

Chauffeurs Uber à Paris : Analyse des conditions de travail et mise en perspective avec les résultats de l'ARPE (Avril 2025)

Recherche réalisée en 2024 par Jessica Pidoux (Sciences Po Paris, PersonalData.IO), Sofia Kypraiou (PersonalData.IO) et Paul-Olivier Dehaye (Hestia.ai, PersonalData.IO), en collaboration avec Brahim Ben Ali (secrétaire général de l'INV) et les chauffeurs Uber de Paris.

Citer : Pidoux et al., 2025, à paraître. Gaining transparency in Uber's algorithmic management: How Parisian drivers achieve autonomy in calculating working time. *Socio. Dossier Le travail des algorithmes.*

Note : Les graphiques présentés dans ce rapport proviennent de la version originale en anglais de l'article scientifique en cours de publication.

Méthodologie et collecte des données

Notre étude repose sur une **méthodologie participative**, visant à produire des connaissances scientifiques en coopération avec les personnes concernées. Les chauffeurs ont été activement impliqués dans plusieurs étapes de la recherche : collecte, analyse et interprétation des données, en lien direct avec leurs préoccupations, notamment la régulation de leur relation de travail avec Uber. Ces interactions ont eu lieu hors des contextes académiques, par exemple dans les parkings ou à l'aéroport, pendant les temps d'attente des chauffeurs.

Cette démarche, que nous appelons "**digipower**", s'appuie sur la récupération de données personnelles via une **demande d'accès aux données (SAR)** au titre de l'article 15 du Règlement général sur la protection des données (RGPD). Cette procédure permet aux individus de demander l'accès à leurs propres données personnelles et d'en comprendre les usages. Elle a permis aux chauffeurs d'obtenir une meilleure transparence sur l'organisation de leur travail par Uber.

En 2022 et 2023, deux **résidences numériques** ont été organisées à Paris par PersonalData.IO, Brahim Ben Ali (secrétaire général de l'INV et fondateur de la coopérative Maze), et Hestia.AI, pour accompagner cette démarche collective. 120 chauffeurs ont exercé leur droit d'accès aux données, et les résultats ont été discutés en profondeur avec une dizaine d'entre eux.

Pour l'étude présentée ici, nous avons analysé les données de 15 chauffeurs, dont 13 hommes actifs entre janvier 2019 et décembre 2022. Ce panel, bien qu'il ne soit pas représentatif d'un point de vue statistique, constitue **une base rare et précieuse pour analyser les conditions de travail des chauffeurs, et permet de confronter les réalités du terrain aux données publiées par les plateformes.**

Les chauffeurs de l'échantillon avaient entre 4 et 7 ans d'expérience sur l'application. Durant la période COVID-19 (2020–2021), certains mois présentent une activité nulle, ce qui a engendré une grande variabilité.

- Moyenne de kms parcourus/mois : **1 780,98 km**
- Médiane : **1 562,33 km**
- Moyenne d'heures travaillées/mois : **79,6 h**
- Médiane : **66,87 h** (minimum : 0 h, maximum : 267,96 h)

Ces chiffres indiquent une activité majoritairement à temps partiel (56 % d'un temps plein légal en France). Un chauffeur de l'échantillon a travaillé jusqu'à 67 heures/semaine, soit une charge de travail de **191,42 %** par rapport à un temps plein standard.

L'étude respecte les procédures de protection des données personnelles et la charte d'éthique de Sciences Po. Le traitement des données a été validé par le délégué à la protection des données de l'institution. Toutes les analyses sont agrégées et anonymisées.

Calculs des kilomètres et des revenus

Uber ne fournissant pas de synthèse complète de l'activité des chauffeurs, nous avons procédé à deux estimations :

1. **Kilomètres parcourus** : calculés à partir de l'ensemble des trajets (P1, P2, P3) en utilisant **OSRM (Open Source Routing Machine)**, fondé sur OpenStreetMap, permettant d'estimer le trajet le plus court. Ce calcul donne une estimation minimale du travail effectif.
2. **Revenus générés** : somme des tarifs de toutes les courses effectuées par chaque chauffeur, par mois et par année.

Définition des unités de temps de travail

Les unités de temps de travail ont été identifiées dans les données d'Uber et définies avec les chauffeurs lors des résidences numériques :

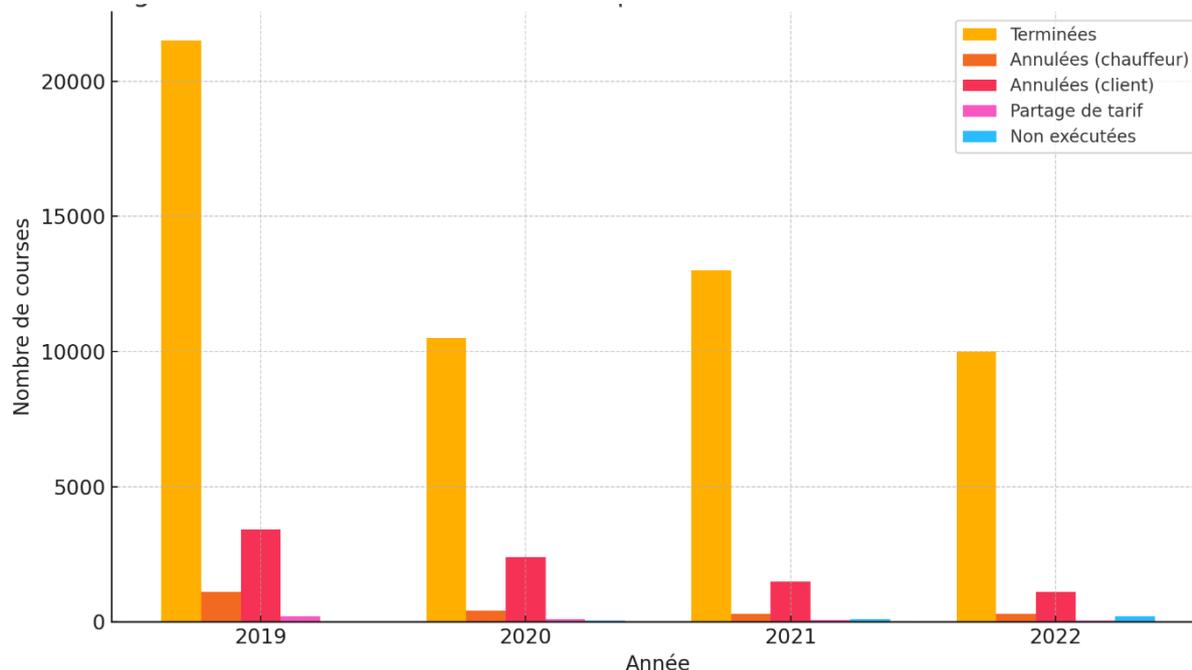
- **P1 : Recherche de passagers** — le chauffeur est connecté à l'application, circule et attend qu'une course lui soit assignée.
- **P2 : Approche du passager** — une course est acceptée, le chauffeur se rend au point de rendez-vous.
- **P3 : Transport du passager** — le passager est à bord jusqu'à sa destination.

Ces unités ont servi à construire quatre analyses : la demande de travail, la comparaison des heures travaillées, des kilomètres parcourus, et le calcul du taux horaire brut. Les résultats sont présentés de façon agrégée pour les 13 chauffeurs.

Résultats

1. Baisse de la demande de travail et pression sur l'acceptation des courses

Figure 1. Demande de travail à Paris par année selon les statuts de course Uber



La **Figure 1** montre une chute importante du nombre de courses effectuées, avec une diminution de **52,25 % entre 2019 et 2020**, suivie d'une **légère reprise de 27,4 % en 2021**. En 2019, les chauffeurs ont annulé **3,4 %** des courses, un taux qui a baissé à **1,8 % en 2021**, indiquant une tendance à **accepter une plus grande part des courses assignées**. Du côté des clients, le taux d'annulation a atteint un pic de **15,6 % en 2020**.

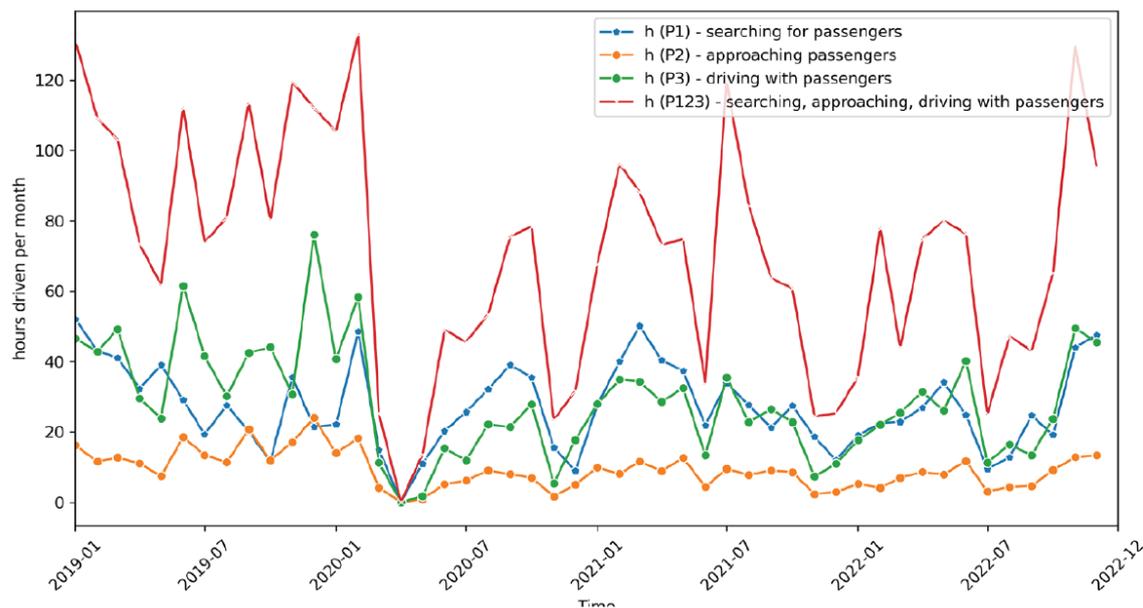
Ces données doivent toutefois être interprétées avec précaution : **elles ne prennent en compte que les courses effectivement acceptées par les chauffeurs**, Uber ne fournissant pas d'information sur le nombre total de courses proposées, ni sur celles refusées.

Néanmoins, les résultats disponibles suggèrent une **baisse généralisée de la demande de travail depuis 2020**, couplée à une **augmentation de l'acceptation des courses par les chauffeurs**, probablement en réponse à **la hausse des annulations côté client** et à une **incertitude économique accrue liée à la pandémie**.

Ce contexte met en évidence la manière dont **la gestion algorithmique d'Uber module l'offre et la demande**, sans transparence sur les règles de distribution des courses. Les chauffeurs sont ainsi **directement affectés par les fluctuations du marché**, et contraints **d'accepter presque toutes les courses attribuées, sans connaître le volume de la demande ni le nombre de chauffeurs en concurrence, et sans pouvoir négocier les conditions tarifaires**.

2. Augmentation du temps de travail non rémunéré : la recherche de passagers

Figure 2. Comparaison des heures conduites par mois selon les unités de temps de travail (Paris)



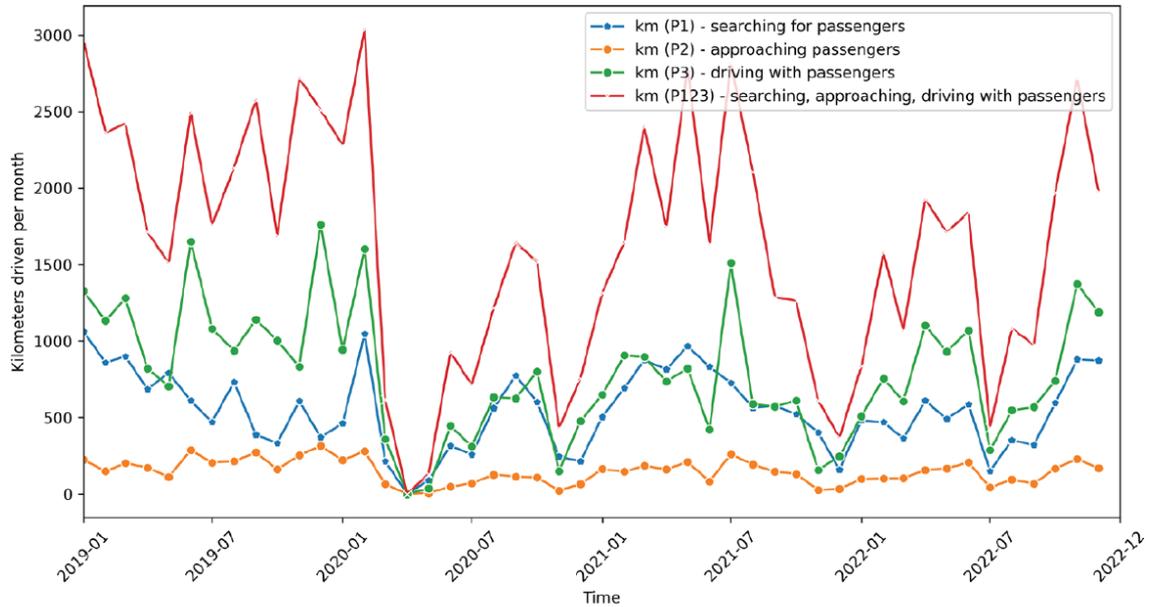
La **Figure 2** met en évidence une **augmentation continue du temps passé à chercher des passagers (P1)** à partir d'avril 2020, atteignant un pic fin 2022. Cette tendance contraste avec la **relative stabilité du temps consacré aux trajets avec passagers (P3) et aux trajets d'approche (P2)**.

Avant la pandémie, l'activité principale des chauffeurs consistait à **transporter des passagers (P3)**. Depuis, une part croissante de leur temps de travail est consacrée à la **recherche de courses**, un temps non rémunéré par Uber.

Cette transformation de l'organisation du travail traduit une **diminution structurelle de la demande**, mais aussi une **stratégie d'adaptation des chauffeurs**, contraints de rester disponibles et mobiles dans l'espoir d'obtenir des courses. Le travail n'est donc plus uniquement défini par la prestation rendue (le transport), mais également par une **présence active sur l'application**, non reconnue comme du travail effectif.

3. Davantage de kilomètres parcourus sans passagers

Figure 3. Comparaison des kilomètres parcourus par mois selon les unités de temps de travail (Paris)



La **Figure 3** montre que, **depuis avril 2020**, les chauffeurs parcourent **autant, voire davantage de kilomètres à vide (P1)** qu'en transportant des passagers (P3). Cette évolution marque une rupture nette avec la période pré-pandémique, où les trajets avec passagers dépassaient régulièrement **1 500 km par mois**.

Cette situation a un impact direct sur les revenus nets des chauffeurs, qui doivent **assumer seuls les coûts liés à ces trajets non rémunérés** : carburant, entretien du véhicule, temps perdu. Elle souligne également l'asymétrie entre les chauffeurs et la plateforme, qui dispose seule des données sur l'état du marché, la géolocalisation des utilisateurs, et la demande potentielle.

Par ailleurs, les entretiens montrent que les chauffeurs sont incités à circuler entre différentes zones de la ville pour bénéficier de **promotions ou de bonus géolocalisés**, souvent sans garantie d'obtenir une course, ce qui reflète des **stratégies de gamification** mises en place par Uber.

4. Un taux horaire brut instable et souvent inférieur au SMIC

Figure 4. Taux horaire brut en euros par mois par rapport au SMIC à Paris



La **Figure 4** présente le **taux horaire brut des chauffeurs**, calculé à partir des revenus générés (net de commission Uber) et du temps travaillé, en comparaison avec le **SMIC horaire brut français (10,48 € en 2021)**.

Lorsque seul le **temps avec passager (P3)** est pris en compte, le taux horaire peut sembler élevé, atteignant entre **50 € et 79 €/h** à son maximum (novembre 2022). Toutefois, ce chiffre est **trompeur**, car il repose sur une définition très restrictive du travail.

En intégrant le **temps de trajet vers le passager (P2)**, le taux horaire chute entre **18 € et 52 €/h**, et lorsqu'on inclut **l'ensemble du temps réellement travaillé (P123)**, il descend entre **10 € et 34 €/h**. Ce dernier chiffre **se rapproche ou tombe sous le SMIC**, car ce calcul **n'inclut ni les cotisations sociales, ni les frais professionnels, ni les coûts liés à la conduite**.

Cette variabilité mensuelle du taux horaire contraste avec la stabilité offerte par un emploi salarié. Elle illustre une précarisation renforcée, dans laquelle **les chauffeurs assument l'intégralité du risque économique**, sans avoir les moyens de contrôler leur charge de travail ni leurs revenus. Uber, de son côté, dispose des données historiques nécessaires pour anticiper les fluctuations du marché et adapter ses tarifs, créant un déséquilibre structurel dans la relation d'emploi.

Note de synthèse comparative de PersonalData.IO : notre étude participative vs. le rapport de l'ARPE (2025)

Cette étude s'inscrit en contraste avec le rapport publié par l'**Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE)** en avril 2025, intitulé « *Bilan des indicateurs économiques du secteur VTC* ». Si les deux travaux partagent l'objectif de documenter les revenus et les conditions de travail des chauffeurs VTC, ils diffèrent en termes de **méthodologie**, de **type des données utilisées** et de **capacité d'analyse des réalités de terrain**.

1. Méthodologie et transparence des données

Notre approche repose sur une **méthodologie participative**, fondée sur la collecte de **données personnelles** via des **demandes d'accès (SAR)** soumises à Uber conformément au RGPD. Elle permet une **implication directe des chauffeurs** dans le processus de recherche et une analyse **vérifiable et contextualisée** des activités, incluant le **temps non rémunéré** (recherche de passagers, attentes, déplacements à vide).

À l'inverse, le rapport de l'ARPE s'appuie exclusivement sur les **données transmises par les plateformes** dans le cadre de leurs obligations légales. Ces données sont **prétraitées**, ne couvrent que le **temps de travail rémunéré (en course)**, et **n'offrent pas de possibilité de vérification indépendante**. Les auteurs du rapport le soulignent eux-mêmes : il s'agit d'un travail d'harmonisation statistique basé sur des sources unilatérales, fournies par les employeurs numériques.

2. Revenus horaires et pouvoir d'achat

Notre étude démontre que, lorsqu'on tient compte de **l'ensemble du temps effectivement travaillé (P123)**, les chauffeurs touchent un **revenu horaire brut moyen entre 10 € et 34 €**, souvent **proche ou inférieur au SMIC**, car il n'inclut pas les déductions des frais professionnels ou cotisations sociales.

Le rapport de l'ARPE, de son côté, annonce que le **revenu horaire brut moyen des chauffeurs Uber en 2024** s'élève à **49,30 €**, contre **46,20 € en 2021**. Toutefois, **ajusté à l'inflation**, ce revenu baisse à **43,79 €**, soit une **perte de pouvoir d'achat de 5,2 %**. Ces montants, calculés uniquement sur les courses réalisées, **n'intègrent pas les temps d'attente ni les déplacements « non productifs » exclus par Uber**, ce qui peut conduire à **une surestimation du revenu réel par heure de travail**. Au contraire, les chauffeurs revendiquent l'ensemble du temps comme du travail effectif.

3. Temps d'attente et intensité de travail

Nos résultats montrent une **augmentation nette du temps passé à chercher des passagers (P1)** depuis 2020, témoignant d'une **fragmentation croissante du temps de**

travail et d'une pression accrue pour rester disponible sur l'application, sans garantie de rémunération.

L'ARPE reconnaît également cette tendance : le **temps d'attente entre deux courses pour Uber a augmenté de 150 %**, passant de **4 minutes en 2021 à 10 minutes en 2024**. Cependant, ce temps reste **non intégré** dans les calculs de productivité ou de revenu horaire, ce qui **masque les effets réels de la dégradation de la demande sur les conditions de travail**.

4. Enjeux de transparence et d'équilibre de pouvoir

Notre méthodologie met en lumière les **asymétries d'information entre chauffeurs et plateformes** : alors qu'Uber dispose d'outils d'analyse prédictive du marché et de données historiques sur l'activité des utilisateurs, les chauffeurs **travaillent dans un environnement algorithmique opaque**, sans visibilité sur la demande, la concurrence, ni les règles d'attribution des courses.

Les données des plateformes utilisées dans le rapport de l'ARPE n'offrent pas de mécanisme de contre-vérification ou de dialogue avec les premiers concernés : les chauffeurs.

Conclusion

Cette comparaison des sources et des résultats souligne l'importance de la protection des données personnelles pour vérifier les conditions de travail de toute personne, ainsi que la pertinence d'intégrer des approches participatives dans l'analyse des opérations des plateformes numériques. **Seule une approche fondée sur les données et les expériences vécues par les travailleurs eux-mêmes permet de rendre visibles les dimensions invisibilisées de l'économie des plateformes et de proposer des pistes de régulation plus justes, adaptées et efficaces.**

 **Envie d'en savoir plus ?**

 Découvrez nos actions, projets et ressources sur personaldata.io

 **Vous êtes travailleur ou travailleuse de plateforme ?**

 Récupérez vos données personnelles pour comprendre comment elles sont utilisées : personaldata.io/je-suis/