*129*	29,1	*292*
35 et plus	24,1	*125*	18,6	*90*	18,6	*215*
Niveau d'éducation						
Aucun/primaire	23,3	*120*	29,5	*142*	26,3	*262*
Secondaire	48,5	*250*	60,9	*293*	54,5	*543*
Supérieur	28,3	*146*	9,6	*46*	19,3	*192*
Statut migratoire**						
Immigré	98,7	*510*	*97,1*	*463*	97,8	*973*
Descendant d'immigré	1,2	*6*	*1,3*	*6*	1,2	*12*
Ni immigrés, ni descendants d'immigrés	0,2	*1*	*1,7*	*8*	0,9	*9*

* À la question « êtes-vous un homme/une femme/autre (précisez) ? », la personne enquêtée a répondu « autre » puis en clair « les deux ». Nous faisons apparaître cette modalité ici, et afin de garder trace de cette identité de genre différente de la très grande majorité des participants, il a été décidé de classer par la suite la personne dans « femmes ».
** Les immigrés selon l'Insee sont les personnes nées à l'étranger, de nationalité étrangère à la naissance et résidant en France. Les descendants d'immigrés sont des personnes nées en France, qui ont au moins un de leurs parents né à l'étranger. Dans SANTE-COURSE, sont codées immigrées les personnes qui déclarent être nées à l'étranger, et descendants d'immigrés les personnes qui déclarent que l'un de leurs parents est né à l'étranger.
Champ : Ensemble des participants.
Lecture : Parmi les participants de l'enquête à Bordeaux, 9,6 % (soit 46 personnes) avaient un niveau d'étude supérieur.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

En ce qui concerne le niveau de diplôme, les profils des livreurs sont divers : un quart d'entre eux a un niveau d'étude primaire ou inférieur, tandis que près d'un livreur sur cinq a un niveau d'étude supérieur. On peut noter que les livreurs enquêtés à Bordeaux sont beaucoup

moins nombreux qu'à Paris à avoir un niveau d'étude supérieur (9,6 % à Bordeaux contre 28,3 % à Paris).

Situation familiale, conditions de logement et précarité alimentaire

La plupart des livreurs sont célibataires ou ne vivent pas avec leur conjoint·e

La majorité des livreurs est célibataire (57,5 %) et une part non négligeable est en couple non cohabitant, notamment parmi ceux enquêtés à Paris (26,0 % contre 9,9 % à Bordeaux), sans que l'on puisse savoir si cela reflète des situations de couple encore instables ou des difficultés d'installation dans un logement personnel (Tableau 2).

Tableau 2. Situation familiale et socio-économique des livreurs

	Participants Paris (n= 519)		**Participants Bordeaux (n=485)**		**Ensemble (n=1004)**	
	%	**n**	**%**	**n**	**%**	**n**
Situation familiale						
Célibataire	54,3	*282*	60,8	*577*	57,5	*577*
En couple cohabitant	19,5	*101*	28,7	*139*	23,9	*240*
En couple non cohabitant	26,0	*135*	9,9	*48*	18,2	*183*
Avoir des enfants	44,7	*232*	39,8	*193*		
Situation de logement						
Logement personnel	10,2	*53*	24,6	*118*	17,1	*171*
Hébergé par famille/amis	14,8	*77*	5,6	*27*	10,4	*104*
En colocation	56,3	*292*	36,3	*174*	46,7	*466*
Foyer/logement collectif	3,5	*18*	11,7	*56*	7,4	*74*
Logement précaire (hébergement d'urgence, hôtels, squat)	14,6	*76*	21,0	*101*	17,7	*177*
A la rue	0,6	*3*	0,8	*4*	0,7	*7*
Journée sans un repas au cours des douze derniers mois						
Oui	48	*249*	*36,7*	178	42,5	*427*
Non	51,3	*266*	*59,6*	289	55,3	*555*

Champ : Ensemble des participants.
Lecture : Parmi les participants de l'enquête à Paris, 54,3 % étaient célibataires (soit 282 personnes).
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Les livreurs sont confrontés à une forte précarité en matière de logement et d'alimentation

De fait, bien que la répartition selon le type de logement soit assez différente entre Paris et Bordeaux, la précarité du logement est une constante : seulement 17 % des livreurs déclarent vivre dans un logement à eux (10,2 % à Paris, 24,6 % à Bordeaux). L'hébergement chez des connaissances ou la colocation sont plus fréquents à Paris (14,8 % et 56,3 % respectivement), alors qu'à Bordeaux plus de personnes déclarent habiter en foyer ou logement collectif (11,7 %). Peu de personnes déclarent être à la rue (0,7 %), en revanche la part du logement précaire (hébergement d'urgence du 115, squat, hôtels sociaux) est importante dans cette population de travailleurs : 17,7 % au total (14,6 % à Paris, 21 % à Bordeaux).

Cette prégnance de la grande précarité se reflète dans l'indicateur de privation alimentaire, puisque 48 % des livreurs à Paris et 36,7 % des livreurs à Bordeaux déclarent en effet avoir

passé une journée entière sans prendre un vrai repas par manque d'argent au cours des douze derniers mois (Tableau 2).

Caractéristiques du parcours migratoire des livreurs

Des livreurs majoritairement immigrés, récemment arrivés en France et en situation de précarité administrative

Les pays d'origine des participants diffèrent sensiblement selon la ville d'enquête : à Paris, ce sont les personnes nées en Afrique de l'ouest qui sont les plus représentées (49,3 %), suivies par les personnes venues d'Asie (31,7 %, la plupart nées au Bangladesh) et d'Afrique du Nord (14,5 %). À Bordeaux, les livreurs enquêtés sont encore plus nombreux en proportion à venir d'Afrique de l'Ouest (61,5 %), tandis que les personnes venues d'Afrique du Nord représentent 20,5 % (Tableau 3)[15].

Tableau 3. Caractéristiques du parcours migratoire des livreurs

	Participants Paris (n= 519)		**Participants Bordeaux (n=485)**		**Ensemble (n=1004)**	
	%	**n**	**%**	**n**	**%**	**n**
Région de naissance						
Proche et Moyen Orient	1,6	*8*	6,7	*32*	4,0	*40*
Afrique du Nord	14,5	*75*	20,5	*98*	17,4	*173*
Afrique de l'Ouest	49,3	*255*	61,5	*294*	55,2	*549*
Autres pays d'Afrique	1,6	*8*	8,0	*38*	4,6	*46*
Asie	31,7	*164*	0,2	*1*	16,6	*165*
France	1,4	*7*	3,1	*15*	2,2	*22*
Situation administrative						
Carte de résident de 10 ans	8,6	*44*	18,5	*83*	13,3	127
Titre de séjour d'un an ou plus	8,3	*42*	11,4	*51*	9,7	*93*
Titre de séjour de moins d'un an	15,1	*77*	9,4	*42*	12,4	*119*
Sans titre de séjour	67,8	*345*	60,6	*272*	64,4	*617*
Année médiane d'arrivée en France (IQR 25-75)	2021 (2018-2023)		2020 (2018-2022)		2020 (2018-2022)	
Période d'arrivée						
2024-2025	13,0	*66*	2,8	*31*	8,2	*79*
2021-2023	40,3	*204*	37,5	*173*	39,0	*377*
2019-2020	19,0	*96*	34,1	*157*	26,2	*253*
2014-2018	25,3	*128*	23,2	*107*	24,3	*235*
Avant 2014	2,4	*12*	2,4	*11*	2,4	*23*

Champ : Ensemble des livreurs immigrés (n=973).
Lecture : Parmi les livreurs immigrés enquêtés à Paris, 49,3 % sont nés dans un pays d'Afrique de l'Ouest.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Les livreurs sont en très grande majorité des personnes arrivées récemment en France, depuis 2020 en médiane. Rares sont les livreurs qui sont arrivés en France avant 2014 (ils sont 2,4 % dans les deux villes). Les personnes arrivées depuis 2024-2025 sont plus nombreuses à Paris car elles représentent plus d'un livreur sur dix (13 %) alors qu'elles ne sont que 2,8 % à Bordeaux. Enfin, la situation administrative des livreurs est extrêmement

[15] Il se peut que les langues parlées par les équipes d'enquêteur·rices sur les deux sites aient influencé cette répartition par pays d'origine (voir le Rapport méthodologique disponible en accès libre à l'adresse suivante : https://hal.science/SANTE-COURSE).

précaire puisque la majorité d'entre eux n'a pas de titre de séjour (64,4 %), et que 12,4 % d'entre eux ont un titre de séjour de moins d'un an. Au total, ce sont trois quarts des livreurs qui sont soit sans titre de séjour, soit dans une grande incertitude vis-à-vis du séjour avec des titres de séjour très courts.

Activité de livraison

Historique de l’activité des livreurs

Près de la moitié des livreurs a débuté son activité récemment

Près de 75 % des livreurs n’avaient jamais travaillé pour une plateforme numérique de livraison avant 2021 (Tableau 4). Des différences sont observées entre les deux villes : les livreurs parisiens indiquent avoir commencé leur activité de livraison plus récemment que les livreurs bordelais. Les premiers sont en effet 34,7 % à avoir démarré leur activité en 2024 ou 2025, contre 21,9 % pour les seconds.

Tableau 4. Date de démarrage de l’activité de livraison

Date de démarrage de l’activité de livraison	Participants Paris (n=516)	Participants Bordeaux (n=484)	Ensemble (n=1000)
2015	0,2 %	0 %	0,1 %
2016	0,4 %	0 %	0,2 %
2017	1,2 %	0 %	0,6 %
2018	4 %	2,3 %	3,2 %
2019	9,5 %	8,1 %	8,8 %
2020	13,8 %	12,5 %	13,1 %
2021	12 %	12,8 %	12,4 %
2022	9,1 %	17,8 %	13,3 %
2023	15,1 %	24,8 %	19,8 %
2024	26,2 %	20,9 %	23,6 %
2025	8,5 %	1 %	4,9 %

Champ : Ensemble des participants.
Lecture : 23,6 % des livreurs déclarent avoir commencé la livraison pour une plateforme numérique en 2024.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

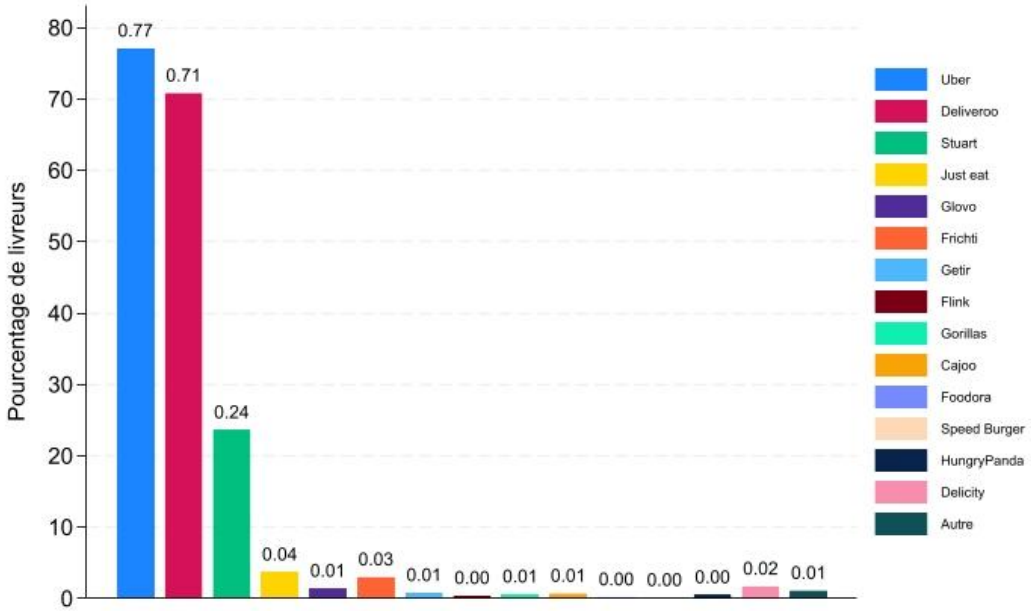
La dépendance économique des livreurs

La domination d'Uber Eats et de Deliveroo sur le marché de la livraison

La plupart des livreurs ont déjà travaillé pour plusieurs plateformes au cours de leur carrière. Ainsi, 77 % d’entre eux déclarent avoir déjà travaillé pour Uber Eats (73 % à Paris et 81 % à Bordeaux) et 71 % pour Deliveroo (74 % à Paris et 67 % à Bordeaux) (Figure 1). La troisième plateforme à laquelle les livreurs ont le plus souvent eu recours, Stuart, est loin derrière : seuls 24 % des livreurs enquêtés y ont déjà eu recours (28 % à Paris et 19 % à Bordeaux). Enfin, le pourcentage de livreurs déclarant avoir déjà travaillé pour d’autres plateformes est relativement faible. Toutes villes confondues, ils sont respectivement 3,7 %, 3,0 %, 1,7 % et 1,4 % à avoir déjà travaillé pour Just Eat, Frichti, Delicity et Glovo. On observe toutefois quelques différences entre Paris et Bordeaux concernant Just Eat (1,3 % à Paris et 6,2 % à Bordeaux) et Frichti (5 % à Paris et 0,8 % à Bordeaux). Les autres plateformes concernent moins de 1 % des livreurs.

Figure 1. Part des livreurs déclarant une expérience de travail avec les différentes plateformes

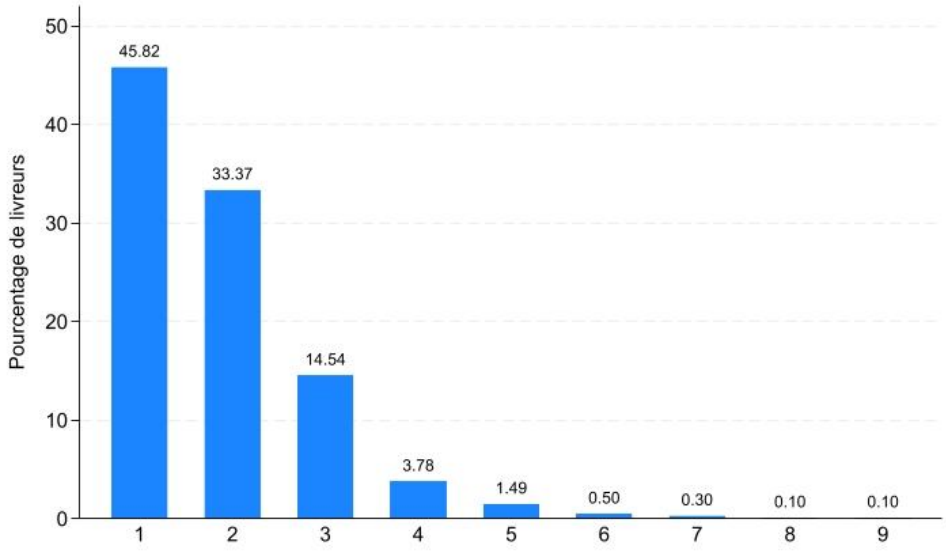
Champ : Ensemble des participants (n=1 004).
Lecture : 77 % des livreurs déclarent avoir déjà travaillé pour la plateforme Uber Eats depuis le début de leur activité. Plusieurs réponses sont possibles, la somme des pourcentages peut donc être supérieure à 100 %.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



De plus, seuls 45,7 % des livreurs enquêtés n'ont travaillé que pour une seule plateforme depuis le début de leur activité (43,7 % à Paris et 48 % à Bordeaux) (Figure 2).

Figure 2. Nombre de plateformes avec lesquelles les livreurs ont déjà travaillé depuis le début de leur activité

Champ : Ensemble des participants (n=1 004).
Lecture : 45,65 % déclarent n'avoir travaillé que pour une plateforme depuis le début de leur activité.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

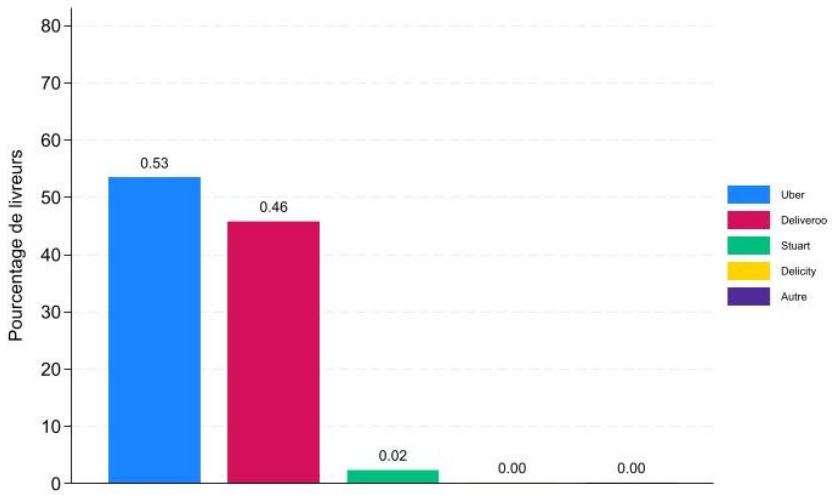


L’écrasante majorité des livreurs travaille pour Uber Eats ou Deliveroo

Plus de la moitié des livreurs (53 %) déclarent avoir travaillé pour Uber Eats au cours du mois précédant l’enquête, 46 % pour Deliveroo et seulement 2 % pour Stuart (Figure 3). Sur les 1004 livreurs enquêtés, seuls quatre ont déclaré avoir travaillé pour d’autres plateformes: deux pour Delicity (0,2 %), un pour Blackbird (0,1 %) et un pour Yper (0,1 %). Le total dépasse 100 % car 19 livreurs (environ 2 %) ont travaillé pour plusieurs plateformes simultanément**.**

Figure 3. Principales plateformes pour lesquelles les livreurs travaillent

Champ : Ensemble des participants (n=1 004).
Lecture : 53 % des livreurs déclarent avoir travaillé pour Uber Eats au cours du mois précédant l’enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



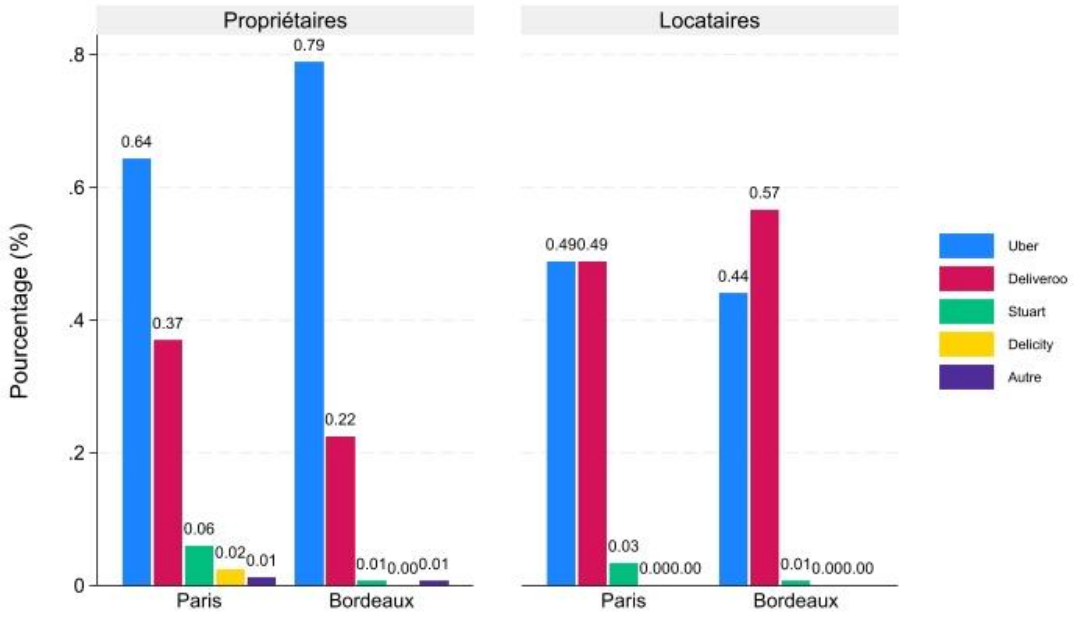
Si la part relative des différentes plateformes est assez similaire dans les deux villes, on observe des différences selon le statut du livreur vis-à-vis du compte qu’il utilise pour travailler (propriétaire ou locataire) (Figure 4). Les livreurs propriétaires de leur compte travaillent majoritairement pour Uber Eats (64 % à Paris et 79 % à Bordeaux), tandis que les livreurs locataires de compte travaillent à proportions relativement équivalentes pour les deux principales plateformes.

Très peu de livreurs travaillent simultanément pour plusieurs plateformes

Si la majorité des livreurs ont déjà travaillé pour plusieurs plateformes au cours de leur carrière (54,3 %), rares sont ceux à le faire de manière simultanée. Autrement dit, les livreurs recourant au « *multi-apping* » (utilisation simultanée de comptes de deux plateformes ou plus), aussi appelés « livreurs multiplateformes », sont très minoritaires (moins de 2 %). De plus, le phénomène de « *multi-apping* » est plus répandu chez les livreurs qui possèdent leur propre compte que chez ceux qui louent leur compte.

Figure 4. Principales plateformes pour lesquelles les livreurs travaillent, par ville et statut du compte

Champ : Livreurs propriétaires ou locataires de leur compte.
Lecture : 64 % des livreurs parisiens propriétaires de leur compte ont travaillé pour Uber Eats au cours du mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Les livreurs sont a priori confrontés à plusieurs obstacles qui limitent la possibilité de recourir au « *multi-apping* ». Tout d'abord, la création d'un compte est relativement complexe et chronophage. Ensuite, la gestion de la réactivité nécessaire pour travailler en même temps sur plusieurs applications peut s'avérer ardue et entraîner un risque de déconnexion. Enfin, les frais de location ne permettent pas aux livreurs locataires de compte de doubler leurs revenus en louant un deuxième compte, ce qui rend cette pratique peu rentable, voire déficitaire.

Compte tenu du phénomène massif de location de comptes, il convient de noter que ces résultats issus d'une enquête menée directement auprès des travailleurs sur le terrain peuvent diverger de ceux obtenus à partir de données collectées exclusivement auprès des propriétaires de compte. Les propriétaires de comptes ont la possibilité de sous-louer deux comptes de deux plateformes différentes à deux livreurs distincts.

La majorité des livreurs dépend économiquement de l'activité de livraison

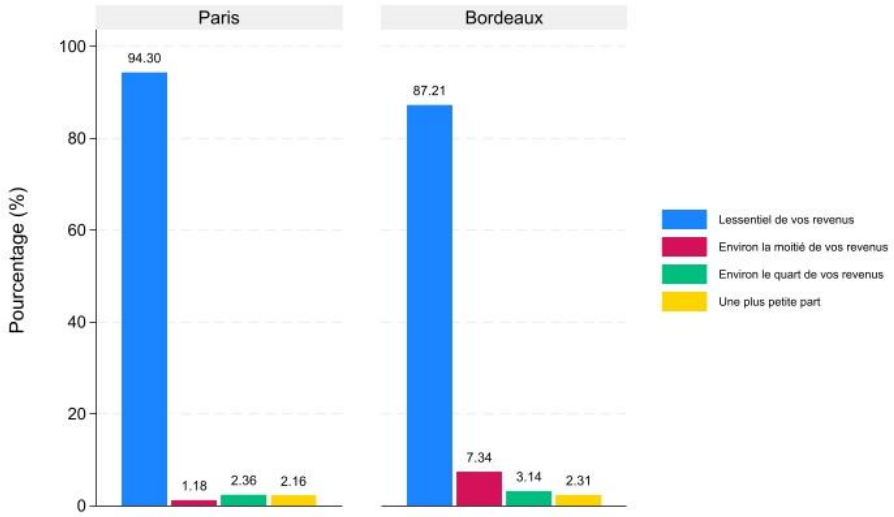
L'écrasante majorité des livreurs, soit 91 %, indiquent que l'activité de livraison représente l'essentiel de leurs revenus. Cette proportion est légèrement supérieure à Paris (94,3 %) qu'à Bordeaux (87,2 %) (Figure 5). Elle est également plus élevée chez les livreurs locataires de compte (94,0 %) que chez les propriétaires de compte (80,1 %).

Figure 5. Part des revenus des livreurs provenant de leur activité de livraison

Champ : Ensemble des participants.

Lecture : 94,3 % des livreurs parisiens déclarent tirer l'essentiel de leurs revenus de la livraison.

Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Très peu de livreurs suivent des études, une formation ou ont une autre activité rémunérée en parallèle

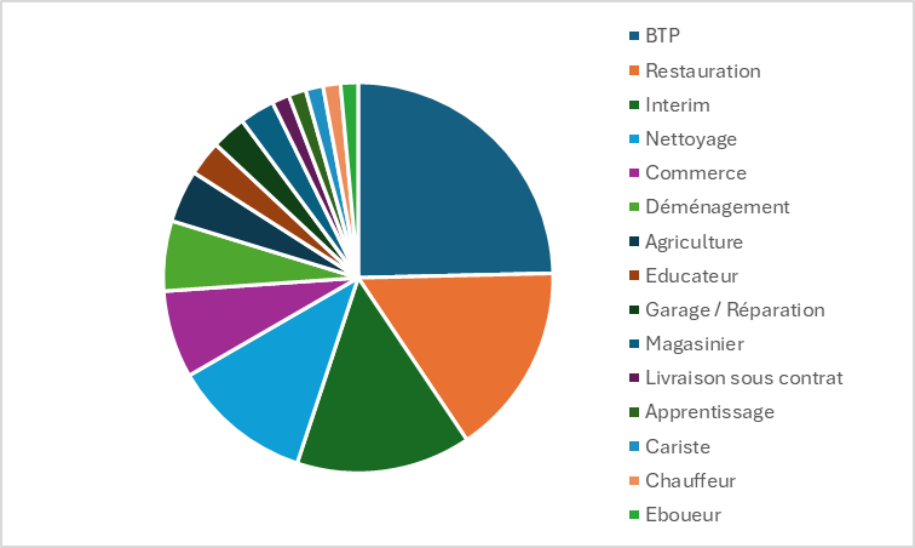
Respectivement 94,5 % et 93 % des livreurs ont déclaré ne pas suivre d'études ou de formation et ne pas avoir d'autres activités rémunérées en parallèle de leur activité de livraison. La part de ceux qui déclarent avoir une ou plusieurs autres activités rémunérées est toutefois supérieure à Paris (10 %) qu'à Bordeaux (3,6 %). De même, elle est plus élevée parmi les livreurs qui travaillent pour Uber Eats (9,5 %) que parmi ceux qui travaillent pour Deliveroo (4 %). Le détail des activités exercées par les livreurs en dehors de leur activité de livraison est fourni dans la Figure 6. Sur les 69 livreurs concernés, 17 (24,6 %) travaillent dans le BTP, 11 (15,9 %) dans la restauration et 8 (11,6 %) dans le nettoyage. Ces trois secteurs concentrent des emplois souvent peu qualifiés, physiquement exigeants et faiblement rémunérés, offrant peu de protection sociale et exposant les travailleurs à des risques professionnels cumulés. Si l'on ajoute le secteur de l'intérim, ces quatre secteurs concentrent plus des deux tiers des livreurs en pluriactivité.

Les livreurs qui déclarent exercer une ou plusieurs autres activités rémunératrices en dehors de la livraison déclarent y consacrer en moyenne 31,6 heures par semaine. Pour 36,6 % d'entre eux, la livraison reste leur principale source de revenus. Seuls 45 % d'entre eux déclarent que la livraison représente moins de la moitié de leurs revenus.

Figure 6. Distribution des autres activités exercées par les livreurs

Champ : Ensemble des participants.

Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Neuf livreurs sans titre de séjour sur dix cesseraient l'activité de livraison à temps plein si leur situation était régularisée

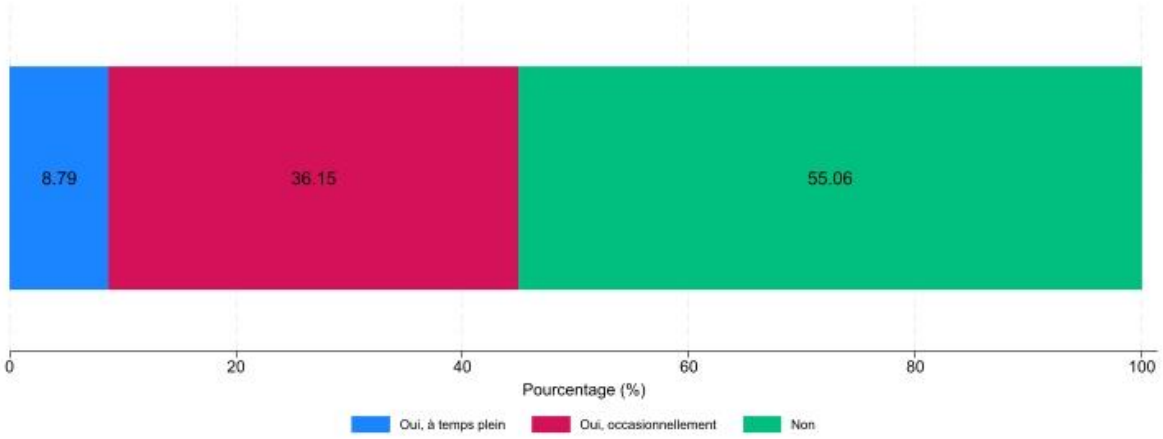
Signe de la pénibilité du travail de livraison, la très grande majorité des livreurs sans titre de séjour interrogés lors de l'enquête indiquent qu'ils cesseraient d'exercer cette activité à plein temps s'ils étaient régularisés. 55,1 % déclarent qu'ils y mettraient fin, et 36,1 % qu'ils l'exerceraient seulement occasionnellement (Figure 7).

Figure 7.Souhait de poursuite de l'activité de livraison en cas de régularisation

Champ : Ensemble des participants sans titre de séjour (n=603).

Lecture : 8,79 % des livreurs sans titre de séjour souhaitent poursuivre leur activité de livraison à temps plein si leur situation est régularisée.

Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



La question du statut du compte

Les trois quarts des livreurs travaillent avec le compte d'une tierce personne

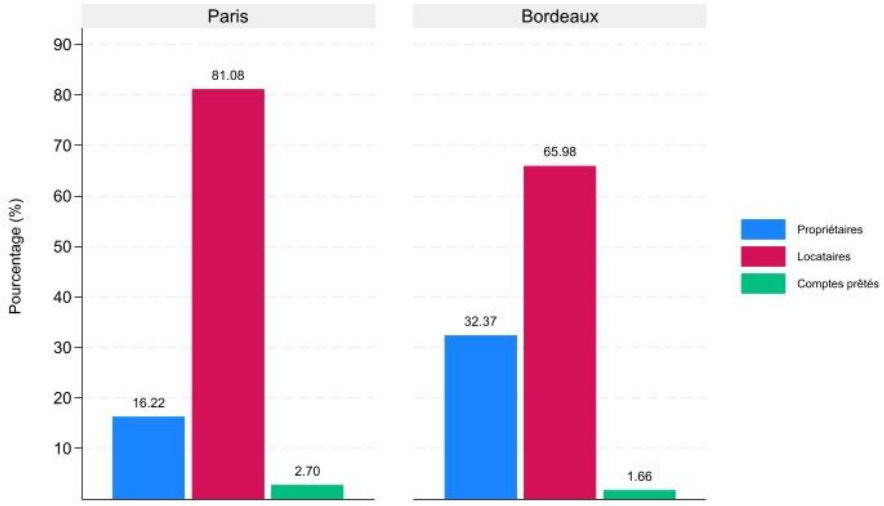
Seuls 23,9 % des livreurs enquêtés déclarent avoir travaillé avec leur propre compte le mois précédant l'enquête (propriétaires de compte), 73,5 % déclarent avoir travaillé en louant le compte d'une tierce personne (locataires de compte) et 2,2 % déclarent avoir travaillé avec un compte prêté par une tierce personne. Le recours à la location de compte est plus fréquent à Paris (81,1 %) qu'à Bordeaux (66,0 %) (Figure 8).

Figure 8. Répartition des livreurs selon le statut de leur compte, par ville

Champ : Ensemble des participants (n=1 000).

Lecture : 16,22 % des livreurs parisiens étaient propriétaires du compte à partir duquel ils ont travaillé le mois précédant l'enquête.

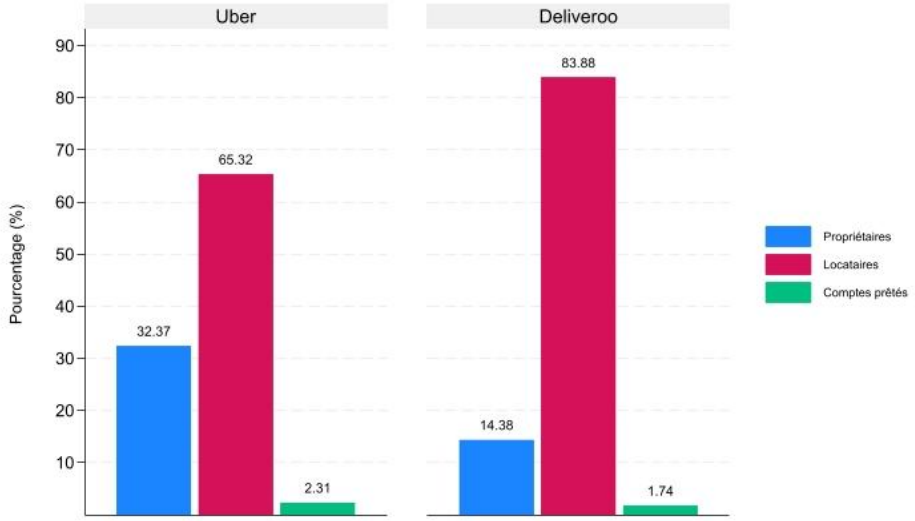
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Le phénomène de location concerne 65,3 % des livreurs de la plateforme Uber Eats et 83,8 % de ceux de Deliveroo (Figure 9).

Figure 9. Répartition des livreurs selon le statut de leur compte, par plateforme

Champ : Livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo (n=978).
Lecture : 32,37 % des livreurs Uber Eats étaient propriétaires du compte à partir duquel ils ont travaillé le mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Revenus et dépenses liés à l’activité de livraison

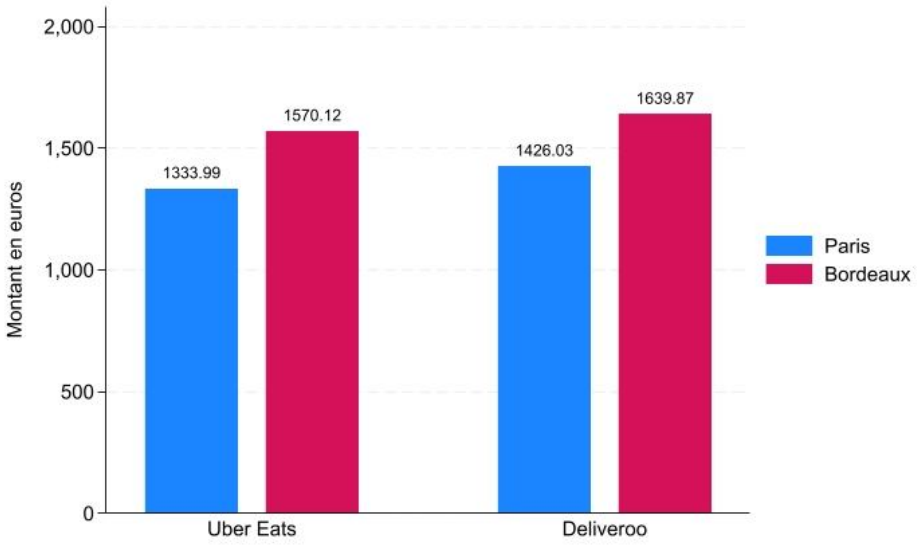
Revenus bruts

Revenu mensuel brut moyen

Toutes villes et plateformes confondues, les livreurs déclarent avoir gagné en moyenne 1 480 euros bruts le mois précédant l'enquête. Ces montants ne varient pas substantiellement entre les plateformes : les livreurs d'Uber Eats ont déclaré un revenu mensuel moyen de 1 466 euros bruts, tandis que ceux de Deliveroo ont déclaré un revenu mensuel moyen de 1 529 euros bruts. Il existe toutefois un écart entre les deux villes (Figure 10). À Paris, le revenu mensuel moyen est de 1 367 euros bruts, alors qu'il est de 1 599 euros bruts à Bordeaux. À noter que lorsque les livreurs ont travaillé pour plusieurs plateformes, les revenus obtenus via ces différentes plateformes ont été agrégés. Nous verrons dans les prochaines sections que ces différences entre villes s’expliquent principalement par des différences de temps de travail.

Figure 10. Revenu mensuel brut moyen, par ville et plateforme

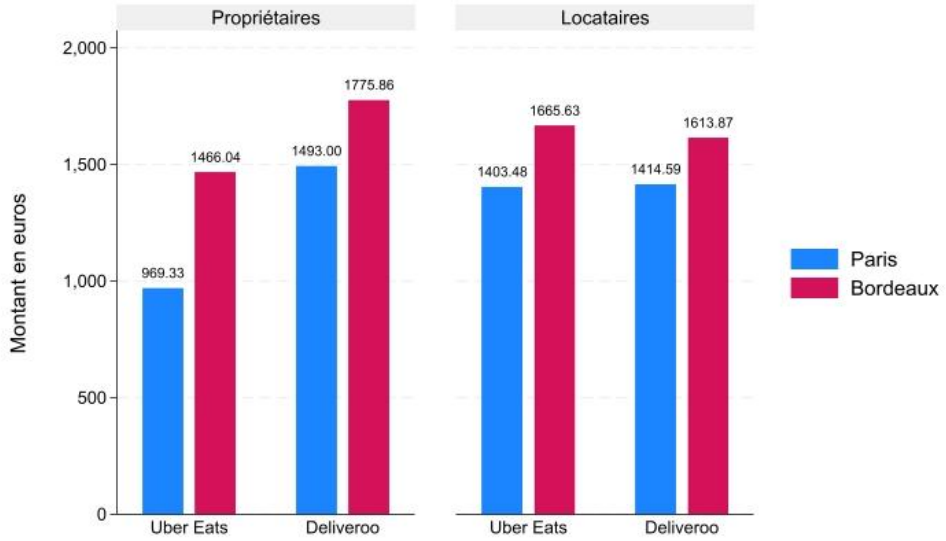
Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats gagnent en moyenne 1333,99 euros bruts par mois.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Le statut des livreurs vis-à-vis de leur compte (qu’ils soient propriétaires ou locataires) est associé à des revenus mensuels bruts moyens différents (Figure 11). Les livreurs locataires de compte ont un revenu brut moyen supérieur à celui des propriétaires (respectivement 1501 et 1409 euros). Toutefois, cette distinction varie selon les plateformes : les propriétaires de leur compte ont un revenu mensuel brut moyen supérieur à celui des locataires parmi les livreurs Uber Eats, tandis que l’inverse est observé parmi les livreurs Deliveroo.

Figure 11. Revenu mensuel brut moyen, par ville, plateforme et statut du compte

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats gagnent en moyenne 969,33 euros bruts par mois lorsqu'ils sont propriétaires de leur compte.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Enfin, le Tableau 5 montre que le type de véhicule utilisé est également un déterminant important des revenus bruts mensuels. Les livreurs motorisés ont un revenu mensuel brut supérieur à celui des livreurs non motorisés.

Tableau 5. Revenu mensuel brut moyen, par statut du compte et type de véhicule

Revenu brut mensuel moyen : 1480 euros			
		Statut du compte	
		Locataires : 1501 euros	Propriétaires : 1409 euros
Véhicule	Non-motorisé : 1426 euros	1459 euros	1297 euros
	Motorisé 1643 euros	1670 euros	1600 euros

Champ : Livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : Les livreurs locataires de compte qui exercent avec un véhicule non motorisé ont un revenu mensuel brut moyen de 1 459 euros.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).
Note : Les données sur les revenus de l'activité de livraison s'appuient sur les récapitulatifs mensuels disponibles dans l'application livreur des enquêtés (68 % des répondants) ou sur leurs estimations (32 %). Bien que ce protocole garantisse un recueil des revenus de l'activité de livraison moins sujet aux biais et erreurs d'estimation des enquêtés, il n'est pas lui-même sans biais potentiel, car il repose sur l'hypothèse que le livreur a travaillé en continu à partir du même compte au cours du mois précédant l'enquête (voir le Focus 1 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Revenu horaire brut moyen

Pour calculer le revenu horaire moyen, nous divisons le revenu mensuel des livreurs par le nombre d'heures travaillées le mois précédent. Toutes villes et plateformes confondues, les livreurs ont gagné en moyenne 5,83 euros bruts par heure au cours du mois précédant l'enquête. Ce taux horaire ne varie pas substantiellement entre les plateformes (en ne gardant que la comparaison entre les plateformes Uber Eats et Deliveroo). Les livreurs qui disposent d'un compte Uber Eats ont une rémunération moyenne de 5,90 euros bruts de l'heure, contre 5,73 euros pour ceux qui disposent d'un compte Deliveroo.

Il existe toutefois un écart significatif entre les deux villes (Figure 12). Le taux horaire brut moyen est de 5,44 euros pour les livreurs parisiens, contre 6,23 euros pour les livreurs bordelais.

Enfin, comme pour les revenus mensuels, le statut des livreurs vis-à-vis du compte qu'ils utilisent (propriétaires ou locataires) est associé à des revenus horaires moyens bruts différents, mais de façon contrastée selon les plateformes (Figure 13). Ainsi, les livreurs Uber Eats propriétaires de leur compte ont un revenu horaire brut moyen supérieur à celui des livreurs Uber Eats locataires de compte, tandis que l'inverse est observé pour les livreurs Deliveroo.

Les méthodologies de recueil des revenus liés à l'activité de livraison et de mesure de la durée de travail sont présentées dans le Rapport méthodologique (respectivement dans les Focus 1 et 4 : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Figure 12. Revenu horaire brut moyen, par ville et plateforme

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).

Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats gagnent en moyenne 5,49 euros bruts par heure.

Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

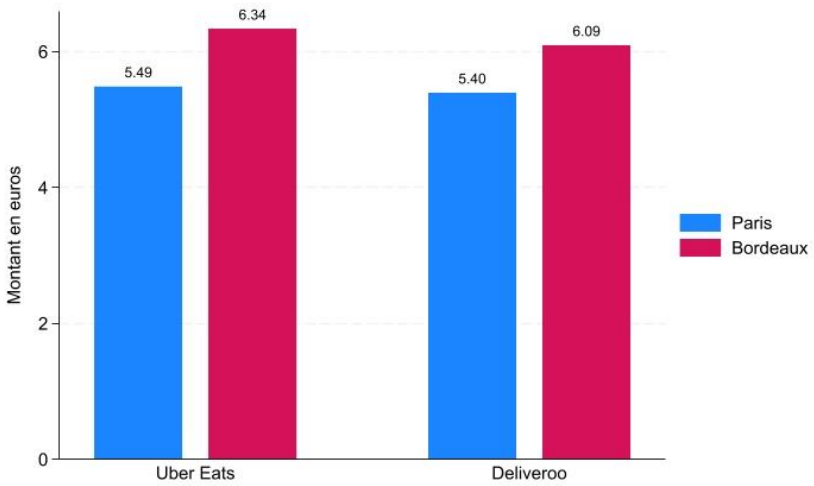
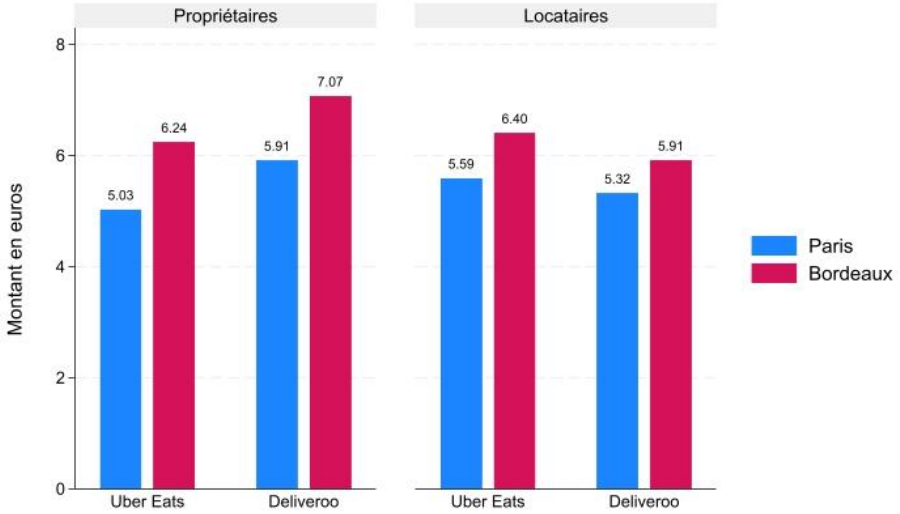


Figure 13. Revenu horaire brut moyen, par ville, plateforme et statut du compte

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats gagnent en moyenne 5,03 euros bruts par heure lorsqu'ils sont propriétaires de leur compte.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Lorsque l'on s'appuie sur une mesure alternative de la durée de travail (voir la section « La question du temps de travail » et le Focus 5 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE), le revenu horaire brut moyen est de 6,22 euros, quelle que soit la ville d'exercice. Cette comparaison n'est toutefois possible que pour le sous-échantillon de 305 livreurs travaillant pour Deliveroo et ayant consulté leur application pour répondre au module sur l'activité de livraison au cours du mois précédant l'enquête. Pour ce même sous-échantillon le revenu horaire brut moyen est de 5,65 euros lorsqu'il est calculé à partir de la mesure de la durée habituelle de travail présentée plus haut dans cette section.

Revenu brut moyen par course

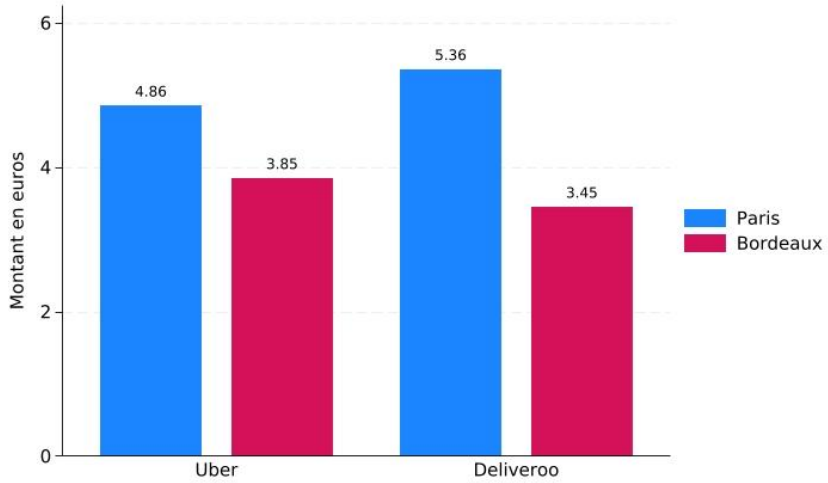
Toutes villes et plateformes confondues, les livreurs enquêtés ont gagné en moyenne 4,55 euros bruts par course au cours du mois précédant l'enquête. Ce revenu par course varie très peu d'une plateforme à l'autre. Les livreurs disposant d'un compte Uber Eats déclarent avoir gagné en moyenne 4,46 euros, tandis que ce montant est de 4,65 euros pour ceux de Deliveroo.

La comparaison entre les deux villes montre cette fois un avantage pour les livreurs parisiens. Le revenu moyen par course est estimé à 5,10 euros pour les livreurs parisiens, contre 3,67 euros pour les livreurs bordelais. La répartition par ville et pas plateforme est donnée dans la Figure 14.

Compte tenu du risque important de biais d'estimation de cette donnée d'activité, les résultats présentés ici ne s'appuient que sur les données collectées auprès des livreurs Uber Eats et Deliveroo propriétaires ou locataires de leur compte et ayant accepté de partager leurs données d'application pour répondre à cette partie du questionnaire (n=655, voir le Focus 1 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Figure 14. Revenu moyen par course, par ville et plateforme

Champ : Ensemble des livreurs ayant accepté de partager leurs données d'application, travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=655).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats gagnent en moyenne 4,86 euros bruts par course.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Revenu brut moyen par kilomètre

Les données d'application fournissent un récapitulatif mensuel du nombre de kilomètres parcourus par les livreurs disposant d'un compte Uber Eats. Ce sont ces données que nous présentons ici. Il est important de préciser que le nombre de kilomètres enregistré par la plateforme Uber Eats ne tient compte que des kilomètres parcourus entre le lieu de réception du repas à livrer (*pick-up*) et le lieu de livraison (*drop-off*). Il n'inclut ni le trajet retour ni les éventuels trajets entre les points de réception des commandes, et sous-estime donc largement le nombre de kilomètres réellement parcourus.

Les livreurs Uber Eats ont gagné en moyenne 2 euros bruts par kilomètre parcouru. Ce montant ne varie pas sensiblement entre les villes, ni entre les propriétaires et les locataires de compte. Ces résultats ne s'appuient que sur les données collectées auprès des livreurs Uber Eats propriétaires ou locataires de leur compte et ayant accepté de partager leurs données d'application pour répondre à cette partie du questionnaire (voir le Focus 1 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE), afin d'éviter le risque de biais d'estimation de cette donnée d'activité.

Montant des dépenses liées à l'activité de livraison

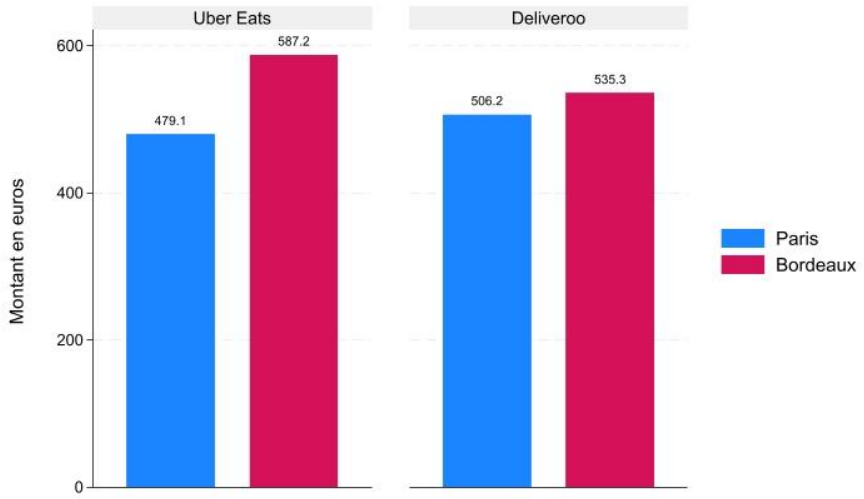
Coût moyen de location d'un compte

En moyenne, un livreur qui loue un compte verse 528 euros par mois à son propriétaire. Le coût de location d'un compte représente donc plus d'un tiers de son revenu mensuel brut.

Ce montant est relativement proche d'une ville à l'autre pour la location d'un compte Deliveroo (Figure 15). En revanche, pour la plateforme Uber Eats, un locataire de compte bordelais doit débourser en moyenne 587 euros, contre 479 euros pour un locataire de compte parisien.

Figure 15. Prix moyen de location d'un compte à une tierce personne

Champ : Livreurs locataires de leur compte.
Lecture : Les livreurs parisiens ont payé en moyenne 492,5 euros par mois pour louer à une tierce personne le compte Uber Eats avec lequel ils ont travaillé le mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Dépenses totales liées à l'activité de livraison

Le questionnaire interroge les livreurs sur l'ensemble des dépenses d'équipement et de fonctionnement, ponctuelles ou récurrentes, qu'ils doivent engager pour exercer leur métier. Ces dépenses comprennent l'achat ou la location d'un véhicule (vélo, scooter, etc.), l'achat d'un kit d'équipement auprès de la plateforme (sac, etc.), l'achat de batteries de rechange (pour les véhicules électriques), de carburant, d'un téléphone et d'un support de fixation, la souscription à un forfait téléphonique, l'achat de gants, de casques, de protections diverses et de vêtements de pluie, ainsi que toutes les dépenses de réparation et les frais d'assurance.

Nous présentons dans ce qui suit le volume de ces dépenses, après les avoir mensualisées. Les dépenses d'équipement ont été amorties comme suit : les véhicules, les batteries de véhicules et les antivols ont été amortis sur cinq ans, et les vêtements de travail et de protection ont été amortis sur deux ans. Ces dépenses mensuelles tiennent également compte des frais liés au paiement de l'impôt sur le revenu pour les livreurs propriétaires de leur compte, ainsi que des frais de location du compte pour les livreurs locataires d'un compte.

Pour les livreurs propriétaires de leur compte, le taux d'imposition appliqué est de 21,2 % pour ceux ayant commencé leur activité de micro-entrepreneur depuis plus de douze mois au jour de l'enquête, et de 10,6 % pour les livreurs ayant leur micro-entreprise depuis moins de douze mois éligibles à l'aide à la création ou à la reprise d'une entreprise (Acre).

En prenant en compte l'ensemble des dépenses mensualisées, c'est-à-dire les frais récurrents, les frais fixes, le montant de l'impôt sur le revenu pour les micro-entrepreneurs ou de la location du compte pour les locataires, un livreur dépense en moyenne 597 euros par mois pour son activité.

Le Tableau 6 montre que les frais mensuels dépendent fortement du statut du livreur (propriétaire ou locataire de compte) et du type de véhicule utilisé (motorisé ou non). Un livreur

qui travaille avec son propre compte dépense en moyenne 454 euros par mois, contre 660 euros pour un locataire de compte. Un livreur utilisant un véhicule motorisé dépense environ 250 euros de plus par mois qu'un livreur non motorisé.

Ces dépenses ne semblent pas dépendre de la plateforme pour laquelle le livreur travaille, mais elles sont supérieures pour les livreurs propriétaires de leur compte à Bordeaux qu'à Paris (Figure 16).

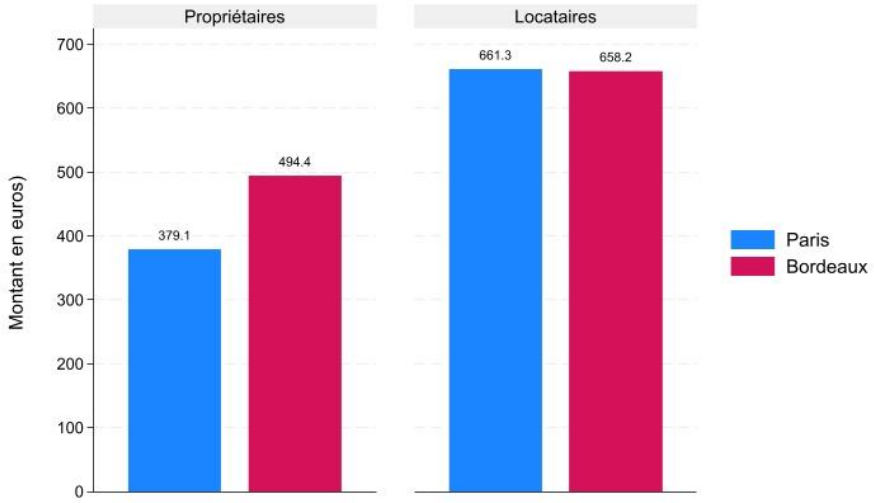
Tableau 6. Dépenses totales mensualisées, par statut du compte et type de véhicule

Dépenses totales mensualisées : 597 euros			
		Statut du compte	
		Locataires : 660 euros	Propriétaires : 454 euros
Véhicule	Non-motorisé : 547 euros	602 euros	329 euros
	Motorisé 805 euros	895 euros	661 euros

Champ : Livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte.
Lecture : Les livreurs locataires de compte qui exercent avec un véhicule non motorisé dépensent en moyenne 602 euros par mois pour leur activité de livraison.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Figure 16. Dépenses totales moyennes mensualisées

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=738).
Lecture : Les livreurs parisiens propriétaires de leur compte dépensent en moyenne 379,1 euros par mois pour leur activité de livraison.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Revenu mensuel net moyen

Le revenu mensuel net est calculé en prenant en compte l'ensemble des dépenses mensuelles nécessaires à l'exercice du métier de livreur de plateforme : frais récurrents, frais d'investissement amortis, coût de location de compte ou impôt sur le revenu, le tout étant mensualisé. Un livreur est en moyenne rémunéré 880 euros nets par mois. Ce revenu moyen dépend toutefois fortement du statut du livreur (propriétaire ou locataire de son compte), du véhicule utilisé (Tableau 7) et de la ville d'exercice de son activité (Figure 17).

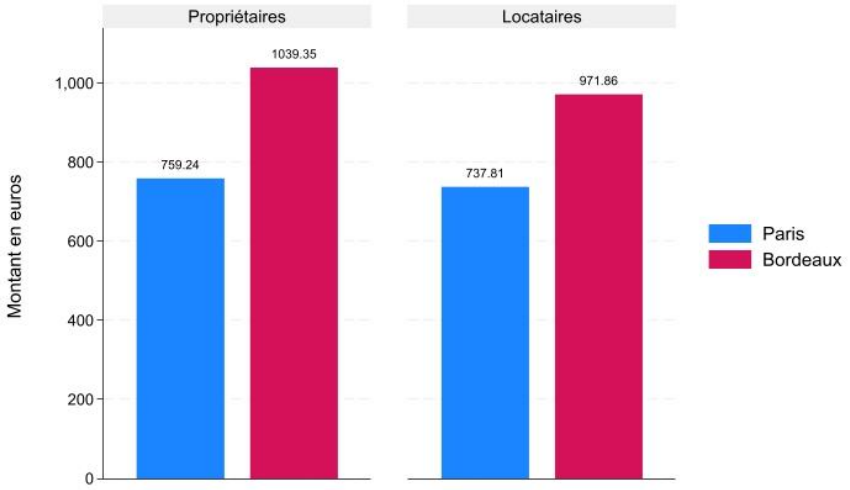
Tableau 7. Revenu mensuel net moyen, par statut du compte et type de véhicule

Revenu net mensuel moyen : 880 euros			
		Statut du compte	
		Locataires : 840 euros	Propriétaires : 945 euros
Véhicule	Non-motorisé : 876 euros	855 euros	961 euros
	Motorisé : 834 euros	777 euros	926 euros

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : Les livreurs locataires de compte qui exercent avec un véhicule non motorisé ont un revenu mensuel net moyen de 855 euros.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).
Note : Les données sur les revenus de l'activité de livraison s'appuient sur les récapitulatifs mensuels disponibles dans l'application livreur des enquêtés (68 % des répondants) ou sur leurs estimations (32 %). Bien que ce protocole garantisse un recueil des revenus de l'activité de livraison moins sujet aux biais et erreurs d'estimation des enquêtés, il n'est pas lui-même sans biais potentiel, car il repose sur l'hypothèse que le livreur a travaillé en continu à partir du même compte au cours du mois précédant l'enquête (voir Rapport méthodologique, Focus 1 : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Figure 17. Revenu mensuel net moyen, par ville, plateforme et statut du compte

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats gagnent en moyenne 759,24 euros nets par mois lorsqu'ils sont propriétaires de leur compte.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Intensité et pénibilité du travail

Kilomètres parcourus et nombre de courses effectuées

Les livreurs Uber Eats parcourent en moyenne plus d'un trajet Paris-Marseille par mois

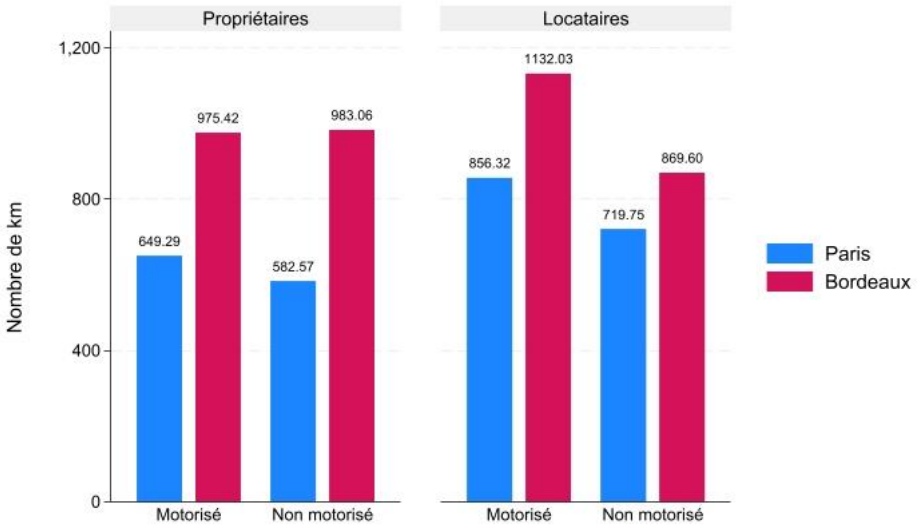
Au cours du mois précédant l'enquête, les livreurs ont parcouru en moyenne 833 km (974 km à Bordeaux et 734 km à Paris). Ce kilométrage est vraisemblablement fortement sous-estimé, car il ne prend en compte que les trajets entre la récupération de la commande et sa livraison chez le client, et exclut les trajets d'approche vers le nouveau lieu de récupération de la commande ainsi que les trajets de retour vers une zone d'attente.

À Paris, le nombre de kilomètres parcourus est significativement inférieur chez les livreurs propriétaires de compte que chez les locataires de compte, alors que les premiers et les seconds parcourent les mêmes distances à Bordeaux (Figure 18). Il y a également une différence importante entre les livreurs motorisés et non motorisés.

Le kilométrage en course n'étant disponible que pour les livreurs Uber Eats, et compte tenu du risque important de biais d'estimation de cette donnée d'activité, les résultats présentés ici ne s'appuient que sur les données collectées auprès des livreurs Uber Eats propriétaires ou locataires de leur compte et ayant accepté de partager leurs données d'application pour répondre à cette partie du questionnaire (n=347, voir le Focus 1 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Figure 18. Nombre moyen de kilomètres parcourus, par ville statut du compte et type de véhicule

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats propriétaires ou locataires de leur compte et ayant accepté de partager leurs données d'application (n=347).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats, qui sont propriétaires de leur compte et utilisent un véhicule motorisé, parcourent en moyenne 649,29 km par mois. Cette estimation ne tient pas compte du trajet d'approche et de retour sur le lieu d'attente.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



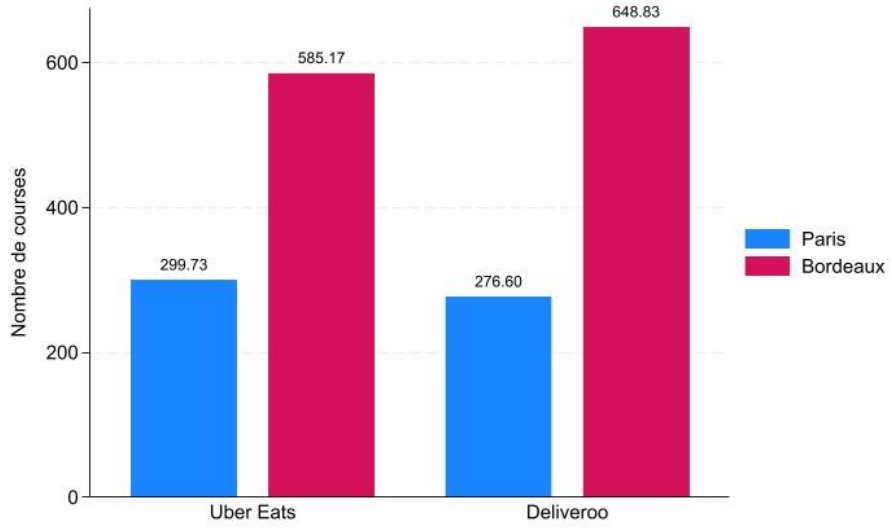
Nombre moyen de courses effectuées par mois

Les livreurs ont effectué en moyenne 413 livraisons au cours du mois précédant l'enquête, avec des différences notables entre les deux villes : à Bordeaux, le nombre moyen de courses déclarées s'élève à 614, contre 289 à Paris. La désagrégation de ces chiffres par plateforme et statut vis-à-vis du compte ne révèle pas de tendance claire : à Paris, le nombre moyen de courses réalisées chaque mois est légèrement plus élevé chez les livreurs Uber Eats que chez les livreurs Deliveroo, tandis qu'à l'inverse, c'est chez les livreurs Deliveroo que le nombre moyen de courses est le plus élevé à Bordeaux (Figure 19).

Compte tenu du biais d'estimation important pour cette donnée d'activité, les résultats présentés ne s'appuient que sur les données collectées à partir de l'application des livreurs Uber Eats et Deliveroo ayant accepté de les partager (n=659, voir le Focus 1 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Figure 19. Nombre moyen de courses effectuées par mois, par ville et plateforme

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo, propriétaires ou locataires de leur compte et ayant accepté de partager leurs données d'application (n=659).
Lecture : Les livreurs parisiens de la plateforme Uber Eats effectuent en moyenne 299,73 livraisons par mois.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Kilométrage moyen par course

Les livreurs de la plateforme Uber Eats parcourent en moyenne 2,41 km par course. Ce chiffre varie sensiblement d'une ville à l'autre : il est plus élevé à Paris (2,58 km) qu'à Bordeaux (2,21 km).

Cette estimation ne s'appuie que sur les données des livreurs de la plateforme Uber Eats propriétaires ou locataires de leur compte et ayant accepté de partager leurs données d'application pour répondre à cette partie du questionnaire (n=347, voir le Focus 1 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE).

La question du temps de travail

La majorité des livreurs travaillent entre onze et douze mois par an

Les livreurs interrogés travaillent en moyenne dix mois sur douze (9,52 mois à Paris et 10,42 mois à Bordeaux). Près des deux tiers (63 %) ont travaillé onze ou douze mois. À Paris, 56,2 % d'entre eux déclarent travailler tous les mois de l'année, contre 48,6 % à Bordeaux (Tableau 8).

Tableau 8. Nombre de mois travaillés au cours des douze derniers mois

Nombre de mois travaillés au cours des douze derniers mois	**Participants Paris (n=518)**	**Participants Bordeaux (n=481)**	**Ensemble (n=999)**
0	0,4 %	0 %	0,2 %
1	1,7 %	0,4 %	1,1 %
2	3,5 %	1,2 %	2,4 %
3	4,6 %	0,8 %	2,8 %
4	3,3 %	1,7 %	2,5 %
5	3,3 %	1,2 %	2,3 %
6	5,4 %	4,4 %	4,9 %
7	4,1 %	2,9 %	3,4 %
8	4,8 %	3,3 %	4,1 %
9	4,4 %	4,0 %	4,2 %
10	4,4 %	13,9 %	8,9 %
11	3,9 %	17,5 %	10,4 %
12	56,2 %	48,6 %	52,6 %

Champ : Ensemble des livreurs (n=999).
Lecture : Les livreurs parisiens sont 4,8 % à avoir travaillé huit mois au cours des douze derniers mois.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).
Note : Le nombre de mois est égal à zéro pour les livreurs ayant travaillé moins d'un mois.

Il n'y a pas de différence notable en fonction de la plateforme. En revanche, les livreurs locataires de compte travaillent plus souvent douze mois sur douze (Figure 20).

Quatre livreurs sur cinq travaillent entre six et sept jours par semaine

Les livreurs enquêtés déclarent pour 81,5 % d'entre eux avoir travaillé au moins six jours par semaine au cours du dernier mois, et 52,5 % d'entre eux déclarent avoir travaillé sept jours par semaine (Figure 21).

Figure 20. Nombre de mois travaillés au cours des douze derniers mois, par statut du compte

Champ : Ensemble des participants.
Lecture : 44,1 % des livreurs propriétaires de leur compte déclarent avoir travaillé douze mois au cours des douze derniers mois.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

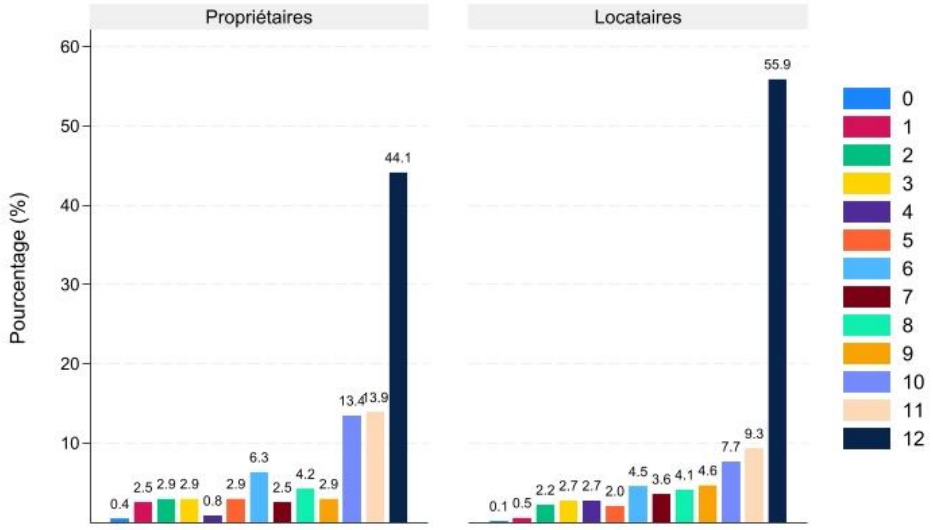
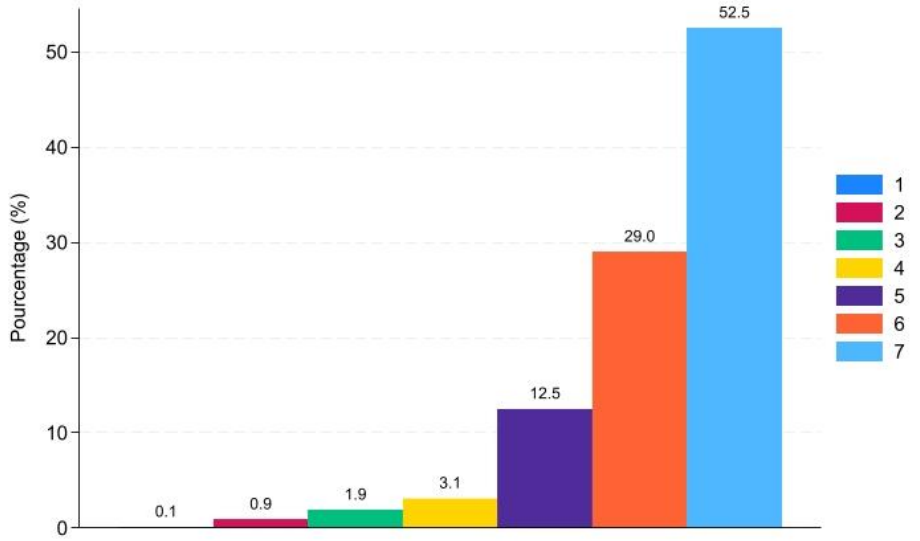


Figure 21. Nombre de jours travaillés par semaine

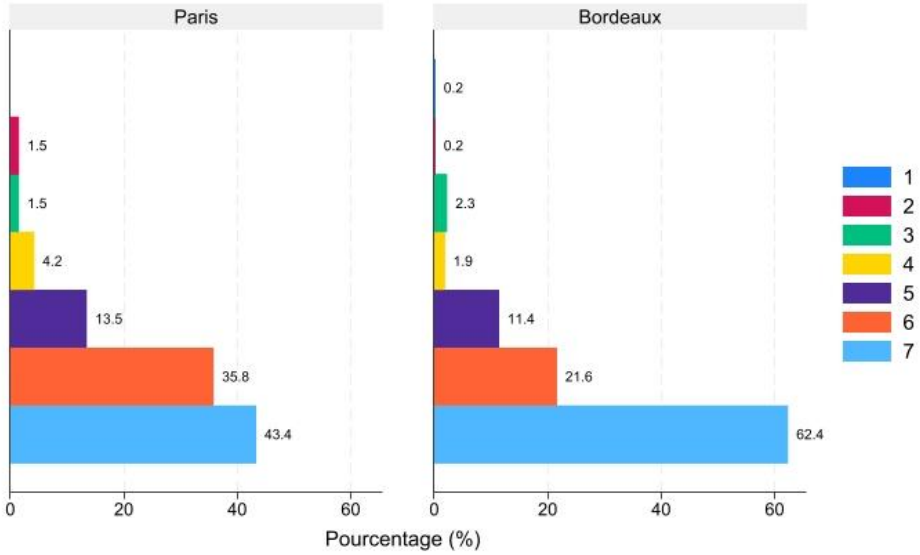
Champ : Ensemble des participants (n=1 000).
Lecture : 29,0 % des livreurs déclarent avoir travaillé six jours par semaine au cours du mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Les différences en termes de nombre de jours de travail par semaine semblent davantage liées à la ville dans laquelle les livreurs exercent qu'à la plateforme (Figure 22). À Bordeaux, la proportion de livreurs déclarant travailler sept jours sur sept est plus élevée qu'à Paris (62,4 % contre 43,4 %).

Figure 22. Nombre de jours travaillés par semaine, par ville

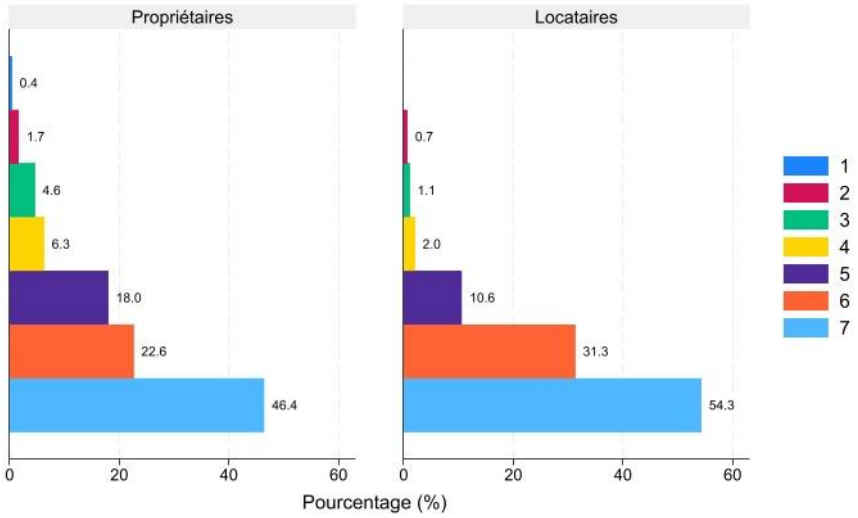
Champ : Ensemble des participants (n=1 000).
Lecture : 35,8 % des livreurs parisiens déclarent avoir travaillé six jours par semaine au cours du mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Enfin, les personnes louant un compte travaillent en moyenne plus de jours par semaine que celles qui utilisent leur propre compte (Figure 23).

Figure 23. Nombre de jours travaillés par semaine, par statut du compte

Champ : Ensemble des participants (n=1 000).
Lecture : 22,6 % des livreurs propriétaires de leur compte déclarent avoir travaillé six jours par semaine au cours du mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Neuf livreurs sur dix travaillent au moins huit heures par jour

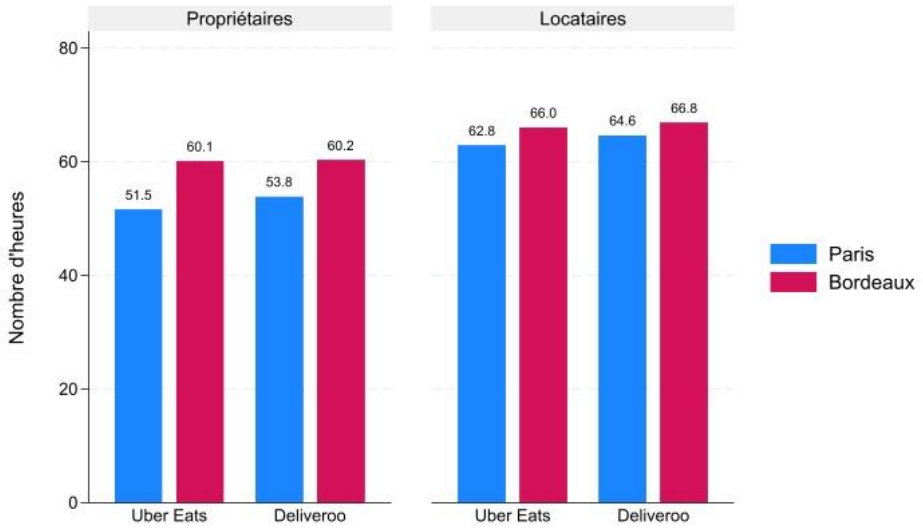
Les livreurs déclarent travailler en moyenne 10 heures par jour, 90 % d'entre eux indiquant travailler au moins 8 heures par jour, et 65 % déclarant travailler en moyenne au moins 10 heures par jour. Ce temps de travail prend en compte le temps passé en course, mais aussi le temps d'attente et le temps de trajet retour vers un lieu d'attente.

Les livreurs travaillent en moyenne 63 heures par semaine

La durée habituelle hebdomadaire de travail est calculée à partir du nombre d'heures travaillées en moyenne par jour et du nombre de jours travaillés en moyenne par semaine. Ainsi, la durée habituelle de travail est de 63 heures par semaine en moyenne. Elle est plus élevée à Bordeaux (64,2 heures) qu'à Paris (61,8 heures). Elle est également plus élevée chez les livreurs de Deliveroo (64,4 heures) que chez ceux d'Uber Eats (61,8 heures). Enfin, les livreurs qui louent un compte travaillent plus d'heures que ceux qui en possèdent un (Figure 24).

Figure 24. Nombre moyen d'heures travaillées par semaine, par statut du compte, ville et plateforme

Champ : Ensemble des livreurs travaillant pour Uber Eats ou Deliveroo et étant propriétaires ou locataires de leur compte (n=965).
Lecture : Les livreurs parisiens propriétaires de leur compte et travaillant sur la plateforme Uber Eats effectuent en moyenne 51,5 heures de travail par semaine.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Il est possible de calculer une mesure alternative de la durée de travail pour le sous-échantillon de 305 livreurs travaillant pour Deliveroo et ayant consulté leur application pour répondre au module sur l'activité de livraison au cours du mois précédant l'enquête. Ainsi, pour ce sous-échantillon, la durée hebdomadaire de travail est de 65,6 heures lorsqu'elle est mesurée par questions directes, et de 57,3 heures lorsqu'elle est en partie reconstruite à partir des données de l'application Deliveroo.

Bien que cette dernière mesure, basée en partie sur des données d'application, puisse sembler plus objective, les deux approches ne mesurent pas la même chose :

- La méthode basée sur les données d'application fournit une mesure conjoncturelle de la durée de travail, comptabilisant les périodes atypiques et exceptionnelles.
- La méthode par questions directes est une mesure de la durée habituelle de travail, sur laquelle se basent notamment les enquêtes emploi de l'Insee (notamment l'Enquête Emploi en Continu, voir le Focus 4 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE) et de la Dares (Beatriz & Erb, 2025).

La différence de durée de travail observée entre les deux méthodes est donc davantage le résultat d'approches différentes de sa mesure que d'une déclaration à la hausse de la part des livreurs interrogés par questions directes.

De plus, cette mesure alternative de durée conjoncturelle de travail n'est pas sans biais potentiel, car elle suppose qu'un livreur est associé à un compte de manière stable dans le temps. Or, il est possible qu'un livreur ait changé de compte au cours du mois précédant l'enquête, ce qui sous-évaluerait mécaniquement son temps de travail (voir le Focus 5 du Rapport méthodologique : https://hal.science/SANTE-COURSE).

Effort physique

Quatre livreurs sur dix qualifient les efforts fournis lors d'une journée type de livraison comme extrêmement durs et épuisants

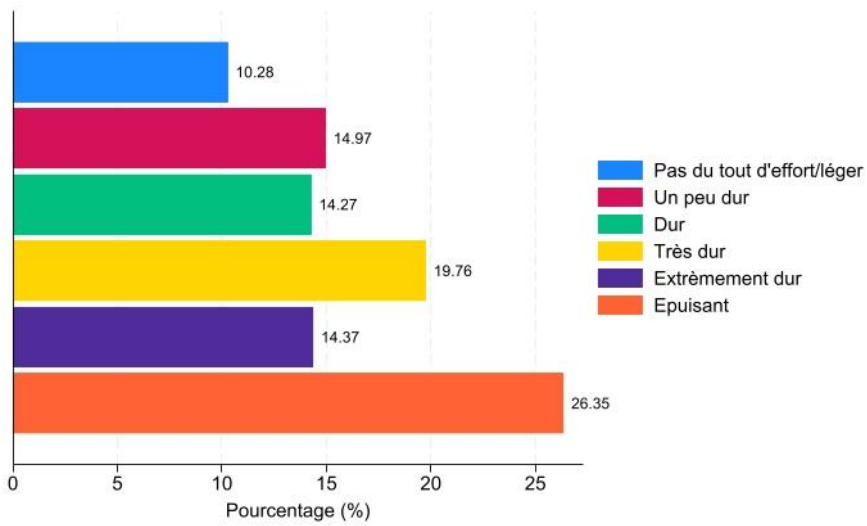
Au total, 40,7 % des livreurs décrivent leur activité comme extrêmement dure ou épuisante au quotidien (Figure 25). Cette part monte à 60 % si l'on inclut également tous ceux qui la décrivent comme très dure. Les livreurs bordelais sont plus nombreux à déclarer se sentir épuisés par les efforts demandés par leur travail (34,3 % contre 18,9 % des livreurs parisiens). L'effort physique déclaré ne semble pas dépendre du statut du livreur quant à son compte (propriétaire ou locataire).

Figure 25. Intensité des efforts physiques

Champ : Ensemble des participants (n=1 002).

Lecture : 26,35 % des livreurs déclarent que leur travail est physiquement épuisant.

Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Partage du compte

La grande majorité des livreurs ne partagent pas leur compte avec un autre livreur

La grande majorité des livreurs (90 %) déclarent ne pas partager leur compte avec un autre livreur. Cette pratique ne semble pas dépendre de la plateforme, mais elle est plus répandue à Paris qu'à Bordeaux : 15,77 % des livreurs parisiens partagent leur compte, contre 3,39 % des livreurs bordelais. Aucun des livreurs interrogés ne déclare partager un compte et travailler pour plusieurs plateformes.

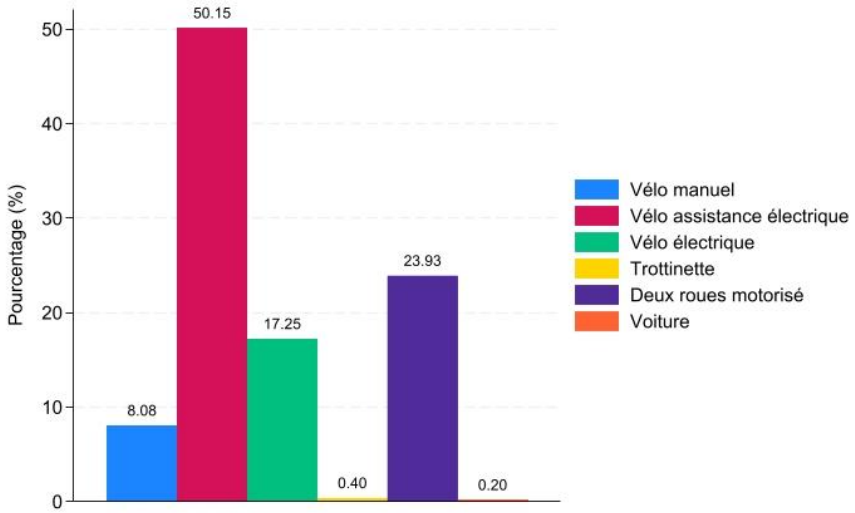
Types de véhicules

Trois quarts des livreurs interrogés utilisent un véhicule non motorisé

La quasi-totalité des livreurs interrogés (98,9 %) déclarent avoir utilisé un seul type de véhicule pour effectuer leurs livraisons le mois précédant l'enquête. Les trois quarts des livreurs (75,9 %) déclarent utiliser un véhicule non motorisé et 24,1 % un véhicule motorisé (scooter ou voiture) (Figure 26). Seuls 8,1 % des livreurs déclarent livrer à vélo classique et 50,2 % à vélo à assistance électrique.

Figure 26. Type de véhicules utilisés

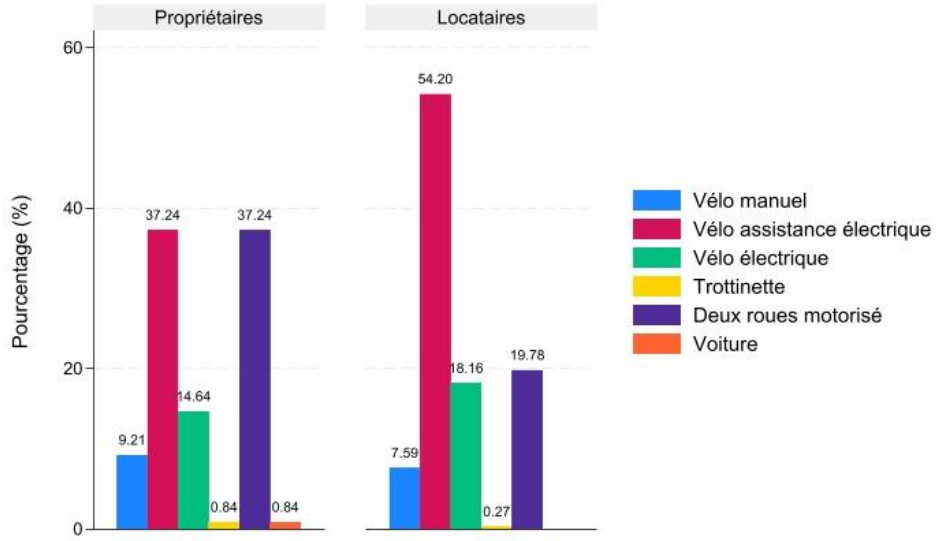
Champ : Ensemble des participants (n=1 004).
Lecture : 50,1 % des livreurs ont déclaré travailler à vélo à assistance électrique le mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Enfin, les livreurs qui travaillent avec leur propre compte utilisent plus souvent des deux-roues motorisés (Figure 27).

Figure 27. Type de véhicules utilisés, par statut du compte

Champ : Ensemble des participants propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : 37,08 % des livreurs propriétaires de leur compte ont déclaré travailler à vélo à assistance électrique le mois précédant l'enquête.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Accidents

Plus de la moitié des livreurs interrogés ont déjà eu au moins un accident dans le cadre de leur travail

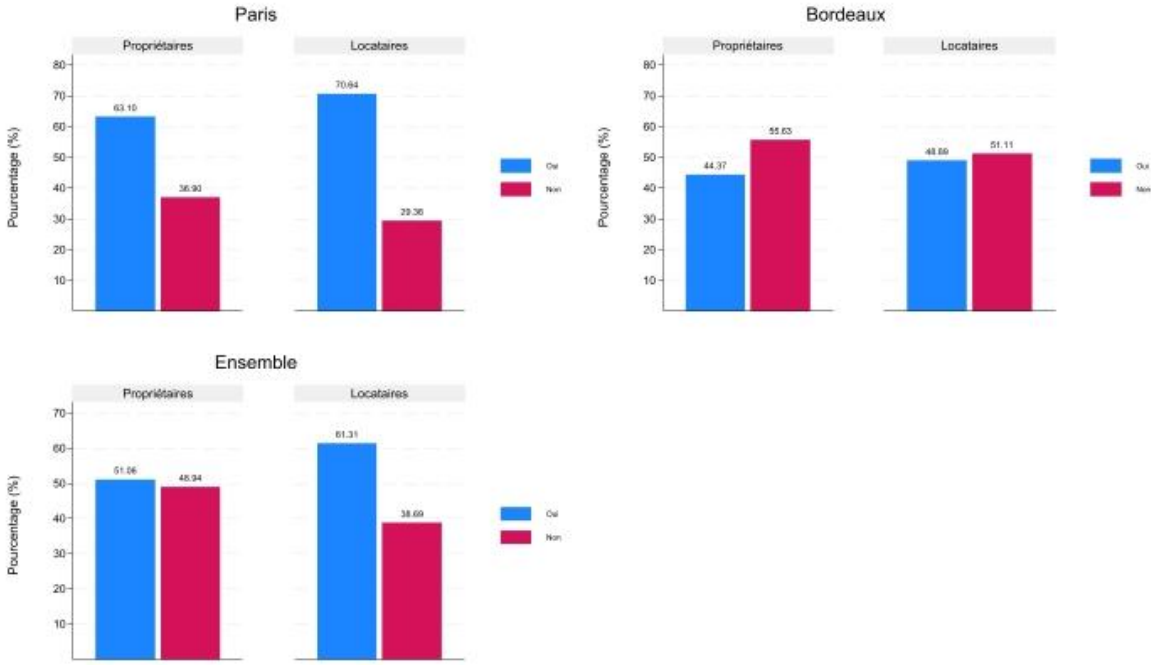
Il est demandé aux livreurs s'ils ont déjà eu un accident dans le cadre de leur travail en tant que livreur (que ce soit lors d'une livraison, y compris sur le trajet retour, ou lors de l'attente d'une commande). S'ils ont déjà eu un accident, il leur est également demandé s'ils se sont blessés, s'ils ont eu recours à des soins (urgences, soignant, etc.) et s'ils ont tenté de faire appel à l'assurance de la plateforme. La part des livreurs déclarant avoir déjà eu au moins un accident dans le cadre de leur travail est de 58,69 %. À Paris, les livreurs déclarent plus fréquemment avoir eu un accident (69,11% contre 47,38% à Bordeaux) (Figure 28).

Les livreurs qui travaillent avec leur propre compte déclarent moins d'accidents que ceux qui louent un compte à une tierce personne, et ce, quelle que soit la ville d'exercice.

La fréquence des accidents déclarés par les livreurs interrogés varie peu selon la plateforme pour laquelle ils travaillent actuellement.

Figure 28. Accidents du travail

Champ : Ensemble des participants propriétaires ou locataires de leur compte (n=969).
Lecture : 63,10 % des livreurs parisiens propriétaires de leur compte déclarent avoir eu au moins un accident depuis le début de leur activité.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Des accidents aux conséquences physiques, avec peu de recours aux soins et aux éventuelles assurances

Parmi les livreurs ayant subi un accident à vélo, 78,12 % ont été blessés, dont 63,51 % n'ont pas recouru aux soins (que ce soit dans un service d'urgence ou en médecine de ville). En outre, 94,15 % de ces derniers n'ont pas tenté de contacter une éventuelle assurance de la plateforme. Parmi les 21 personnes ayant appelé l'assurance suite à un accident à vélo avec blessure, 28,57 % (6/21) n'ont pas été prises en charge par l'assurance de la plateforme.

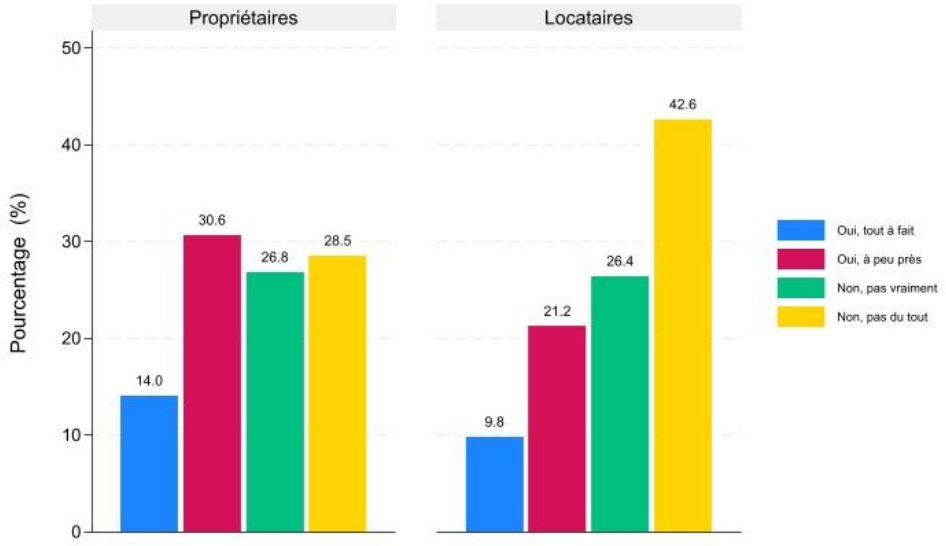
Prévention et couverture des risques

Un manque d'information sur les risques au travail

Une part importante des livreurs (part encore plus importante chez les locataires de compte) estime ne pas avoir reçu d'informations suffisamment claires de la part de la plateforme concernant les risques liés au travail (Figure 29).

Figure 29. Informations reçues sur les risques au travail

Champ : Ensemble des participants propriétaires ou locataires de leur compte (n=951).
Lecture : 28,5 % des livreurs propriétaires de leur compte estiment ne pas avoir du tout reçu d'informations suffisamment claires de la part de la plateforme concernant les risques au travail.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Une couverture assurantielle quasi-inexistante

La quasi-totalité des livreurs interrogés (97,01 %) affirme ne pas pouvoir bénéficier d'une indemnisation en cas d'arrêt de travail pour cause de problème de santé. L'écrasante majorité des livreurs (96,65 %) déclarent également ne pas bénéficier d'une indemnisation en cas d'accident.

Autonomie et contrôle algorithme perçus

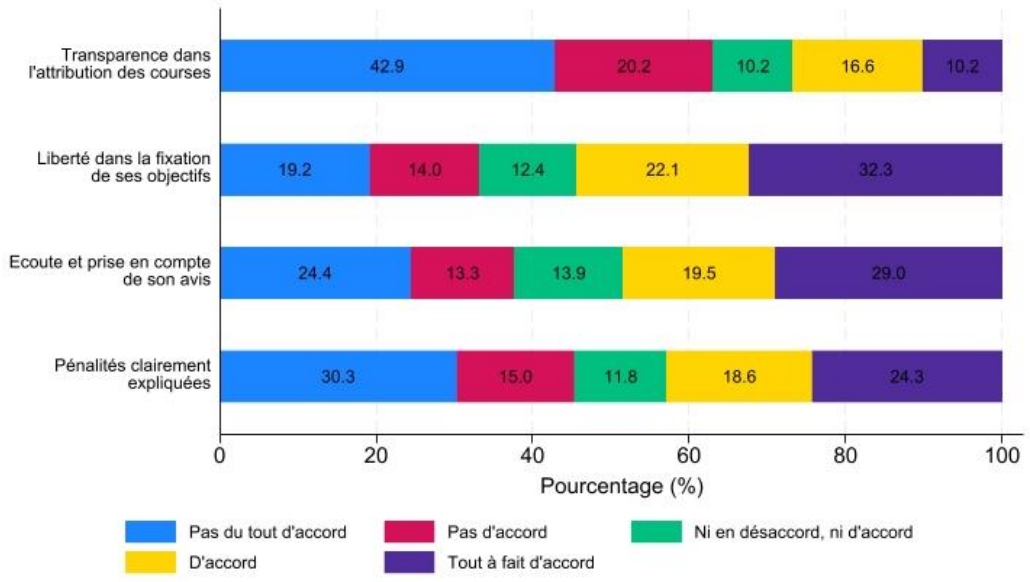
Un module du questionnaire (disponible en accès libre à l'adresse suivante : https://hal.science/SANTE-COURSE) visait à évaluer la perception des livreurs de plateformes quant au degré d'autonomie dans l'organisation de leur travail et au degré de contrôle exercé par les plateformes et leurs algorithmes.

Perception de l'autonomie et du soutien algorithmique

Près de deux livreurs sur trois (63,1 %) estiment que la plateforme ne leur fournit pas d'informations sur la manière dont les courses leur sont attribuées (Figure 30).

Figure 30. Perception de l'autonomie et du soutien algorithmique

Champ : Ensemble des participants (n=980).
Lecture : 42,9 % des livreurs déclarent être totalement en désaccord avec l'idée que la plateforme leur fournit des informations sur la façon dont les courses leur sont attribuées.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).
Note : Propositions complètes pour chaque dimension :
- « La plateforme vous donne des informations sur la manière dont elle attribue les courses (dont elle vous met en relation avec les clients) »
- « Vous fixez vos propres objectifs lorsque vous travaillez sur la plateforme »
- « Quand vous contactez la plateforme, vous avez l'impression que votre avis est écouté et compris »
- « Les pénalités/sanctions imposées par la plateforme sont clairement expliquées (ex. : les déconnexions) »



En revanche, ils sont 54,4 % à estimer être libres de fixer leurs propres objectifs lorsqu'ils travaillent sur la plateforme, contre 33,2 % à estimer ne pas l'être. Enfin, la situation apparaît relativement polarisée concernant la perception du degré d'écoute dont ils bénéficient de la part de la plateforme, ainsi que de la clarté des pénalités et des sanctions imposées par celle-ci (notamment les déconnexions de compte). Les livreurs sont 42,9 % à considérer que les pénalités et sanctions sont clairement expliquées, tandis que 45,3 % pensent le contraire ; ils sont par ailleurs 48,5 % à estimer que leur avis est écouté et compris lorsqu'ils contactent la plateforme, alors que 37,7 % jugent ne pas être entendus. On observe d'ailleurs une différence

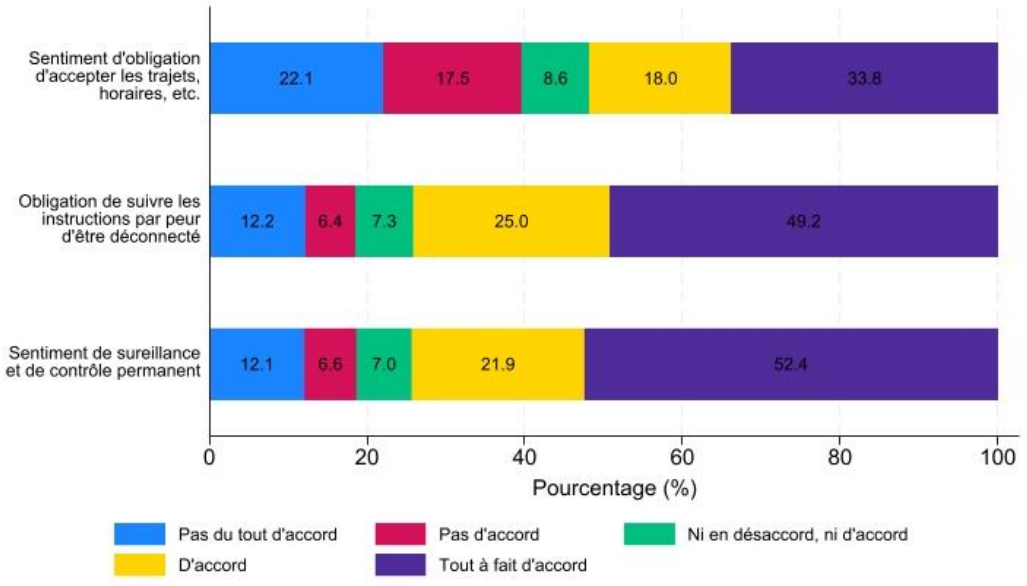
notable entre plateformes pour cette dernière dimension : les livreurs de Deliveroo sont plus souvent « tout à fait d'accord » avec le fait d'être écoutés et compris lorsqu'ils contactent la plateforme (32,1 % contre 25,7 % pour les livreurs d'Uber Eats), ce qui correspond aux entretiens réalisés avec le groupe de pairs livreurs ou anciens livreurs du projet.

Contrôle algorithmique perçu

Plus d'un livreur sur deux (51,8 %) déclare se sentir contraint d'accepter les trajets et horaires imposés par la plateforme (Figure 31). Par ailleurs, près de trois livreurs sur quatre affirment suivre strictement ses instructions par crainte d'être déconnectés (74,2 %) et ont le sentiment d'être surveillés et contrôlés en permanence par la plateforme (74,3 %). Ces résultats mettent en évidence un fort sentiment de surveillance et de contrôle, ainsi qu'une faible latitude décisionnelle des livreurs dans l'exercice de leur activité.

Figure 31. Contrôle algorithmique perçu

Champ : Ensemble des participants (n=977).
Lecture : 22,1 % des livreurs ne se sentent pas du tout obligés d'accepter les trajets, horaires, etc., proposés par la plateforme.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).
Note : Propositions complètes pour chaque dimension :
- *« Vous vous sentez obligé·e d'accepter les trajets/horaires/etc. proposés par la plateforme »*
- *« Vous vous sentez obligé·e de suivre les instructions par peur d'être déconnecté·e de la plateforme »*
- *« Les instructions de la plateforme (ex : notifications, emails) vous donnent l'impression qu'il y a une surveillance de toutes vos actions »*



État de santé et accès aux soins

État de santé

Un état de santé physique plus altéré que dans le reste de la population

Seulement 56 % des livreurs déclarent avoir un état de santé « bon » ou « très bon » (49,4 % à Paris et 63 % à Bordeaux) (Tableau 9). À titre de comparaison, le rapport de synthèse des résultats 2024 du Baromètre de Santé publique France indique que 71 % des franciliens et 66,3 % des néo-aquitains âgés de 18 à 79 ans perçoivent leur santé comme « bonne » ou « très bonne » (Santé publique France, 2025).

Par ailleurs, 9,9 % des livreurs déclarent souffrir d'une maladie chronique ou durable (dont 32,3 % de diabète ou de maladie digestive, 20,2 % de maladie respiratoire de type asthme, 16,2 % de maladie cardiovasculaire et 8,1 % d'hépatite), pour laquelle ils ne sont traités que dans 52,5 % des cas. À Paris, la proportion de livreurs déclarant une maladie chronique est légèrement plus élevée (11,6 %) qu'à Bordeaux (8,1 %).

Tableau 9. État de santé perçu et prévalence des maladies chroniques chez les livreurs

	Participants Paris (n=519)	**Participants Bordeaux (n=485)**	**Ensemble (n=1 004)**
% avec un état de santé perçu « moyen » à « très mauvais »	50,6	37,7	44,3
% avec une maladie chronique	11,6	8,1	9,9
dont :			
Maladie respiratoire (allergie, asthme, sinusite, tuberculose*)	25,0	12,8	20,2
Diabète	20,0	25,6	22,2
Hépatite	3,3	15,4	8,1
Maladie digestive (ulcère, etc.)	11,7	7,7	10,1
Maladie cardiovasculaire (hypertension, etc.)	18,3	12,8	16,2
Problème oculaire	5,0	5,1	5,1
Problème auditif	6,0	0,0	3,0
Maladie cérébrale (épilepsie, migraines, etc.)	1,7	10,3	5,1
Maladie musculaire (rhumatisme, etc.)	3,3	7,7	5,1
Autres	5,7	2,6	5,1

* Deux occurrences seulement.
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : 50,6 % des livreurs à Paris considèrent leur état de santé comme « moyen », « mauvais » ou « très mauvais ».
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Une dégradation de l’état de santé en lien avec l’activité de livraison, surtout chez les locataires de compte

Interrogés sur l’évolution de leur état de santé, 34,2 % des livreurs considèrent que leur état de santé s’est dégradé par rapport à il y a un an, et 44,8 % par rapport au moment où ils ont commencé leur activité de livraison (Tableau 10). Là encore, la situation des livreurs parisiens paraît plus préoccupante que celle des livreurs bordelais, puisqu’ils sont près de 54,9 % à faire état d’une dégradation de leur état de santé depuis qu’ils sont livreurs (contre 34,0 % pour les livreurs bordelais).

Tableau 10. Évolution de l'état de santé des livreurs

	Participants Paris (n=519)	**Participants Bordeaux (n=485)**	**Ensemble (n=1 004)**
% dont l'état de santé s'est dégradé depuis un an	43,7	23,9	34,2
% dont l'état de santé s'est dégradé depuis le début de l’activité de livraison	54,9	34,0	44,8
% bénéficiaires de l’Aide Médicale de l’État (AME) qui se sont déjà vu refuser une consultation médicale parce qu'ils avaient l'AME	15,5	18,9	17,6
* Deux occurrences seulement. Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004). Lecture : 43,7 % des livreurs à Paris estiment que leur état de santé s’est dégradé depuis un an. Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).			

Des différences importantes apparaissent lorsque l’on désagrège l’échantillon en fonction du statut des livreurs vis-à-vis du compte qu’ils utilisent (propriétaires ou locataires de comptes ou utilisateurs de comptes de tiers à titre gratuit). De façon générale, les propriétaires de compte sont dans une situation sanitaire relativement moins défavorable : toutes villes confondues, ils sont 26,7 % à percevoir leur santé comme étant moyenne à très mauvaise, contre 49,2 % chez les locataires (Figure 32). Les propriétaires de compte sont également en proportion moins nombreux à trouver que leur état de santé s’est dégradé depuis le démarrage de l’activité de livraison (Figure 33).

Figure 32. Part des livreurs qualifiant leur état de santé de moyen à très mauvais, par ville et statut du compte

Champ : Livreurs propriétaires ou locataires de leur compte (n=969).
Lecture : 34,9 % des livreurs parisiens propriétaires de leur compte perçoivent leur santé comme étant « moyenne » à « très mauvaise ».
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

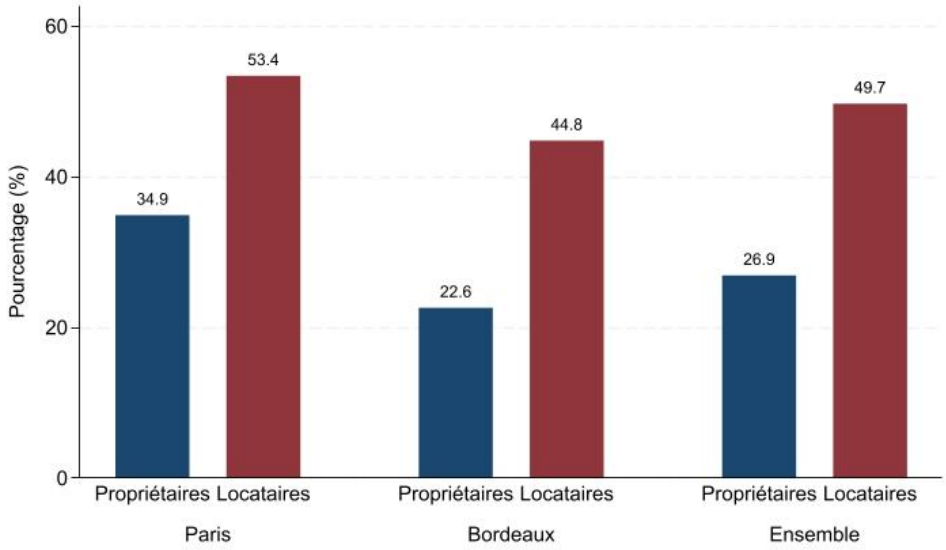
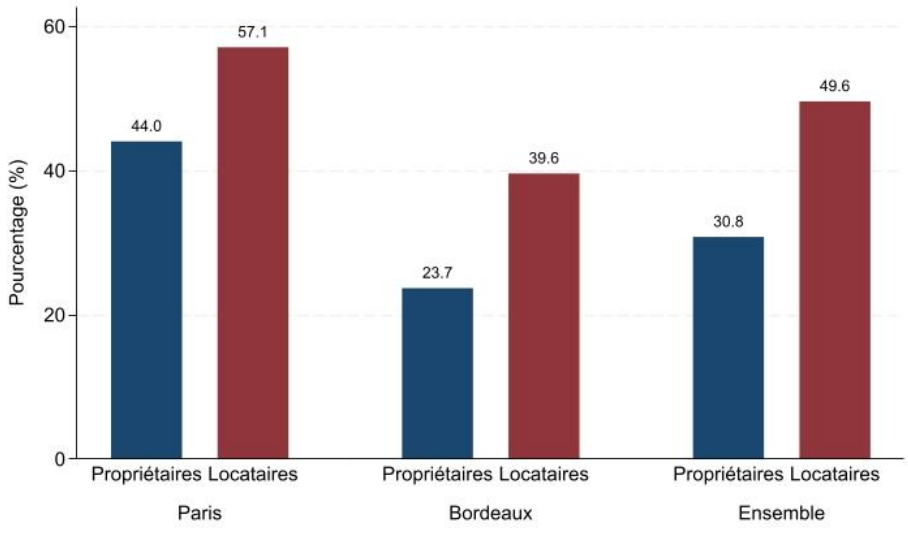


Figure 33. Part des livreurs qui estiment que leur santé s'est dégradée depuis le début de leur activité de livraison, par ville et statut du compte

Champ : Livreurs propriétaires ou locataires de leur compte (n=978).
Lecture : 44,0 % des livreurs parisiens propriétaires de leur compte estiment que leur état de santé s'est dégradé depuis le début de leur activité de livraison.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Troubles musculosquelettiques

Une forte prévalence de troubles musculosquelettiques

La prévalence des troubles musculosquelettiques (TMS) a été évaluée à l'aide du questionnaire standardisé dit « nordique » (Crawford, 2007). Les livreurs ont ainsi été interrogés sur la survenue, au cours des douze derniers mois et des sept derniers jours, de symptômes musculosquelettiques (douleurs, gênes, courbatures, etc.) affectant différentes régions du corps. Ont été considérés comme présentant un TMS les livreurs déclarant, pour une région corporelle donnée : (i) avoir ressenti un symptôme au cours des douze derniers mois, (ii) une fréquence au moins mensuelle (de « parfois (tous les mois) » à « presque toujours (tous les jours) »), (iii) une intensité au moins modérée (de « modérée » à « insupportable «), et (iv) la manifestation de ce symptôme au cours des sept derniers jours.

Les résultats indiquent une forte prévalence des TMS chez les livreurs (Tableau 11). Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle s'accompagne d'un faible recours aux soins et d'une pratique fréquente d'automédication. Les TMS localisés au niveau du bas du dos sont les plus répandus, touchant 35,7 % des livreurs. Parmi ces derniers, 55,8 % n'ont pas consulté de professionnel de santé pour ce problème, tandis que 65,0 % ont eu recours à l'automédication sans consultation préalable.

Tableau 11.Prévalence des troubles musculosquelettiques chez les livreurs

	Ensemble (n=979)	**Propriétaires (n=)**	**Locataires (n=)**
Nuque/cou			
% ayant ce trouble	12,9	7,7	13,9
% n'ayant pas consulté pour ce problème	57,9	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	67,1	*	*
Épaules			
% ayant ce trouble	22,3	17,2	23,7
% n'ayant pas consulté pour ce problème	55,1	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	74,0	*	*
Coudes			
% ayant ce trouble	6,9	4,7	7,6
% n'ayant pas consulté pour ce problème	46,4	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	65,6	*	*
Poignets/mains			
% de troubles	20,4	17,5	21,2
% n'ayant pas consulté pour ce problème	69,2	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	60,4	*	*
Haut du dos			
% de troubles	30,0	26,1	31,1
% n'ayant pas consulté pour ce problème	53,7	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	73,6	*	*

Bas du dos			
% de troubles	35,7	30,9	37,2
% n'ayant pas consulté pour ce problème	55,8	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	65,0	*	*
Hanches/cuisses			
% de troubles	13,9	9,0	15,1
% n'ayant pas consulté pour ce problème	54,7	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	66,7	*	*
Genoux			
% de troubles	19,8	12,3	22,3
% n'ayant pas consulté pour ce problème	62,6	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	72,1	*	*
Chevilles/pieds			
% de troubles	10,8	7,7	12,0
% n'ayant pas consulté pour ce problème	57,0	*	*
% s'étant automédiqué pour ce problème (sans avoir consulté)	60,7	*	*

* Effectif trop faible pour un calcul de proportion.
Champ : Ensemble des livreurs (n=979).
Lecture : 22,2 % des livreurs présentent un trouble musculosquelettique au niveau des épaules.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Couverture maladie

Près d'un tiers des livreurs ne dispose d'aucune couverture santé

Seuls 68,7 % des livreurs disposent d'une couverture santé, que ce soit la Sécurité sociale (34,1 %) ou l'Aide médicale de l'État (AME, 34,6 %), et 31,3 % d'entre eux n'ont aucune couverture santé (Tableau 12)[16]. La part des livreurs sans titre de séjour disposant d'une couverture santé est de 58,0 %, et la part de ceux ayant l'AME est de 49,6 %, un taux très proche de celui constaté lors de l'enquête Premiers pas (51 %).

De plus, le taux de couverture par une mutuelle est très faible : seuls 23,6 % des livreurs en disposent, la plupart du temps sous la forme d'une complémentaire santé solidaire (79,3 % des livreurs ayant une mutuelle).

Bien qu'ayant un moins bon état de santé, les livreurs parisiens sont nettement moins nombreux à disposer d'une couverture santé que les livreurs bordelais (54,4 % contre 84,2 %). Le même constat s'impose pour les livreurs éligibles à l'AME : à Paris, seuls 31,9 % d'entre eux en bénéficient, contre 72,1 % à Bordeaux.

[16] La couverture santé peut être :
- L'assurance maladie: régime général de la Sécurité sociale et régimes spéciaux, y compris étudiants, y compris ayants droit, y compris via la protection universelle maladie - PUMa, autrefois appelée couverture maladie universelle – CMU ;
- L'Aide médicale de l'État (AME), une assurance santé pour les personnes sans titre de séjour qui permet de bénéficier d'un accès aux soins. Elle est accessible sous conditions de résidence stable en France et de ressources.

Enfin, des différences notables apparaissent en matière de couverture maladie entre les livreurs selon qu'ils fréquentent ou non la Maison des Coursiers de Paris ou la Maison des Livreurs de Bordeaux. À Paris notamment, 74,4 % des livreurs qui connaissent et fréquentent ce dispositif associatif disposent d'une couverture maladie, contre seulement 47,6 % chez ceux qui ne le fréquentent pas. À Bordeaux, ces taux sont respectivement de 85,6 % et 82,1 % chez ceux qui ne la fréquentent pas. Ces différences peuvent être le résultat d'une sélection parmi les livreurs, conduisant ceux qui disposent d'une couverture maladie à être proportionnellement plus nombreux à fréquenter ces associations ou, ce qui est plus plausible, être le fruit du travail d'accompagnement de ces associations en matière d'accès aux droits.

Tableau 12. Taux de couverture maladie chez les livreurs

	Participants Paris (n=519)	**Livreurs Bordeaux (n=485)**	**Ensemble des livreurs (n=1004)**
% ayant une couverture maladie	54,4	84,2	68,7
% ayant une mutuelle	9,9	38,1	23,6
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004). Lecture : 54,1 % des livreurs à Paris disposent d'une couverture maladie. Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).			

Troubles génito-urinaires

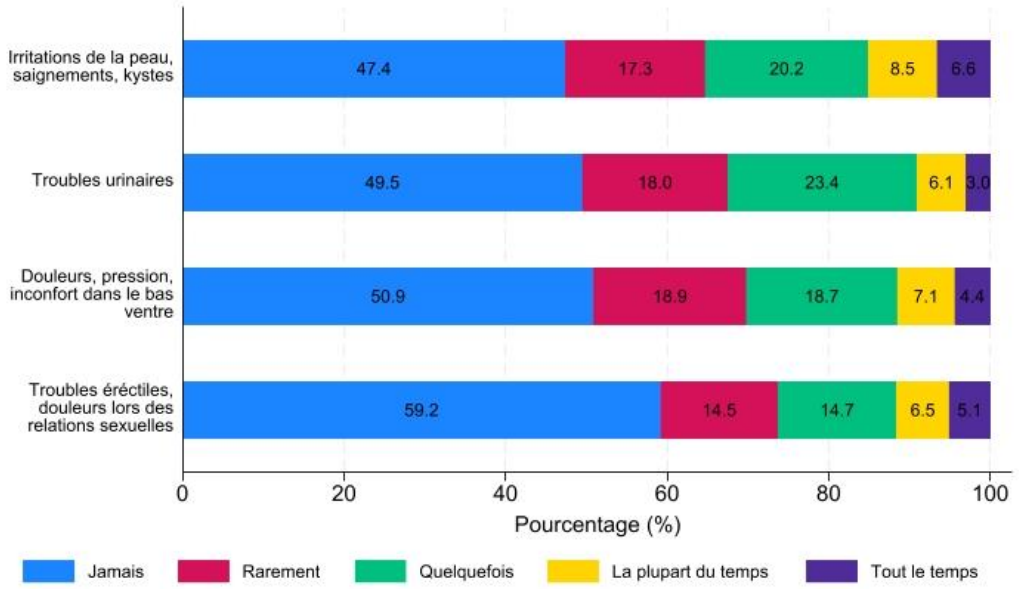
Près d'un tiers des livreurs souffrent de troubles génito-urinaires

La pratique intensive du vélo et le fait de ne pas pouvoir uriner quand on en ressent le besoin peuvent entraîner des douleurs au niveau du fessier et du périnée (la région constituant le plancher du bassin et comprenant l'anus et les organes génitaux externes) ainsi que des troubles génito-urinaires. Afin d'évaluer la prévalence de ces troubles, les livreurs étaient invités à indiquer la fréquence à laquelle ils avaient ressenti un certain nombre de symptômes au cours des 30 derniers jours.

Près d'un tiers des livreurs (35,3 %) rapportent avoir souffert au moins occasionnellement d'irritations de la peau, de saignements dus aux frottements sur la selle ou d'apparition de kystes (20,2 % « quelquefois », 8,5 % « la plupart du temps » et 6,6 % « tout le temps ») (Figure 34). Les résultats montrent également qu'une part importante de livreurs font état, de manière occasionnelle ou plus fréquente, de troubles urinaires (32,5 %), de douleurs, de pression ou d'inconfort dans le bas-ventre (30,2 %) et de troubles érectiles ou de douleurs lors des rapports sexuels (26,3 %).

Figure 34. Troubles génito-urinaires chez les livreurs

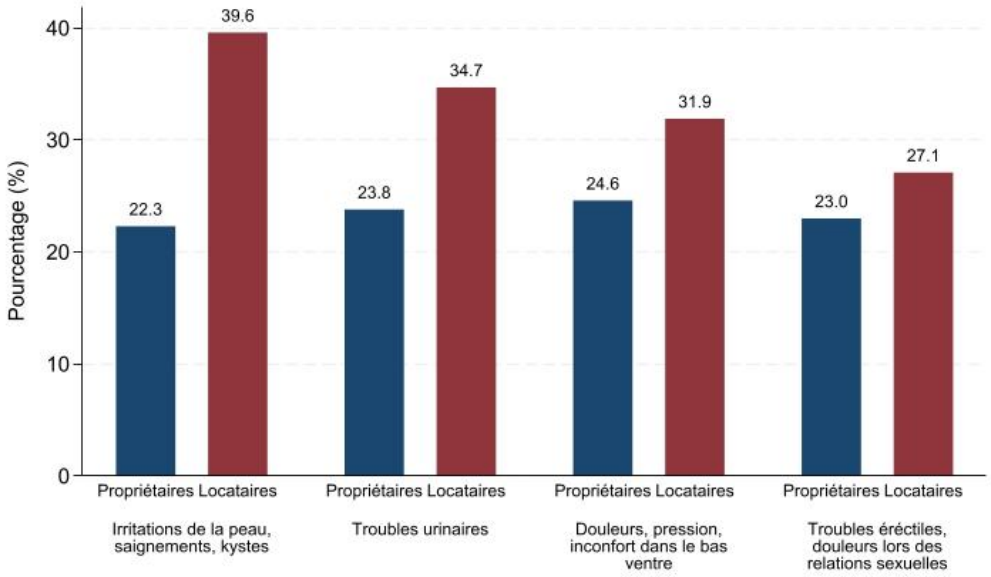
Champ : Ensemble des participants (n=993).
Lecture : 47,4 % des livreurs n'ont jamais eu, au cours des trente derniers jours précédant l'enquête, d'irritations de la peau, de saignements dus aux frottements sur la selle ou d'apparition de kystes.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).
Note : Propositions complètes pour chaque dimension :
- *« Des irritations de la peau, des saignements dus aux frottements sur la selle, l'apparition de kystes (des boules sous la peau) »*
- *« Des troubles urinaires (ex. : difficultés à uriner, uriner s'accompagne de sensations de brûlure, besoin constant d'éliminer de très faibles quantités d'urine) »*
- *« Des douleurs, une pression ou un inconfort dans le bas-ventre (y compris au niveau des parties génitales) »*
- *« Des difficultés à avoir ou maintenir une érection, des douleurs lors des relations sexuelles »*



De plus, les livreurs locataires de compte sont systématiquement plus concernés par ces quatre séries de symptômes que ceux propriétaires de leur compte (Figure 35).

Figure 35. Part des livreurs ayant des troubles génito-urinaires de « quelquefois » à « tout le temps », par statut du compte

Champ : Livreurs propriétaires ou locataires de leur compte (n=967).
Lecture : 22,3 % des livreurs propriétaires de leur compte ont déclaré avoir eu, de « quelquefois » à « tout le temps » au cours des trente derniers jours précédant l'enquête, des irritations de la peau, des saignements dus aux frottements sur la selle ou des apparitions de kystes.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Troubles psychosomatiques

Une forte prévalence de troubles psychosomatiques, plus élevée à Paris qu'à Bordeaux

Les livreurs ont été invités à évaluer la fréquence des troubles psychosomatiques dont ils avaient souffert au cours du mois précédant l'enquête. Environ un tiers d'entre eux a fait état de maux de ventre, de perte d'appétit ou de vertiges de manière occasionnelle (modalité « quelquefois ») ou chronique (modalités « la plupart du temps » ou « tout le temps ») (Tableau 13). La moitié environ a déclaré être sujette à des essoufflements ou à des sensations d'essoufflement, à des problèmes de sommeil, à de la fatigue oculaire ou à de la nervosité récurrents. Enfin, près des deux tiers ont déclaré souffrir de maux de tête, plus de huit sur dix ont indiqué se sentir « quelquefois », « la plupart du temps », voire « tout le temps » fatigués.

Des différences s'observent lorsque l'on considère séparément les livreurs de Paris et ceux de Bordeaux. À quelques exceptions près (maux de tête et de dos), les livreurs de Paris sont en proportion plus nombreux à faire état de symptômes ou de maux récurrents que les livreurs de Bordeaux.

Tableau 13. Part des livreurs souffrant de troubles psychosomatiques de manière récurrente

% avec symptômes ressentis « quelquefois/la plupart du temps/tout le temps » au cours des trente derniers jours	Participants Paris (n=519)	Participants Bordeaux (n=485)	Ensemble (n=1 004)
Problèmes de sommeil	61,1	44,8	53,3
Maux de tête	62,2	64,9	63,5
Mal de dos	64,5	73,9	69,0
Toux, maux de gorge	42,2	25,9	34,4
Mal de ventre/indigestion/brûlures d'estomac	36,8	28,5	32,8
Fatigue oculaire, irritation des yeux	53,7	51,5	52,6
Perte d'appétit	37,4	37,7	37,5
Vertiges	33,0	30,9	32,0
Fatigue	87,3	82,0	84,7
Nervosité	61,2	44,7	53,3
Essoufflement/sensation d'essoufflement	43,7	42,9	43,3

Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : 61,1 % des livreurs à Paris déclarent avoir eu « quelquefois », « la plupart du temps » ou « tout le temps » des problèmes de sommeil au cours des trente derniers jours.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Les locataires de compte sont plus sujets aux troubles psychosomatiques

Outre les écarts observés entre les villes, des différences sont également manifestes lorsque les échantillons sont désagrégés afin de distinguer les propriétaires des locataires de compte. Comme précédemment, les locataires de compte se trouvent dans une situation sensiblement plus précaire que les propriétaires, quelle que soit la ville de résidence et quel que soit le symptôme ou le trouble considéré (Tableau 14).

Santé mentale

La santé mentale des enquêtés est évaluée à l'aide du protocole PHQ-4 (*Patient Health Questionnaire-4*, Löwe et al., 2010). Ce questionnaire invite les répondants à indiquer la fréquence à laquelle ils ont été dérangés par quatre problèmes au cours des deux dernières semaines : un sentiment de nervosité, d'anxiété ou de tension ; une incapacité à contrôler leurs inquiétudes ; un faible intérêt ou plaisir à faire les choses ; ainsi qu'un sentiment de tristesse, de déprime ou de désespoir. Quatre modalités de réponse sont proposées pour chaque item : « jamais », « plusieurs jours », « plus de sept jours » et « presque tous les jours ». À partir de ces réponses, un score composite est construit, permettant de mesurer le degré de détresse psychologique des individus, en distinguant notamment les dimensions de l'anxiété et de la dépression. À noter que le PHQ-4 peut être un outil de dépistage, mais n'a pas valeur de diagnostic.

Tableau 14. Part des livreurs souffrant de troubles psychosomatiques de manière récurrente, par ville et statut du compte

% avec symptômes ressentis "quelquefois/la plupart du temps/tout le temps" au cours des 30 derniers jours	Participants Paris (n=519)		Participants Bordeaux (n=485)		Ensemble (n=1 004)	
	Propriétaires	Locataires	Propriétaires	Locataires	Propriétaires	Locataires
Problèmes de sommeil	48,8	63,2	39,0	47,9	42,4	56,6
Maux de tête	56,0	63,3	59,5	66,9	58,2	64,9
Mal de dos	46,4	67,9	65,4	77,8	58,6	72,1
Toux, maux de gorge	42,9	41,9	28,6	24,8	33,6	34,6
Mal de ventre, indigestion, brûlures d'estomac	23,8	39,0	26,0	30,1	25,2	35,2
Fatigue oculaire, irritation des yeux	46,4	55,1	45,4	54,6	45,8	54,9
Perte d'appétit	28,6	38,1	35,5	39,2	33,1	38,6
Vertiges	25,3	34,8	29,2	31,8	27,8	33,5
Fatigue	83,3	88,1	74,0	85,9	77,3	87,1
Nervosité	51,2	63,0	40,9	46,8	44,5	56,1
Essoufflement/sensation d'essoufflement	44,0	43,3	34,4	46,6	37,8	44,7

Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : À Paris, 48,8 % des livreurs propriétaires de leur compte déclarent avoir eu, « quelquefois », « la plupart du temps » ou « tout le temps », des problèmes de sommeil au cours des trente derniers jours (contre 63,2 % chez les locataires de compte).
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Une santé mentale fragilisée, plus particulièrement chez les livreurs au statut précaire

Les résultats de l'enquête indiquent un état dégradé de la santé mentale des enquêtés avec 44 à 45 % des livreurs en situation de détresse psychologique modérée à sévère, à Paris comme à Bordeaux (Tableau 15). Parmi eux, près de la moitié sont en situation de détresse psychologique sévère. Par ailleurs, les symptômes dépressifs sont un peu plus prévalents que les symptômes anxieux.

Tableau 15. Prévalence de la détresse psychologique, des symptômes d'anxiété et de dépression chez les livreurs

	Participants Paris (n=519)	**Participants Bordeaux (n=485)**	**Ensemble (n=1 004)**
% en situation de détresse psychologique modérée à sévère	45,0	44,1	44,6
dont :			
% présentant des symptômes d'anxiété modérée à sévère	45,7	43,6	44,7
% présentant des symptômes de dépression modérée à sévère	51,0	47,7	49,4
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004). Lecture : 45,0 % des livreurs à Paris sont en situation de détresse psychologique modérée à sévère. Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).			

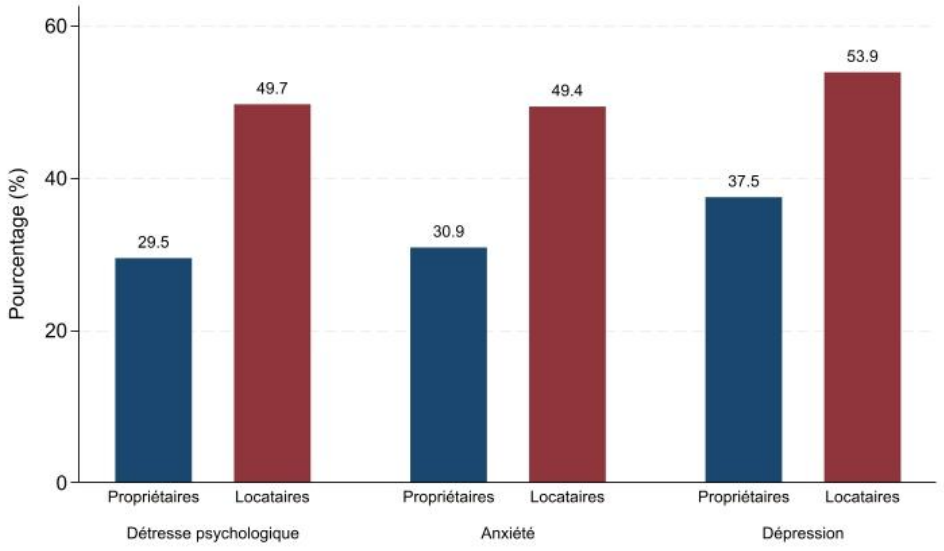
La santé mentale des livreurs apparaît particulièrement dégradée chez les livreurs locataires de compte (Figure 36). Plus de la moitié d'entre eux présentent notamment des symptômes de dépression modérée à sévère (53,9 %, contre 37,5 % chez les propriétaires).

Figure 36. Prévalence de la détresse psychologique, des symptômes d'anxiété et de dépression chez les livreurs, par statut du compte

Champ : Livreurs propriétaires ou locataires de leur compte (n=967).

Lecture : 29,5 % des livreurs propriétaires de leur compte sont en situation de détresse psychologique modérée à sévère.

Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



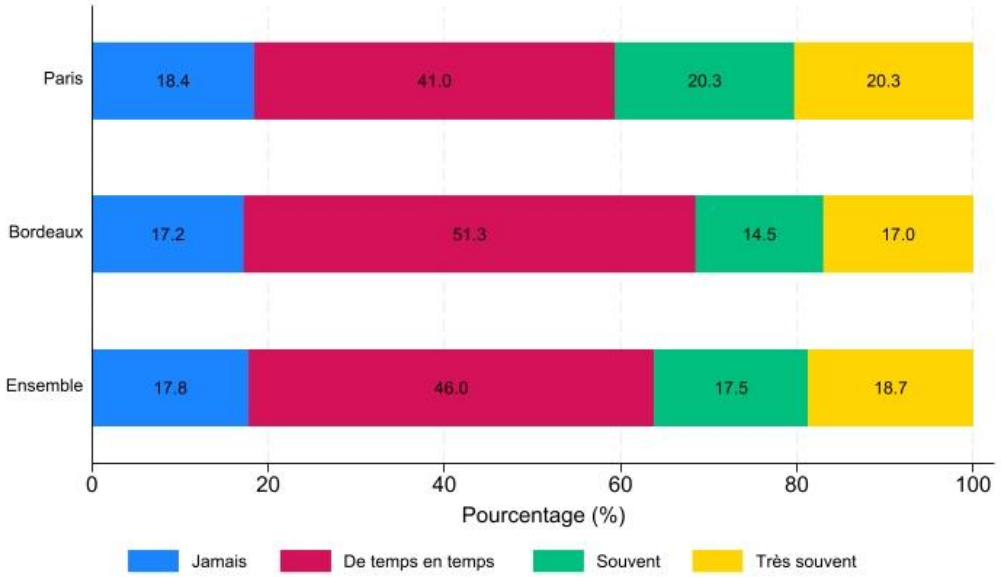
Plus d'un livreur sur trois se dit souvent ou très souvent seul

Un second indicateur vient compléter la mesure de la santé mentale des livreurs : le sentiment de solitude. Il a été demandé aux enquêtés à quelle fréquence ils s'étaient sentis seuls au cours de la période récente. Cet indicateur permet d'appréhender une dimension plus subjective et sociale du bien-être psychologique, souvent négligée dans les outils standardisés

tels que le PHQ-4. Plus d'un tiers des livreurs (36,2 %) indiquent se sentir « souvent » ou « très souvent » seuls. Les livreurs parisiens sont en proportion un peu plus nombreux à souffrir de solitude que les livreurs bordelais (Figure 37). Au total, moins d'un livreur sur 5 déclare ne jamais se sentir seul.

Figure 37. Sentiment de solitude chez les livreurs, par ville

Champ : Livreurs propriétaires ou locataires de leur compte (n=967).
Lecture : 18,4 % des livreurs à Paris ne se sentent jamais seuls.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Accès aux soins

Un recours aux soins restreint, largement conditionné par le niveau de couverture maladie

Près d'un tiers des livreurs n'ont pas consulté de professionnel de santé au cours des douze mois précédant l'enquête (Tableau 16). Ce taux varie toutefois fortement en fonction de la couverture médicale : il atteint 61,9 % chez les livreurs non couverts, contre 19,0 % seulement chez les livreurs couverts. Cette corrélation entre couverture et accès aux soins est sans doute en partie liée à la réduction du coût financier du recours aux soins. Il est également possible que l'accès à la couverture médicale ait été consécutif à un besoin de soins et à un premier recours à un service de santé. Lorsqu'un professionnel de santé a été consulté, il s'agit dans la majorité des cas d'un médecin généraliste.

Tableau 16. Proportion de livreurs ayant eu recours aux soins dans l'année, en fonction du type de professionnel de santé et de la couverture maladie

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous consulté un·e… ?	**Ensemble des livreurs (n=1004)**			**Livreurs éligibles à l'AME (n=617)**		
	Sans couverture maladie (n=319)	**Avec couverture maladie (n=685)**	**Ensemble**	**Sans AME (n=311)**	**Avec AME (n=306)**	**Ensemble**
Médecin généraliste	30,1	74,5	60,6	36,7	74,2	55,3
Dentiste	7,1	21,5	17,0	9,6	19,6	14,6
Ophtalmologue	3,2	11,1	8,6	4,2	12,1	8,1
Gynécologue	0,0	0,4	0,3	0,0	0,0	0,0
Psychiatre ou psychologue	0,6	2,9	2,2	0,3	2,6	1,5
Kinésithérapeute	8,0	8,5	8,3	7,1	8,8	7,9
Autre spécialiste	6,4	11,7	10,0	7,4	13,4	10,4
Rien de tout cela	61,9	19,0	32,4	54,7	19,3	37,1

Note : AME = Aide médicale de l'État.
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : Parmi les livreurs enquêtés par l'étude SANTE-Course, 30,1 % des personnes déclarant n'avoir aucune couverture maladie ont consulté un médecin généraliste au cours des 12 derniers mois, contre 74,5 % de ceux qui déclarent avoir accès à une couverture maladie.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

La couverture médicale influence également le lieu de soins. Les livreurs couverts ont davantage tendance à consulter un médecin en cabinet, tandis que ceux qui n'en ont pas s'adressent à une pharmacie ou renoncent aux soins (Tableau 17).

Des comportements de recours aux soins qui diffèrent sensiblement entre Paris et Bordeaux

La comparaison de la situation à Paris et Bordeaux révèle des pratiques différenciées : en termes de non-recours d'abord, il apparaît que sur l'ensemble des livreurs parisiens, 44,3 % n'ont pas consulté au cours des 12 derniers mois contre 20,0 % parmi les livreurs bordelais (Tableau 18). En outre, les livreurs parisiens ne sont que 47,6 % à avoir consulté un médecin généraliste, quand cette proportion atteint 74,0 % parmi les livreurs bordelais.

Tableau 17. Lieux et professionnels de santé habituellement consultés par les livreurs en cas de problème de santé, selon l'existence ou non d'une couverture maladie

Lorsque vous avez un problème de santé, où allez-vous consulter habituellement ?	**Ensemble des livreurs (n=1 004)**			**Livreurs éligibles à l'AME (n=617)**		
	Sans couverture maladie (n=319)	**Avec couverture maladie (n=685)**	**Ensemble**	**Sans AME (n=311)**	**Avec AME (n=306)**	**Ensemble**
Chez le médecin (en cabinet)	16,9	58,8	45,5	22,8	44,4	33,6
Aux urgences	15,1	14,5	14,6	14,8	17,3	16,1
À la PASS	7,2	7,9	7,7	6,8	15,7	11,2
Dans un centre de soins de la SS, un ESI	0,3	1,0	0,8	0,0	1,6	0,8
Dans une association (y compris les CASO)	0,9	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0
Chez un médecin traditionnel (guérisseur)	0,6	0,0	0,2	0,3	0,0	0,2
À la pharmacie	42,3	14,2	23,1	39,2	16,3	27,9
Dans un autre lieu de soins	0,9	0,6	0,7	1,0	1,0	1,0
Ne consulte pas	15,1	1,8	6,0	13,5	1,6	7,6

Note : AME = Aide médicale de l'État.
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : Parmi les livreurs enquêtés par l'étude SANTE-Course, 16,9 % des personnes déclarant n'avoir aucune couverture maladie ont pour habitude de consulter un médecin généraliste en cabinet lorsqu'ils ont besoin de soins, contre 58,8 % de ceux qui déclarent avoir accès à une couverture maladie.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Tableau 18. Proportion de livreurs ayant eu recours aux soins dans l'année, en fonction du type de professionnel de santé et de la ville

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous consulté un·e… ?	**Participants Paris (n= 519)**	**Participants Bordeaux (n=485)**	**Ensemble (n=1 004)**
Médecin généraliste	47,6	74,0	60,4
Dentiste	15,0	18,8	16,8
Ophtalmologue	12,5	4,3	8,6
Gynécologue	0,2	0,6	0,4
Psychiatre ou psychologue	2,5	1,9	2,2
Kinésithérapeute	4,0	12,8	8,3
Autre spécialiste	7,7	12,4	10,0
Rien de tout cela	44,3	20,0	32,6

Note : Les totaux peuvent excéder 100 % car plusieurs réponses sont possibles.
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : 47,6 % des livreurs enquêtés à Paris ont consulté un médecin généraliste au cours des douze derniers mois.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

On observe également des différences entre les livreurs de Paris et de Bordeaux, selon qu'ils fréquentent ou non la Maison des Coursiers ou des Livreurs (MC/ML) (Tableau 19). De façon générale, les livreurs qui fréquentent la MC/ML consultent plus souvent un médecin, qu'il soit généraliste ou spécialiste, et cela est d'autant plus vrai à Paris. À Bordeaux, ce sont les consultations spécialisées qui diffèrent et sont plus élevées chez les livreurs qui fréquentent la MC/ML.

Tableau 19. Proportion de livreurs ayant eu recours aux soins dans l'année, en fonction du type de professionnel de santé, de la ville et de la fréquentation de la Maison des Coursiers/Livreurs

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous consulté un·e… ?	**Participants Paris (n=519)**		**Participants Bordeaux (n=485)**		**Ensemble (n=1 004)**	
	Fréquente la MC/ML (n=129)	**Ne fréquente pas la MC/ML (n=390)**	**Fréquente la MC/ML (n=280)**	**Ne fréquente pas la MC/ML (n=205)**	**Fréquente la MC/ML (n=409)**	**Ne fréquente pas la MC/ML (n=595)**
Médecin généraliste	64,3	42,1	72,1	76,6	69,7	53,9
Dentiste	23,3	12,3	18,2	19,5	19,8	14,8
Ophtalmologue	22,5	9,2	6,4	1,5	11,5	6,6
Gynécologue	0,0	0,3	0,0	1,5	0,0	0,7
Psychiatre ou psychologue	3,1	2,3	2,5	1,0	2,7	1,8
Kinésithérapeute	4,7	3,8	16,1	8,3	12,5	5,4
Autre spécialiste	7,0	7,9	12,1	12,7	10,5	9,6
Rien de tout cela	25,6	50,5	21,8	17,6	23,0	39,2

Note : MC=Maison des Coursiers. ML=Maison des Livreurs. Les totaux peuvent excéder 100 % car plusieurs réponses sont possibles.
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : Parmi les livreurs parisiens qui fréquentent la maison des coursiers, 64,3 % ont consulté un médecin généraliste au cours des douze derniers mois.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

Les différences de pratique entre les deux villes se retrouvent dans le Tableau 20. De façon générale, les livreurs parisiens sont proportionnellement moins nombreux à consulter un médecin en cas de problème de santé que les livreurs bordelais (32,6 % contre 59,4 %) et beaucoup plus nombreux à s'adresser à une pharmacie (37,2 % contre 8,0 %), sans doute en partie parce qu'ils sont moins nombreux à disposer d'une couverture maladie.

Renoncement aux soins

Un tiers des livreurs ont renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois

Un tiers (32,7 %) des livreurs déclarent avoir renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois, alors qu'ils en avaient besoin. Cette proportion est de 57,7 % chez les livreurs ne disposant pas d'une couverture santé et de 22,3 % chez les livreurs couverts.

Tableau 20. Lieux et professionnels de santé habituellement consultés par les livreurs en cas de problème de santé, en fonction de la ville

Lorsque vous avez un problème de santé, où allez-vous consulter habituellement ?	**Participants Paris (n= 519)**	**Participants Bordeaux (n=485)**	**Ensemble (n= 1 004)**
Chez le médecin (en cabinet)	32,6	59,4	45,5
Aux urgences	17,0	12,2	14,6
À la PASS (Permanence d'Accès aux Soins de Santé)	1,7	14,0	7,7
Dans un centre de soins, de la sécurité sociale, un ESI	0,8	0,8	0,8
Dans une association (y compris les CASO)	0,8	0,8	0,8
Chez un médecin traditionnel (guérisseur)	0,2	0,2	0,2
À la pharmacie	37,2	8,0	23,1
Dans un autre lieu de soins	0,6	0,8	0,7
Ne consulte pas	8,3	3,5	6,0
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004). Lecture : 32,6 % des livreurs à Paris consultent habituellement un médecin en cabinet lorsqu'ils ont un problème de santé. Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).			

Les livreurs ont renoncé à consulter un médecin généraliste ou un spécialiste dans 77,0 % et 33,8 % des cas respectivement. Un tiers a renoncé à acheter des médicaments et 6 % à acheter des lunettes ou des lentilles.

Parmi les livreurs qui sont éligibles à l'AME, 40,1 % déclarent avoir renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois alors qu'ils en avaient besoin. Cette proportion est de 55,9 % chez les bénéficiaires de l'AME et de 24,1 % chez les non-bénéficiaires.

Le manque de moyens financiers, un facteur de renoncement aux soins parmi d'autres

Paradoxalement, la part des livreurs dont le renoncement aux soins est dû à un manque de moyens est sensiblement la même qu'ils soient couverts ou non-couverts (autour de 38 %) (Tableau 21). Le coût n'est donc qu'un facteur parmi d'autres. Parmi les autres raisons invoquées, les livreurs couverts citent par ordre décroissant d'importance des problèmes de papiers, le fait qu'ils ont préféré attendre que ça passe ou le manque de temps, tandis que les livreurs non couverts citent prioritairement des problèmes de papiers et des problèmes de langue.

Tableau 21. Part des livreurs ayant renoncé aux soins, selon le motif invoqué et la présence ou l'absence de couverture maladie

Pourquoi avoir renoncé aux soins ?	**Ensemble des livreurs ayant renoncé aux soins de santé au cours des douze derniers mois (n=328)**			**Ensemble des livreurs éligibles à l'AME ayant eu un besoin en soins de santé au cours de douze derniers mois (n=242)**		
	Sans couverture maladie (n=178)	**Avec couverture maladie (n=150)**	**Ensemble**	**Sans AME (n=170)**	**Avec AME (n=72)**	**Ensemble**
Vous ne pouviez pas vous les payer	37,1	38,7	37,8	38,2	36,1	37,6
Vous avez préféré attendre que ça passe	18,5	33,3	25,3	20,0	38,9	25,6
Vous ne saviez pas qui aller voir	14,0	8,0	11,3	16,5	5,6	13,2
À cause des problèmes de langue	33,7	13,3	24,4	34,7	6,9	26,4
À cause de problèmes de papiers	86,0	37,3	63,7	85,9	47,2	74,4
Vous aviez peur des soins	2,2	10,0	5,8	1,8	15,3	5,8
Pas le temps d'aller chez le médecin	10,1	32,7	20,4	13,5	34,7	19,8
C'était trop loin ou trop compliqué d'y aller	9,6	15,3	12,2	11,8	15,3	12,8
Autre	7,9	8,7	8,2	8,2	12,5	9,5

Note : AME = Aide médicale de l'État. Les totaux peuvent dépasser 100 % car plusieurs raisons ont pu être avancées par les personnes interrogées.
Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004).
Lecture : 37,1 % des livreurs ayant renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois et sans couverture maladie ont indiqué que cela était dû à un manque de moyens.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

La comparaison entre les livreurs parisiens et bordelais révèle là encore des différences marquées entre les deux villes (Tableau 22). À Bordeaux, les livreurs avancent principalement deux raisons pour expliquer pourquoi ils ont renoncé à se faire soigner : leur incapacité à payer et des problèmes de papiers. Ces deux raisons sont également évoquées par les livreurs parisiens, mais ces derniers sont nombreux à mentionner d'autres raisons : des barrières linguistiques, un manque de temps, une préférence pour laisser le problème se résoudre tout seul, etc.

Tableau 22. Part des livreurs ayant renoncé aux soins, selon le motif invoqué et la ville

Pourquoi avoir renoncé aux soins ?	**Paris (n=247)**	**Bordeaux (n=81)**	**Ensemble (n=328)**
Vous ne pouviez pas vous les payer	32,0	55,6	37,8
Vous avez préféré attendre que ça passe	31,2	7,4	25,3
Vous ne saviez pas qui aller voir	15,0	0,0	11,3
À cause des problèmes de langue	30,8	4,9	24,4
À cause de problèmes de papiers	67,2	53,1	63,7
Vous aviez peur des soins	7,3	1,2	5,8
Vous n'aviez pas le temps d'aller chez le médecin	26,3	2,5	20,4
C'était trop loin ou trop compliqué d'y aller	15,8	1,2	12,2
Autre	10,5	1,2	8,2
Note : AME = Aide médicale de l'État. Les totaux peuvent dépasser 100 % car plusieurs raisons ont pu être avancées par les personnes interrogées. Champ : Ensemble des livreurs (n=1 004). Lecture : Parmi les livreurs parisiens ayant renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois, 32,0 % ont indiqué que cela était dû à un manque de moyens. Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).			

Refus de soins

Parmi les livreurs disposant de l'AME, 19,5 % déclarent qu'il leur est déjà arrivé qu'on leur refuse une consultation médicale parce qu'ils bénéficiaient de ce droit.

Contrôles et exposition aux discriminations et aux violences

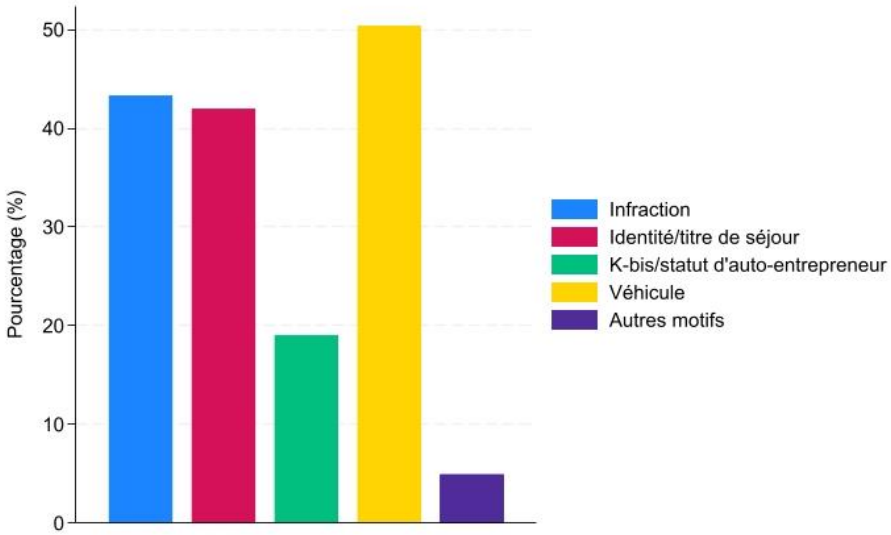
Contrôles de police

Près de deux livreurs sur trois ont été contrôlés par la police au moins une fois au cours des 12 mois précédant l'enquête

À la question "*Avez-vous déjà été contrôlé par la police (que ce soit en livraison, y compris sur le trajet retour, ou en attente/recherche de commande) ?*", près de deux livreurs sur trois répondent par l'affirmative. Les motifs invoqués sont variés. Le contrôle lié au véhicule constitue la raison la plus fréquemment citée : la moitié des livreurs concernés indiquent avoir été interpellés en raison d'un soupçon de véhicule débridé ou volé, ou encore pour l'utilisation d'un vélo Véligo. Les infractions au code de la route (telles que le non-respect de la signalisation ou le port d'écouteurs en conduisant) sont mentionnées par 43 % des livreurs contrôlés, un chiffre quasi similaire à celui des contrôles d'identité et/ou de titre de séjour, qui concernent 42 % d'entre eux (Figure 38). Par ailleurs, 19 % des livreurs rapportent avoir fait l'objet d'une vérification de leur extrait Kbis (le document permettant de prouver qu'une entreprise est immatriculée au registre du commerce et des sociétés) ou de leur compte sur l'application de livraison, dans le but de contrôler la concordance entre leur identité et leur statut d'auto-entrepreneur, des contrôles parfois réalisés en lien avec l'Urssaf. Enfin, 5 % des livreurs mentionnent un autre motif, tel qu'un signalement d'un client ou un contrôle du contenu du sac de livraison.

Figure 38. Motifs des contrôles de police

Champ : Ensemble des livreurs ayant déjà fait l'objet d'un contrôle (n=663).
Lecture : 43 % des livreurs qui ont déjà été au moins une fois contrôlés par la police l'ont été pour une infraction au code de la route.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Exposition aux discriminations

Près de six livreurs sur dix déclarent avoir subi des discriminations dans le cadre de leur travail

Respectivement 40,1 % et 18,2 % des enquêtés déclarent avoir « parfois » et « souvent » subi des traitements inégalitaires ou des discriminations dans le cadre de leur travail en tant que livreur. Parmi eux, la très grande majorité (86 %) estime que ces traitements inégalitaires ou ces discriminations étaient liés à leur activité de livreur (Figure 39). Concernant les critères de discrimination interdits par la loi, les principaux cités par les livreurs sont la couleur de peau (57 %), l'origine ou la nationalité (45 %) et l'accent ou la façon de parler (32 %).

Pour qu'une discrimination soit reconnue par la loi, trois éléments doivent être réunis : un traitement moins favorable d'une personne, un critère de discrimination interdit par la loi, et un domaine reconnu par la loi comme pouvant mener à une discrimination, comme la situation d'emploi. Nous présentons donc ici une mesure de la discrimination plus élargie que celle du cadre légal. En effet, nous ouvrons au répondant la possibilité de déclarer un critère de discrimination ne rentrant pas dans les critères interdits par la loi : le « métier de livreur ». Toutefois, il est important de rappeler que ce critère est proposé au répondant après avoir demandé s'il avait déjà subi des traitements inégalitaires ou des discriminations dans le cadre de son travail.

Quant aux domaines définis par la loi, nous avons également une interprétation élargie car la relation professionnelle entre livreurs, clients, restaurateurs et plateformes est justement en cours de stabilisation juridique. Nous avons implicitement considéré que la relation de travail – et de subordination – était caractérisée afin de définir un domaine susceptible d'entrer dans la définition d'une discrimination.

Les auteurs des discriminations subies par les livreurs sont, dans la très grande majorité des cas, les personnes avec lesquelles ils sont le plus fréquemment en contact dans l'exercice de leur activité (Figure 40). Il s'agit principalement des employés de restaurants, auprès desquels les livreurs récupèrent les commandes (80 %) et des clients qu'ils livrent (83 %).

Figure 39. Principaux motifs de discrimination

Champ : Ensemble des participants.
Lecture : 57 % des livreurs ayant subi des discriminations estiment qu'elles étaient dues à leur couleur de peau.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).

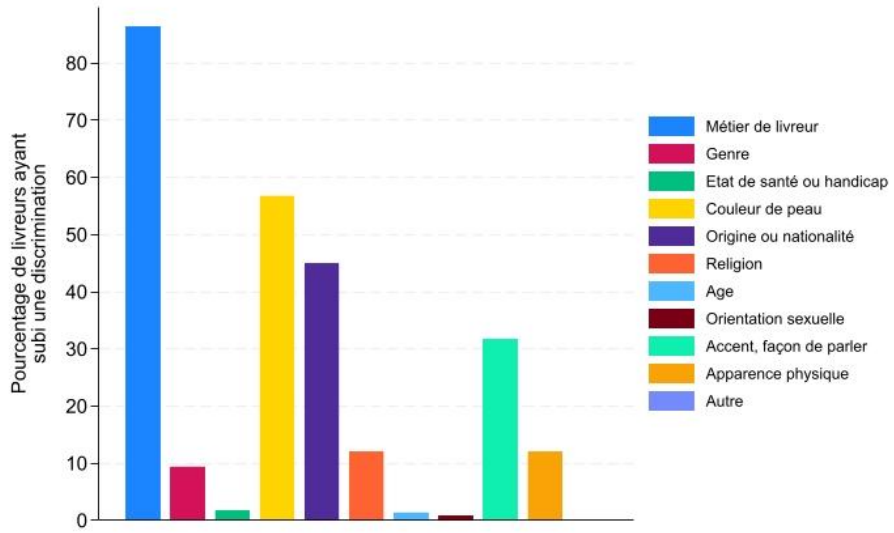
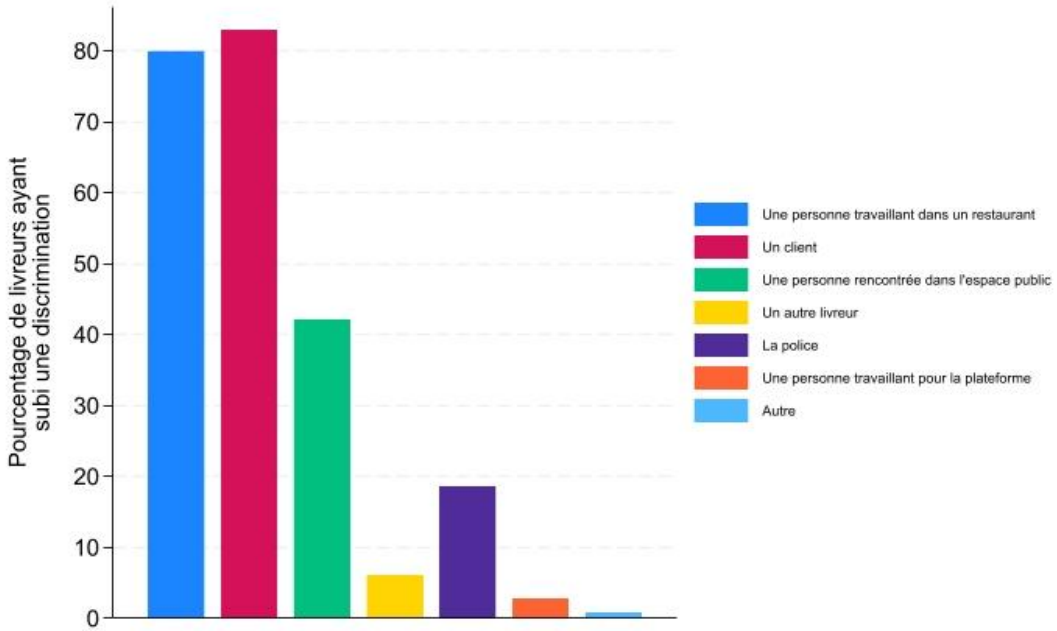


Figure 40. Principaux auteurs de discriminations

Champ : Ensemble des participants.
Lecture : Les employés de restaurant sont cités par 80 % des livreurs ayant été victimes de discrimination. Le total des pourcentages est supérieur à 100 % car les livreurs peuvent citer plusieurs auteurs.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Exposition à la violence

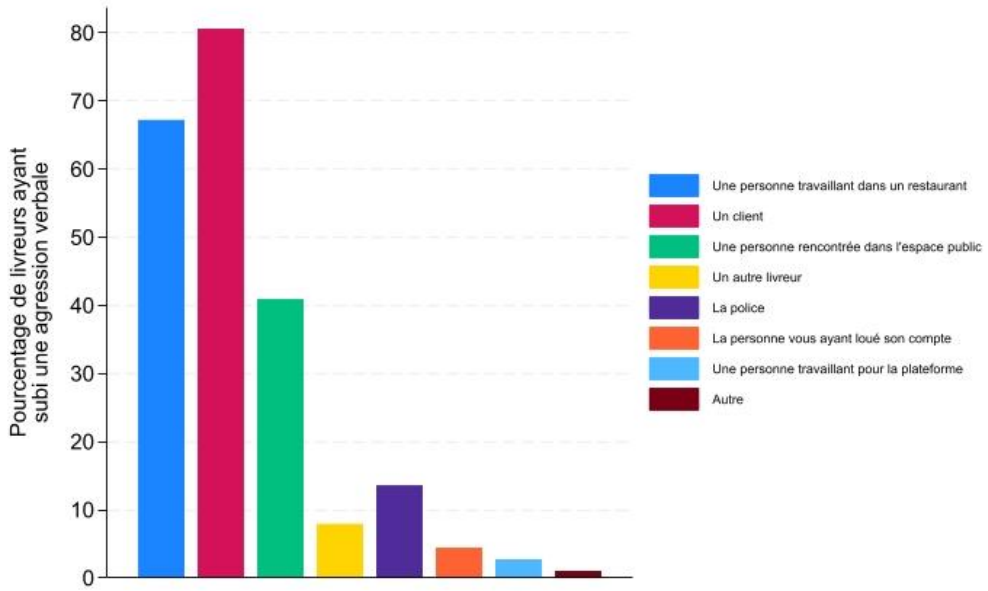
Six livreurs sur dix déclarent avoir déjà été exposés à une agression verbale dans le cadre de leur travail

Respectivement 45,9 % et 13,8 % des enquêtés déclarent avoir « parfois » et « souvent » été exposés à une agression verbale dans le cadre de leur travail.

Là encore, les auteurs de ces agressions verbales sont majoritairement les personnes avec lesquelles ils sont le plus fréquemment en contact dans l'exercice de leur activité, à savoir des employés de restaurants (67 %) et des clients qu'ils livrent (81 %) (Figure 41). Respectivement 41 % et 14 % des livreurs citent également des personnes rencontrées dans l'espace public ou la police parmi les auteurs d'agressions verbales.

Figure 41. Principaux auteurs d'agressions verbales

Champ : Ensemble des participants.
Lecture : Les employés de restaurant sont cités par 67 % des livreurs ayant été exposés à une agression verbale.
Le total des pourcentages est supérieur à 100 % car les livreurs peuvent citer plusieurs auteurs.
Source : Enquête SANTE-COURSE (2025).



Un quart des livreurs déclare avoir déjà été exposé à une agression physique dans le cadre de son travail

Respectivement 22,5 % et 2,2 % des enquêtés déclarent avoir « parfois » et « souvent » été exposés à une agression physique dans le cadre de leur travail.

Les trois catégories d'auteurs les plus fréquemment citées par les livreurs ayant déjà été victimes d'une agression physique sont les employés de restaurant (cités par 54 % d'entre eux), les clients (67 %) et les personnes rencontrées dans l'espace public (35 %).

Parmi les locataires de compte, trois sur dix déclarent avoir déjà subi une forme de violence économique ou administrative de la part de la personne qui leur loue le compte

Parmi les livreurs qui sont locataires d'un compte, 23,9 % déclarent avoir « parfois » subi une forme de violence économique ou administrative de la part du propriétaire du compte, et 4,7 % déclarent en avoir subi « souvent ». Ce type de violence peut prendre la forme du non-versement des sommes dues, de la confiscation de documents, de la menace de signalement ou encore du chantage.

Conclusion

Ce rapport présente les premiers résultats descriptifs d'une étude qui examine les répercussions de l'organisation du « travail plateformisé » sur la santé physique et mentale des travailleurs, notamment des livreurs de plateformes numériques de livraison de repas. Ces résultats sont issus d'une enquête menée de janvier à mai 2025 à Paris et à Bordeaux, puis jusqu'en juillet 2025 à Paris uniquement. Au total, 1 004 livreurs ont été interrogés : 519 à Paris et 485 à Bordeaux.

La première série de résultats documente le profil des livreurs, les caractéristiques de leur activité de livraison et leurs conditions de travail. Les livreurs de plateforme sont majoritairement des hommes, jeunes, nés à l'étranger et sans titre de séjour stable. Près de la moitié d'entre eux ont connu au moins une journée sans manger, par manque d'argent, au cours des douze derniers mois. Aucun des livreurs interrogés n'est salarié et environ trois quarts d'entre eux sont « locataires » du compte à partir duquel ils travaillent. Leur maintien dans cette activité s'explique principalement par leur précarité économique et statutaire, puisque 91,2 % des livreurs sans titre de séjour interrogés ne souhaiteraient pas poursuivre la livraison à temps plein si leur situation était régularisée. Les livreurs fortement dépendants économiquement de la livraison, mais également d'une seule plateforme au sein du secteur de la livraison dont ils tirent l'essentiel de leurs revenus. Les livreurs interrogés gagnent en moyenne 1 480 euros bruts par mois, soit moins de 6 euros bruts par heure ou moins de 5 euros bruts par course.

Ces revenus moyens correspondent à une intensité de travail très élevée. Les livreurs de plateformes interrogés effectuent en moyenne 413 livraisons par mois et, en ce qui concerne les livreurs travaillant pour Uber Eats, parcourent 833 kilomètres par mois (sans compter les trajets de retour au point d'attente). La majorité des livreurs déclarent travailler à temps plein pour les plateformes : entre 11 et 12 mois par an, 6 à 7 jours par semaine, plus de 6 heures par jour, pour une durée habituelle de travail de 63 heures par semaine en moyenne. Les livreurs locataires de compte ont une intensité de travail plus importante que celle des propriétaires de compte.

Ces conditions de travail s'accompagnent d'un état de santé physique moins bon que dans la population générale, et les livreurs estiment qu'il s'est dégradé depuis le début de leur activité. Les troubles psychosomatiques et musculosquelettiques sont très prévalents. Les livreurs locataires de comptes sont également plus touchés par des problèmes de santé physique ou mentale que les propriétaires de comptes.

Malgré cette situation sanitaire très dégradée, 32 % des livreurs ne disposent d'aucune couverture santé. Le recours aux professionnels de santé est globalement limité chez les livreurs de plateformes et fortement influencé par leur niveau de couverture maladie, le statut de leur compte et leur ville d'exercice. Un tiers d'entre eux ont renoncé à des soins de santé au cours des douze derniers mois. Le manque de moyens financiers est l'une des causes de ce renoncement, tout comme l'absence de titre de séjour.

Enfin, les livreurs sont très fréquemment contrôlés par la police dans le cadre de leur travail, et la plupart de ces contrôles portent sur leur identité ou leur titre de séjour. Ils font également état de traitements inégalitaires et de discriminations fréquentes, ainsi que de violences verbales et physiques, notamment de la part de personnes travaillant pour un restaurant ou de clients. Ils déclarent également subir une forme de violence économique ou administrative de la part de leur loueur de compte.

SANTE-COURSE est la première étude à grande échelle à documenter et à objectiver les liens entre la santé et les conditions de vie et de travail des livreurs de plateformes en France. Elle révèle une situation médico-sociale alarmante, étroitement liée à la précarité socio-économique et administrative de ces travailleurs. Ce secteur d'activité repose ainsi sur une main-d'œuvre économiquement dépendante des plateformes numériques de travail. Les résultats suggèrent un degré élevé de subordination des livreurs envers les plateformes, associé à un contrôle algorithmique perçu comme important, ce qui contraste avec leur statut juridique de travailleurs indépendants.

L'étude montre l'ampleur et la complexité des difficultés auxquelles les livreurs de plateformes sont confrontés, tant sur le plan des conditions de vie et de travail que de la santé physique, mentale et de l'accès aux droits et aux soins. Elle souligne la nécessité de mettre en place des interventions ciblées pour répondre à ces enjeux et appelle à une mobilisation conjointe des pouvoirs publics, des plateformes, des professionnels de la santé au travail et des acteurs associatifs afin d'améliorer les conditions d'emploi, de renforcer la prévention en matière de santé et de sécurité au travail, et de promouvoir un travail décent, en cohérence avec les objectifs de l'Agenda 2030 pour le développement durable.

Une directive européenne visant à réguler le travail de plateforme doit être transposée en droit français dans les prochains mois. Elle impose aux États membres de mieux prendre en compte les enjeux du management algorithmique et d'instaurer un type de présomption de salariat pour les travailleurs de plateformes. La composition socio-démographique du groupe des livreurs de plateformes et leur précarité administrative et de statut vis-à-vis du compte qu'ils utilisent pour travailler rendent vaine toute tentative de requalification en statut de salarié sans que ne soit au préalable abordée la question de la régularisation de leur situation administrative.

Bibliographie

Aguilera, A., Dablanc, L. & Rallet, A. (2018). L'envers et l'endroit des plateformes de livraison instantanée Enquête sur les livreurs micro-entrepreneurs à Paris. Réseaux, 212(6), 23-49. https://doi.org/10.3917/res.212.0023

Aldana, J., Bellamy, R., Le Lay , S., Lemozy, F. & Vidal, J. 2024. *Travailleurs des plateformes de livraison : enjeux de santé physique et mentale : Résultats d'une recherche exploratoire réalisée à partir d'une enquête en psychodynamique du travail et d'une intervention en ergo-toxicologie*. *Rapport Convention n°2023-CRD-03*. anses-04500164. https://anses.hal.science/anses-04500164

Anses. (2025). Travailleurs des plateformes numériques de livraison de repas. Avis de l'Anses. Rapport d'expertise collective. Maisons-Alfort, Anses. https://www.anses.fr/sites/default/files/AP2021-SA-0045RA.pdf

Augure Studio. 2025. « Géographie de l'invisible ». Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal. ISBN 978-2-35487-085-0.

Beatriz, M. (2024). Les travailleurs de plateforme : quels profils et quelles conditions de travail ? Dares, Analyses et indicateurs, (69). https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/2e5046ed2997f12cb9228bf476204c6d/Dares_DA_Travailleurs_Plateformes.pdf

Beatriz, M. (2025). Méthodologie statistique de l'enquête sur le vécu du travail depuis le début de la crise sanitaire liée au covid-19 (TraCov 2). Dares, Document d'études n°282. https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/1a765da7a47a4648b0503e949c2f8e1d/DE_m%C3%A9thodo_TraCov2%20.pdf

Bista, S., Dureau, C. & Chaix, B. (2022). « Personal Exposure to Concentrations and Inhalation of Black Carbon According to Transport Mode Use: The MobiliSense Sensor-Based Study ». *Environment International* 158:106990. doi:10.1016/j.envint.2021.106990.

Blanchet, A., & Gotman, A. (2007). *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*. Nathan.

Botton, H. (2022). L'ubérisation des quartiers populaires. Compas Zoom pour Agir, n°27. http://www.lecompas.fr/doc/CompaszOOm27-24nov2022.pdf

Bousmah, M., Gosselin, A., Coulibaly, K., Ravalihasy, A., Taéron, C., Senne, J.-N., Gubert,, F. Desgrées du Loû, A., for the MAKASI Study Group. (2023). « Immigrants' Health Empowerment and Access to Health Coverage in France: A Stepped Wedge Randomised Controlled Trial ». *Social Science & Medicine* 339:116400. doi:10.1016/j.socscimed.2023.116400.

Burban, C. (2023). « La dimension spatiale du travail des livreurs des plateformes », Carnets de géographes [En ligne], 17 | 2023, mis en ligne le 15 janvier 2024, consulté le 04 février 2026. URL : http://journals.openedition.org/cdg/9286 ; DOI : https://doi.org/10.4000/cdg.9286

Christie, N. & Ward, H. (2019). « The Health and Safety Risks for People Who Drive for Work in the Gig Economy ». *Journal of Transport & Health* 13:115-27. doi:10.1016/j.jth.2019.02.007.

Crawford, J. O. (2007). The Nordic musculoskeletal questionnaire. Occupational medicine, 57(4), 300-301. https://doi.org/10.1093/occmed/kqm036

Dablanc, L., Aguilera, A., Krier, C., Cognez, A., Chretien, J. et al.. (2022). Etude 2022 sur les livreurs des plateformes à Paris et en petite couronne. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2022, 118p. hal-03903591

Delpierre, Cyrille, Stéphanie Vandentorren, Michelle Kelly-Irving, Damien Mouly, Émilie Counil, Isabelle Grémy, Thierry Lang, et Marie-Josèphe Saurel-Cubizolles. 2021. « Les inégalités sociales de santé à l'heure de l'épidémie de Covid-19 ». *ADSP* 113(1):35-49. doi:10.3917/aedesp.113.0035.

van Doorn, Niels, Fabian Ferrari, et Mark Graham. 2022. « Migration and Migrant Labour in the Gig Economy: An Intervention ». *Work, Employment and Society* 09500170221096581. doi:10.1177/09500170221096581.

Dourgnon, P., F. Jusot, A. Marsaudon, J. Sarhiri, et J. Wittwer. 2022. « Just a Question of Time? Explaining Non-Take-up of a Public Health Insurance Program Designed for Undocumented Immigrants Living in France ». *Health Economics, Policy, and Law* 1-17. doi:10.1017/S1744133122000159.

Freni-Sterrantino, Anna, et Vincenzo Salerno. 2021. « A Plea for the Need to Investigate the Health Effects of Gig Economy ». *Frontiers in Public Health* 9:638767. doi:10.3389/fpubh.2021.638767.

Gosselin, Anne, Séverine Carillon, Karna Coulibaly, Valéry Ridde, Corinne Taéron, Veroska Kohou, Iris Zouménou, Romain Mbiribindi, Nicolas Derche, Annabel Desgrées du Loû, et MAKASI Study Group. 2019. « Participatory Development and Pilot Testing of the Makasi Intervention: A Community-Based

Outreach Intervention to Improve Sub-Saharan and Caribbean Immigrants' Empowerment in Sexual Health ». *BMC Public Health* 19(1):1646. doi:10.1186/s12889-019-7943-2.

Le Lay, S., & Lemozy, F. (2021). « "Pour faire 100, il faut suer du sang !" La place de l'auto-accélération dans la rationalité pathique des livreurs de plateformes numériques » ». Socioscapes. International Journal of Societies, Politics, and Cultures, no 2, 157-79.

Lequy, Emeline, Jack Siemiatycki, Kees de Hoogh, Danielle Vienneau, Jean-François Dupuy, Valérie Garès, Ole Hertel, Jesper Heile Christensen, Sergey Zhivin, Marcel Goldberg, Marie Zins, et Bénédicte Jacquemin. 2021. « Contribution of Long-Term Exposure to Outdoor Black Carbon to the Carcinogenicity of Air Pollution: Evidence Regarding Risk of Cancer in the Gazel Cohort ». *Environmental Health Perspectives* 129(3):37005. doi:10.1289/EHP8719.

Lemozy, F. (2019). La tête dans le guidon. Être coursier à vélo avec Deliveroo. *La nouvelle revue du travail*, (14). https://doi.org/10.4000/nrt.4673

Löwe, B., Wahl, I., Rose, M., Spitzer, C., Glaesmer, H., Wingenfeld, K., Schneider, A., & Brähler, E. (2010). A 4-item measure of depression and anxiety: validation and standardization of the Patient Health Questionnaire-4 (PHQ-4) in the general population. *Journal of affective disorders*, *122*(1-2), 86–95. https://doi.org/10.1016/j.jad.2009.06.019

Marzo, Claire. 2021. « Comparaison britannique des tentatives de protection sociale des travailleurs de plateformes au prisme de la pandémie : vers un nouvel équilibre entre acteurs publics et privés ? » *Revue de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale* (3):142-63. doi:10.4000/rdctss.2175.

Meemken, Eva-Marie, Marc F. Bellemare, Thomas Reardon, et Carolina M. Vargas. 2022. « Research and Policy for the Food-Delivery Revolution ». *Science* 377(6608):810-13. doi:10.1126/science.abo2182.

Patys, Pauline. 2024. "Les conditions de travail et de santé des livreurs de repas de plateforme numérique". Mémoire de Master 2 Espaces, Sociétés et Territoires, Université de Paris-Est Créteil

Popan, Cosmin. 2021. « Embodied Precariat and Digital Control in the "Gig Economy": The Mobile Labor of Food Delivery Workers ». *Journal of Urban Technology* 1-20. doi:10.1080/10630732.2021.2001714.

Rodó-de-Zárate, Maria. 2014. « Developing geographies of intersectionality with Relief Maps: reflections from youth research in Manresa, Catalonia ». *Gender, Place & Culture* 21(8):925-44. doi:10.1080/0966369X.2013.817974.

Rolland-Guillard Louise, Charrance Géraldine, Morand Elisabeth, 2020, Quelles méthodes pour estimer la taille d'une population difficile à enquêter ?, Paris, Ined, Document de travail, 255

Santé publique France. (2025). Baromètre de Santé publique France : résultats de l'édition 2024. Saint-Maurice, Santé publique France

Semaan, S. (2010). Échantillonnage espace-temps et échantillonnage déterminé selon les répondants des populations difficiles à joindre. Methodological Innovations Online, 5(2), 60-75. https://doi.org/10.4256/mio.2010.0019a.

Srnec, C., Cornet, M., Moreau Avila. P. (2025). Country Report France. GDPoweR – Recovering workers' data to negotiate and monitor collective agreements in the platform economy. Cergy Paris CY Université; Théorie Economique, Modélisation et Applications. 2025. ⟨hal-05100995v2⟩

Tainio, Marko, Audrey J. de Nazelle, Thomas Götschi, Sonja Kahlmeier, David Rojas-Rueda, Mark J. Nieuwenhuijsen, Thiago Hérick de Sá, Paul Kelly, et James Woodcock. 2016. « Can Air Pollution Negate the Health Benefits of Cycling and Walking? » *Preventive Medicine* 87:233-36. doi:10.1016/j.ypmed.2016.02.002.

Vandentorren, S. et Le Strat, Y. (2024). 10. Méthodes d'enquêtes auprès des populations socialement vulnérables et marginalisées. L'épidémiologie sociale : Concepts, méthodes et exemples d'application (p. 121-133). Presses de l'EHESP. https://shs.cairn.info/l-epidemiologie-sociale--9782810911592-page-121?lang=fr.

Vercellone, C. (2020). Les plateformes de la gratuité marchande et la controverse autour du Free Digital Labor : une nouvelle forme d'exploitation ? In Open Journal in Information Systems Engineering. https://www.openscience.fr/IMG/pdf/iste_roisi20v1n1_5-2.pdf

Vignola, Emilia F., Sherry Baron, Elizabeth Abreu Plasencia, Mustafa Hussein, et Nevin Cohen. 2023. « Workers' Health under Algorithmic Management: Emerging Findings and Urgent Research Questions ». *International Journal of Environmental Research and Public Health* 20(2):1239. doi:10.3390/ijerph2002.