VILLE DE
PARIS



MISSION D'INFORMATION
ET D'ÉVALUATION
DU CONSEIL DE PARIS

L'UBÉRISATION DANS LA VILLE

LE RAPPORT

PRÉSIDENT - **IAN BROSSAT**
RAPPORTEUR - **PAUL HATTE**

Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris
L'ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions

Président : Ian BROSSAT

Rapporteur : Paul HATTE

Autres membres de la Mission : Jack-Yves BOHBOT, Marie-Caroline DOUCERÉ, Maud GATEL, Jean-Philippe GILLET, Jérôme GLEIZES, Alexis GOVCIYAN, Dominique KIELEMOËS, Jean-Baptiste OLIVIER, Eric PLIEZ, Sylvain RAIFAUD, Florian SITBON, Elisabeth STIBBE, Ariel WEIL

Membres suppléants : Véronique BALDINI, Pierre CASANOVA, Geneviève GARRIGOS, Catherine IBLED, Carline LUBIN-NOËL, Aminata NIAKATE, Raphaëlle PRIMET

Image de couverture générée par IA

MOT DU PRÉSIDENT



L'ubérisation, devenue phénomène de plateformisation, est un sujet aussi complexe que mouvant. Mouvant, mais aussi nouveau pour notre municipalité. A l'heure où ces lignes seront lues, de nouveaux services, de nouveaux métiers, de nouveaux secteurs seront concernés par la plateformisation. Lorsqu'*Uber* fut créé en 2009, aucune ville de France ne s'attendait à la révolution urbaine qui s'en est suivie.

Pendant 6 mois, nous avons reçu de nombreux économistes, responsables associatifs, syndicalistes, chercheurs, représentants de l'État et salariés des entreprises concernées évoluant dans cette galaxie numérique.

Je tiens ici à les remercier ainsi que l'ensemble des membres de la mission et des agents qui l'ont accompagnée. Ils ont toutes et tous contribué aux séances de travail qui se sont déroulées ces six derniers mois.

Travail, urbanisme, logement, commerce, mobilités, environnement, espace public... La liste des secteurs touchés par ce phénomène ne cesse de s'allonger. Ce que d'aucuns considèrent comme une innovation technologique entraine aussi des externalités négatives qui ne sont jamais compensées par des mesures fiscales au bénéfice de notre Ville.

C'est un défi que nous souhaitons relever.

La mission a notamment mis en lumière la précarité des auto-entrepreneurs des plateformes, soumis à un management algorithmique opaque, à des conditions de travail désastreuses pour une rémunération insuffisante de la part de plateformes qui refusent d'assumer leur responsabilité juridique. Il est essentiel de soutenir les alternatives vertueuses qui émergent, respectueuses du droit du travail, de l'environnement et fondées sur la coopération entre travailleurs.

Une meilleure régulation, c'est aussi le sens de la directive européenne sur le travail des plateformes votée en 2024, qu'il est urgent de transposer dans le droit français.

Paris a toujours été une ville pionnière en matière de politiques publiques, souvent à l'origine de progrès législatifs à l'échelle nationale.

Avec ses 31 préconisations transpartisanes, cette mission est le fruit d'un véritable travail collectif. Il nous appartient désormais de les décliner dans nos politiques municipales. Face à ces transformations de l'économie et du monde du travail, notre municipalité doit être en première ligne pour prévenir leurs conséquences sur la vie des Parisiennes et des Parisiens et défendre les travailleurs ubérisés.

Il en va aussi de notre vision de la ville : une ville humaine, inclusive, protectrice, qui refuse que certains vivent dans l'ultra-précarité pendant que d'autres en tirent des profits gigantesques depuis la Silicon Valley.
C'est ce à quoi nous avons tenté de contribuer à travers ce rapport.

Ian BROSSAT

MOT DU RAPPORTEUR



Dans ce rapport sur l'*« Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions »*, il m'a fallu consigner avec soin les batailles et les tempêtes de deux de mes passions les plus certaines : Paris et la transformation technologique.

Dire *"Paris"* ne suffit évidemment pas à embrasser l'ensemble de ceux qui vivent en elle : Paris est à la fois ses habitants, ses travailleurs, ses usagers, ses commerçants, ses passants, et bien d'autres personnes encore. Tous font la ville comme les arbres forment la forêt - c'est une musique d'ensemble qui a son harmonie, son histoire, ses tragédies et ses contradictions. Parfois, l'intérêt des uns se bute aux souffrances des autres. Parfois, le quotidien de certains efface l'existence de quelques-uns d'entre nous. Le rôle du politique est très certainement de savoir œuvrer, dans cet immense orchestre, pour que chaque son soit soigné, entendu, reconnu, et aimé de tous (à moindre frais !).

De même, la *"transformation technologique"* me semblait ici se substituer sans doute plus adroitement au nébuleux néologisme d'*"ubérisation"* que le groupe à l'origine de cette mission a bien voulu choisir : vouloir réduire à un seul de ses acteurs une transformation technologique si profonde des liens entre les Parisiens, entre leurs services, leurs prestations, leurs métiers, leurs relations personnelles, serait aussi réducteur que réduire le cosmos au système solaire. La transformation technologique par l'apparition des plateformes, dite *"plateformisation"*, a guidé l'écriture de ce rapport, sans excès de technophilie ni rejet technophobe.

À la lecture de ce rapport, vous comprendrez que la plateformisation touche tous les secteurs, tous les milieux, tous les Parisiens : location de meublés touristiques, livraison à domicile, véhicules de transport avec chauffeur, échange de colis, services à la personne. Vous comprendrez aussi que l'arrivée des *"plateformes"* a fait émerger de nouveaux crimes sur lesquels la Ville peut mieux agir comme la prostitution des mineurs.
L'ensemble de nos auditions nous ont prouvé que la technologie n'y est pour rien, pas plus que le fleuret n'est responsable de la touche à l'escrime. Les fautifs sont d'ailleurs peu désignés par ce rapport, non pas que la mission leur a porté peu d'intérêt, mais parce qu'il ne s'agissait pas d'enquêter sur les responsabilités.

Recueillir des informations et évaluer les services publics parisiens, loin des plaidoyers, ce rapport est un recueil factuel de propositions concrètes et opérationnelles, qui s'inscrivent dans le cadre des compétences de la Ville de Paris. Ma mission s'arrête avec cette mission, je considère l'avoir remplie en donnant à lire aux *"Parisiens"* de quoi améliorer leur quotidien. Charge à la Ville, ensuite, de l'appliquer.

Paul HATTE

SOMMAIRE

MOT DU PRÉSIDENT P.4

MOT DU RAPPORTEUR P.5

SYNTHÈSE DU RAPPORT P.8

INTRODUCTION P.12

I. LA PLATEFORMISATION : ENTRE PROGRÈS TECHNIQUE ET INDISPENSABLE RÉGULATION P.14

A - Ubérisation, plateformisation : pour une définition exacte du phénomène **P.15**
1. L'origine et la signification des termes P.15
2. Le fonctionnement innovant des plateformes transforme radicalement une grande partie des secteurs marchands P.18
3. Le cadre législatif et réglementaire de l'économie de plateforme est encore en évolution, poussé par une impulsion européenne déterminante P.24
4. Sur le plan fiscal, la stratégie d'optimisation des plateformes est réelle P.28

B - Les mécanismes de la plateformisation de la ville **P.31**
1. La ville, un environnement favorable à l'implantation et au succès des plateformes P.31
2. Les outils numériques comme catalyseurs de la transformation urbaine P.35

C - Les plateformes transforment un grand nombre de secteurs clés urbains **P.37**
1. Dans le domaine des transports urbains P.37
2. Dans le secteur de l'hébergement de tourisme P.38
3. Pour les commerces en général P.42

D - La numérisation des services publics locaux : opportunités et risques **P.46**

II. LES CONSÉQUENCES DE LA PLATEFORMISATION SUR LES DROITS ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES TRAVAILLEURS **P.50**

A - Le statut d'auto-entrepreneur pour les travailleuses et travailleurs des plateformes **P.51**
1. Le statut d'auto-entrepreneur : liberté ou dépendance P.51
2. Des auto-entrepreneurs dans des domaines très variés P.56

B - Du régime choisi à l'exploitation subie **P.61**
1. Aspects juridiques P.61
2. Le management algorithmique P.63
3. L'enjeu de la donnée P.65

C - Des conditions de travail aux limites du droit **P.70**
1. Le cas des travailleurs sans papiers P.70
2. Le rôle de l'inspection du travail P.72
3. Le dialogue social dans l'économie de plateforme et le rôle des organisations syndicales pour l'obtention de meilleures conditions de travail P.74

III. LES DÉFIS URBAINS DE L'UBÉRISATION P.79

A - Gestion de l'espace public : pourquoi la Ville y perd ? **P.80**
1. Mobilité et flux urbains P.80
2. Présence des plateformes sur les espaces publicitaires P.83

B - Conséquences de la multiplication de l'offre immobilière touristique sur le marché locatif parisien **P.87**

C - Environnement et durabilité **P.92**

IV. PERSPECTIVES : VERS UN MODÈLE ÉQUILIBRÉ ET RESPONSABLE POUR LA VILLE DE DEMAIN **P.95**

A - La plateformisation : les premiers jalons de la régulation, des exemples de ce qui est fait à Paris et ailleurs **P.96**
1. À Paris P.96
2. En France P.99
3. À l'international P.103

B - L'intégration de la plateformisation dans une vision urbaine équilibrée, écologique et solidaire **P.114**
1. Modèles alternatifs du type coopérative P.114
2. Réduction des livraisons thermiques P.116
3. Contribution des plateformes et compensation des externalités négatives P.118
4. Une plateformisation responsable, éthique et créatrice de valeur : une gestion stratégique de l'information, de la formation et des données P.122

CONCLUSION P.126

PRÉCONISATIONS P.127

I. La plateformisation : entre progrès et indispensable régulation P.127
II. Conséquences de la plateformisation sur les droits et les conditions de travail des travailleurs P.127
III. Les défis urbains de l'ubérisation P.129
IV. Perspectives : vers un modèle équilibré et responsable pour la ville de demain P.129

ANNEXES P. 130

SYNTHÈSE DU RAPPORT

Partie I - La plateformisation : entre progrès technique et indispensable régulation

La plateformisation, ou économie de plateforme, désigne un modèle économique dans lequel des plateformes numériques facilitent la mise en relation entre l'offre et la demande. Ce phénomène se distingue de l'ubérisation, qui implique un mode d'exploitation spécifique, où la plateforme dicte les prix et les conditions de travail. Ce modèle externalise le travail, ce qui a pour effet de réduire les coûts, de remettre en question les avantages liés au salariat, et de modifier les cadres économiques traditionnels, en soulevant des défis réglementaires, notamment dans le domaine du droit du travail et de la fiscalité.

Les plateformes numériques, grâce à des outils comme la géolocalisation et la notation des prestations, ont transformé plusieurs secteurs en facilitant l'intermédiation dématérialisée, optimisant les transactions tout en réduisant les coûts d'infrastructure. Elles influencent des domaines tels que le transport, la livraison, l'hébergement et le *« jobbing »*. Bien qu'elles apportent plus de flexibilité au marché du travail, elles soulèvent des questions sur la protection des travailleurs et même l'avenir du travail.

L'économie des plateformes est régulée par un cadre législatif en constante évolution, au niveau national et européen. Les grandes villes, en particulier Paris, sont propices au développement des plateformes numériques grâce à leur densité et leur pouvoir d'achat élevé. La demande croissante de services rapides, comme la livraison à domicile, a favorisé leur expansion. L'effet réseau, c'est-à-dire l'augmentation de la valeur d'un service en proportion du nombre de ses utilisateurs, explique également leur succès. À Paris, des secteurs comme la restauration ou le commerce alimentaire ont particulièrement prospéré grâce à ces plateformes, en accentuant la précarisation de l'emploi et la pression sur le marché immobilier.

La numérisation induit également une transformation urbaine, modifie la mobilité des citoyens et leur relation à la consommation. La crise sanitaire a accéléré l'utilisation des services numériques, notamment les achats en ligne et les livraisons à domicile. Toutefois, cette évolution soulève des questions, liées à la dépersonnalisation des relations commerciales et à la pression pour l'immédiateté, qui dissimule souvent les conditions de travail réelles des prestataires.

À Paris, les plateformes ont profondément modifié plusieurs secteurs. Les VTC ont perturbé le secteur du transport, en modifiant les prix et les conditions de travail des chauffeurs. Dans l'hébergement touristique, des plateformes comme *Airbnb* ont facilité l'accès à des logements temporaires, diversifiant l'offre tout en exerçant une pression sur le marché immobilier. Les plateformes de livraison ont aussi transformé le commerce de proximité.

Parallèlement, la numérisation des services publics a changé les interactions avec l'administration, notamment par la dématérialisation des démarches. Tout en simplifiant les processus, elle crée des inégalités d'accès, notamment pour les populations éloignées du numérique. La fermeture des guichets physiques a ainsi réduit l'accessibilité pour certains.

Partie II - Les conséquences de la plateformisation sur les droits et les conditions de travail des travailleurs

Le statut d'auto-entrepreneur, souvent nécessaire aux travailleurs des plateformes numériques, se caractérise par sa simplicité administrative et sa flexibilité. Ce régime, créé en 2008, permet une activité indépendante en offrant un allègement des obligations comptables et une protection sociale de base. Cependant, cette autonomie est limitée, car de nombreux travailleurs dépendent étroitement des plateformes, qui fixent les tarifs et les conditions de travail. Bien qu'il offre de la liberté, ce statut expose souvent à une précarité accrue, renforcée par le pouvoir de déconnexion unilatéral des plateformes, qui se traduit par des revenus faibles, une couverture sociale limitée et une certaine instabilité financière.

Le lien de subordination entre plateforme et travailleur a été reconnu par plusieurs décisions judiciaires, ce qui a conduit à requalifier certains travailleurs de plateforme en salariés. Des modèles salariaux de travail de plateforme ont été expérimentés, mais la pression concurrentielle a souvent conduit à leur abandon.

La plateformisation touche désormais de multiples secteurs, comme la santé, la sécurité ou encore l'informatique. Si, pour les métiers qualifiés, elle offre une flexibilité permettant de fixer ses tarifs et de gérer son emploi du temps, tout en accédant à un réseau mondial de clients, elle entraîne souvent une précarisation des travailleurs les moins qualifiés, exerçant par exemple des activités de livraison, de ménage, de bricolage ou encore des *« micro tâches »*[1]. La plateformisation accentue ainsi les inégalités entre ceux qui bénéficient de cette flexibilité et ceux qui se retrouvent dans des situations précaires.

Les plateformes créent une relation de travail ambiguë, entre indépendance et subordination. Elles échappent aux régulations classiques du droit du travail, comme les cotisations sociales et les protections salariales. Cela leur permet de réduire leurs coûts, tout en transférant les risques et dépenses vers les travailleurs. De plus, la gestion des missions et des tarifs par algorithmes soulève des questions sur l'autonomie réelle des travailleurs. Ces derniers sont constamment évalués, notés et soumis à des décisions automatisées affectant leurs missions et revenus, souvent sans intervention humaine. L'absence de transparence des algorithmes soulève des inquiétudes sur les biais discriminatoires et le manque de protection des travailleurs. De plus, la collecte massive de données personnelles via la géolocalisation et l'intelligence artificielle présente des risques pour la vie privée. Les livreurs de plateformes, notamment à vélo, connaissent des conditions de travail précaires, avec des horaires chargés, des rémunérations faibles et des conséquences pour leur santé. Ils subissent une pression psychologique intense, accentuée par le management algorithmique. La précarité est exacerbée par la situation administrative de certains travailleurs, notamment ceux en situation irrégulière, qui « *sous-louent* » des comptes contre rémunération des titulaires. Des initiatives comme la *Maison des Coursiers* à Paris contribuent à améliorer leurs conditions de travail.

Face à cette précarité, les syndicats jouent un rôle important. Le dialogue social, encore en développement, est soutenu par des instances comme *l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE)*. Cependant, selon plusieurs organisations syndicales, les progrès restent modestes, les accords signés ne répondant pas réellement aux besoins des travailleurs. Par ailleurs, ce dialogue social institutionnalisé ne concerne pour l'instant que les chauffeurs et les livreurs, excluant de fait tous

1. « *Le micro-travail est une nouvelle facette du travail intermédié par les plateformes numériques. Des services sur Internet ou sur mobile proposent à des foules d'individus de réaliser, pour le compte de commanditaires, des petites tâches standardisées et répétitives, en contrepartie d'une rémunération allant de quelques centimes à quelques euros par tâche. Celles-ci nécessitent en général de faibles qualifications : prendre une photo dans un magasin, reconnaître et classer des images, transcrire des bouts de texte, mettre en forme un fichier électronique... Malgré leur simplicité apparente, ces micro-tâches réalisées par des millions de personnes dans le monde, servent notamment à créer les bases de données nécessaires au calibrage et à l'« entraînement » d'algorithmes et d'intelligences artificielles* ».
Source : Les plateformes de micro-travail : enjeu pour l'intelligence artificielle, enjeu pour l'emploi ? | France Stratégie

les autres travailleurs des plateformes, notamment les femmes, sur-représentées dans le « *jobbing* ».

Partie III - Les défis urbains de l'ubérisation

Les plateformes numériques, notamment celles de mobilité et de livraison, transforment la gestion de l'espace public en ville, surtout dans des zones denses comme Paris. L'augmentation des véhicules de transport avec chauffeur (VTC), des livreurs et des nouveaux modes de transport partagés, tels que les trottinettes et vélos en libre-service, engendre des conflits d'usage de l'espace public. Ces évolutions perturbent la circulation, accroissent la pollution et contribuent à l'encombrement des voies publiques. Parallèlement, les plateformes de livraison posent des problèmes logistiques, comme l'occupation temporaire de l'espace public par les livreurs, génèrent des nuisances sonores et un encombrement supplémentaire des voies.

L'expansion de l'immobilier touristique, alimentée par des plateformes de location à court terme, a alimenté les tensions sur le marché locatif parisien. Certains propriétaires choisissent de louer leurs biens en meublés touristiques plutôt qu'en location de longue durée, attirés par la rentabilité plus élevée des locations saisonnières. Ce phénomène contribue à la rareté des logements pour les résidents permanents et peut avoir un impact sur les prix de l'immobilier et des loyers. Il perturbe également l'équilibre résidentiel de la ville, surtout dans les quartiers très touristiques, où les résidences secondaires et les pied-à-terre se multiplient, rendant l'accès au logement plus difficile pour les travailleurs locaux et les familles.

L'impact environnemental des plateformes de mobilité et de livraison constitue également un enjeu important. L'augmentation des trajets, en particulier ceux réalisés par des véhicules thermiques, aggrave la congestion et la pollution dans les centres urbains. Malgré des initiatives telles que l'introduction de véhicules électriques, la transition vers des solutions durables reste lente et inégale. De même, la demande pour une livraison rapide génère des déchets supplémentaires et accentue l'empreinte carbone globale, notamment en raison des emballages jetables et des trajets fréquents. Ces défis environnementaux exigent des solutions innovantes et durables, afin de concilier les bénéfices économiques des plateformes numériques avec la préservation de la qualité de vie urbaine et de la santé publique.

Partie IV - Perspectives : vers un modèle équilibré et responsable pour la ville de demain

La mission a étudié les mesures de régulation déjà prises par Paris et d'autres métropoles françaises et internationales.

Paris et Marseille, notamment, ont profité des nouveaux outils réglementaires mis à leur disposition pour renforcer par exemple la régulation des locations touristiques par des obligations d'enregistrement, des quotas et des contrôles accrus. Limoges et Grenoble ont expérimenté des restrictions sur le stationnement des livreurs et la création d'espaces dédiés à la livraison. À l'international, Amsterdam tente de limiter l'essor des VTC, tandis que Barcelone lutte contre le surtourisme et encadre les plateformes de livraison. D'autres villes, comme Dallas, testent des innovations comme les robots livreurs et les véhicules autonomes. Ces initiatives visent à réguler les nouvelles formes de travail et de mobilité pour préserver un équilibre économique, social et environnemental.

Les collectivités territoriales sont désormais des acteurs de premier plan pour réguler les externalités négatives telles que la congestion de l'espace public, la pollution et les nuisances sonores. D'autres solutions, comme l'installation d'abris pour les livreurs ou la gestion améliorée des données de mobilité,

sont envisagées pour optimiser l'usage de l'espace public.

Pour une plateformisation plus responsable, la gestion de l'information et la formation des acteurs sont essentielles. Une plus grande transparence, notamment en matière d'impact environnemental et social, pourrait responsabiliser toutes les parties prenantes. Par ailleurs, la formation des différents acteurs semble nécessaire pour permettre d'anticiper les enjeux éthiques et mieux gérer les transitions économiques. La régulation des données des plateformes, afin qu'elles ne soient pas utilisées à des fins purement commerciales, et la mise en place de modèles participatifs, pourraient contribuer à un usage plus équitable et offrir des leviers pour les politiques publiques et l'engagement citoyen.

INTRODUCTION

Le Conseil de Paris a créé, par la délibération 2024 DDCT 143 en date des 8, 9, 10, 11 et 12 juillet 2024, une vingtième Mission d'information et d'évaluation (MIE), la sixième de la présente mandature, sur l'ubérisation dans la Ville : état des lieux, défis, propositions.

I - La création de la mission

Présentée par Ian BROSSAT et Raphaëlle PRIMET, co-présidents du groupe Communiste et Citoyen, et signée par l'ensemble des membres du groupe Communiste et Citoyen et par des représentants de tous les groupes siégeant au Conseil de Paris, la demande de création de cette mission **(annexe 1)** a reçu une réponse favorable de la Maire de Paris et a fait l'objet d'un projet de délibération adopté à l'unanimité par l'Assemblée parisienne **(annexe 3)**. Les objectifs de la mission sont précisés dans l'exposé des motifs de cette délibération **(annexe 2)** comme suit :

- Dresser un état des lieux concernant l'ubérisation à Paris : son développement, sa place, la nature des activités et les secteurs concernés ;
- Évaluer les conséquences de la plateformisation sur l'espace public parisien et l'urbanisme, sur l'emploi et les conditions de travail à Paris, sur la fiscalité locale, sur le logement et plus globalement sur tous les secteurs qui composent la vie quotidienne des Parisiennes et des Parisiens (santé, transports, etc.) ;
- Évaluer les moyens et les stratégies mis en œuvre par la Ville de Paris pour répondre à ces différents enjeux et leurs possibles évolutions ;
- Formuler des propositions éventuelles de régulation de l'ubérisation à Paris.

La MIE, installée le 24 septembre 2024, a porté à sa présidence Ian BROSSAT (groupe Communiste et citoyen). Son rapporteur est Paul HATTE (groupe Union Capitale). La mission est composée de conseillers de Paris appartenant à tous les groupes politiques du Conseil de Paris **(annexe 4).**

II - La démarche de la mission

En s'appuyant sur l'expertise d'acteurs de terrain, de plateformes, d'organisations syndicales, de chercheurs, de scientifiques ou encore de collectivités, d'associations, de commerçants, d'élus et d'usagers, la mission s'est attachée à explorer largement les différents aspects relatifs à la plateformisation dans la Ville.

III - Les axes de travail

- **Plateformisation, économie de plateforme, économie numérique**

La mission s'est attachée à définir l'ubérisation en termes juridiques, sociologiques, économiques et législatifs. Elle a cherché à comprendre son processus historique, sa place dans l'économie globale et parisienne. Elle a également étudié le rôle du numérique dans la plateformisation.

- **Conséquences sur le monde du travail**

La MIE a étudié la précarisation de l'emploi, les droits des travailleurs des plateformes et la question de l'accidentologie. Elle a évalué les outils de régulation, le rôle des organisations collectives des

travailleurs, la protection des données personnelles et la protection sociale, physique et psychique.

- **Conséquences en matière de fiscalité locale**

La mission a évoqué les stratégies d'optimisation fiscale des plateformes, et la mise en place d'outils pour que les activités de ces plateformes soient imposées sur les territoires où elles se développent.

- **Conséquences sur le commerce, l'artisanat et l'économie locale**

Les membres de la MIE ont abordé la question de l'impact du développement de l'économie numérique et des plateformes sur les rues, les immeubles d'habitation et les espaces commerciaux parisiens, notamment en ce qui concerne la restauration, ainsi que sur les commerces locaux.

- **Conséquences en matière de logement**

La mission a examiné la problématique du non-respect du plafonnement des loyers sur les plateformes de location, telles *Se Loger* et *Le Bon Coin*. Elle est notamment revenue sur les politiques publiques mises en œuvre à Paris pour remédier à certains types de commerce, comme les dark stores.

- **Conséquences pour les services publics**

La MIE a enfin étudié le phénomène de plateformisation des secteurs non marchands, le rôle de l'intelligence artificielle dans les services publics et la création de nouveaux services *« interstitiels »*.

IV - La méthode et le calendrier

1 - Le calendrier des auditions et les contributions écrites

La mission a procédé à 11 séances d'audition entre le 3 octobre 2024 et le 30 janvier 2025 et entendu **70** personnes **(annexe 5)**. Elle a aussi recueilli **10** contributions écrites **(annexe 7)**.

2 - Visite

La mission a procédé à la visite de la *Maison des coursiers*, située 70 boulevard Barbès (18ème) qui a été mise en place pour l'accompagnement, le mieux-être et le logement des livreurs isolés le 16 janvier 2025.

V - Le plan et les préconisations du rapport

Ce rapport est constitué des quatre parties suivantes :

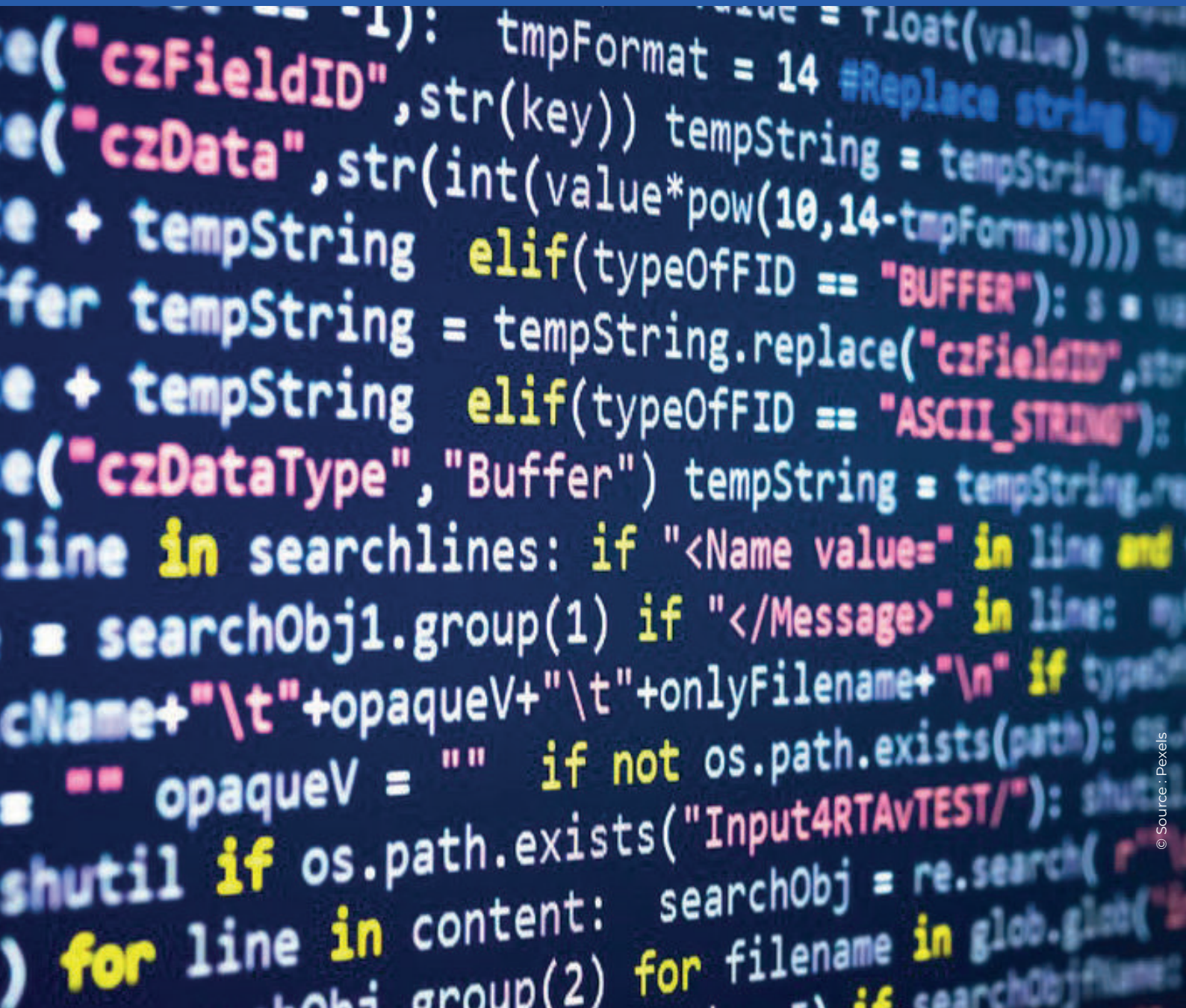
- Première partie - La plateformisation : entre progrès technique et indispensable régulation
- Deuxième partie - Les conséquences de la plateformisation sur les droits et les conditions de travail des travailleurs
- Troisième partie - Les défis urbains de l'ubérisation
- Quatrième partie - Perspectives : vers un modèle équilibré et responsable pour la ville de demain

Les groupes Communiste et Citoyen, Les Écologistes, MoDem et Indépendants, Paris en Commun et Union Capitale ont formulé des préconisations parmi lesquelles 31 ont été adoptées par la mission et concluent le rapport.

Les propositions des groupes politiques qui n'ont pas été retenues par la mission figurent en annexe du rapport **(annexe 9)**.

Figurent également à la fin de ce rapport la liste des personnes auditionnées et les contributions écrites reçues par la mission, ainsi qu'une bibliographie.

I. LA PLATEFORMISATION : ENTRE PROGRÈS TECHNIQUE ET INDISPENSABLE RÉGULATION



© Source : Pexels

A. Ubérisation, plateformisation : pour une définition exacte du phénomène

1. L'origine et la signification des termes

Que faut-il entendre par *ubérisation* ?
Ce néologisme, dérivé du nom de l'entreprise emblématique de ce nouveau modèle économique, est apparu récemment dans le dictionnaire[2] après avoir été popularisé dès 2014 dans la presse internationale, notamment économique[3].

On parle également, pour désigner ce modèle économique, de *plateformisation, ou d'économie de plateforme*. En réalité, ubérisation et plateformisation ne réfèrent pas exactement de la même manière au phénomène.

Emmanuel NETTER, en tant que chercheur, préfère caractériser l'activité des plateformes à un niveau d'abstraction plus élevé, en parlant d'intermédiation ou de « *prétendue intermédiation* »[4].

Sarah ABDELNOUR, maîtresse de conférences en sociologie à l'Université Paris Dauphine, ne retient pas le terme ubérisation, mais celui de *capitalisme de plateforme*, expression reprise de l'analyse du chercheur Nick SRNICEK[5], qui a l'avantage de ne pas renvoyer à une entreprise en particulier. De même, elle propose de ne pas retenir un vocabulaire trop laudatif ou positif, comme celui *d'économie de partage* ou *économie collaborative*, qui réfère en réalité à d'autres pratiques, non lucratives[6]. Pierric MARISSAL, journaliste à l'Humanité et spécialiste des questions numériques et des nouvelles technologies, différencie les plateformes numériques de l'ubérisation proprement dite. En effet, les premières peuvent concerner des activités coopératives qui salarient leurs travailleurs, tandis que l'ubérisation est davantage pour lui un « *modèle d'exploitation permise par la plateforme* »[7].

C'est aussi la voie empruntée par Danielle SIMONNET, députée : l'ubérisation est le « *recours aux autoentrepreneurs pour effectuer des tâches relevant du salariat* »[8].

Pour bien définir la plateformisation de l'économie, il est utile d'en récapituler les quatre caractéristiques principales :

a. Caractéristique 1 : l'existence d'une plateforme numérique de mise en relation

La plateformisation, ou économie de plateforme, suppose la transformation des modes de consommation et des structures économiques par l'apparition **d'infrastructures numériques**, - programmes, sites internet, ou applications -, dont l'intérêt est de relier directement l'offre et la demande en organisant un marché, le plus souvent via un algorithme propriété de l'entreprise.

2. En 2017 dans le Petit Larousse
3. Maurice LEVY popularise le terme dans une interview de 2014 au Financial Times
4. Audition d'Emmanuel NETTER, professeur de droit privé, spécialisé en droit du numérique, le 3 octobre 2024
5. in Nick SRNICEK, Platform Capitalism, Cambridge, Polity Press, 2017.
6. Audition de Sarah ABDELNOUR, maîtresse de conférences en sociologie à l'Université Paris Dauphine, le 3 octobre 2024
7. Audition de Pierric MARISSAL, journaliste à l'Humanité, spécialiste des questions numériques, le 17 octobre 2024
8. Audition de Danielle SIMONNET, députée de la 15e circonscription de Paris, le 17 octobre 2024

Comme le souligne Emmanuel NETTER, cette position particulière de l'entreprise de plateforme comme intermédiaire aurait pu en faire un simple courtier, comme les courtiers en assurance ou en crédit immobilier[9].

La qualification de courtage, retenue initialement pour un grand nombre de plateformes d'intermédiation, notamment lors de contentieux, peut éventuellement tenir dans le cas d'*Airbnb* ou de *Vinted*, dans la mesure où ces plateformes provoquent une rencontre entre des parties, qui seront liées ensuite par un contrat, sur lequel la plateforme n'interviendra plus.

En revanche, dès lors que l'intermédiaire opère en réalité lui-même un service et agit sur le fonctionnement de fond d'une activité marchande, il peut ne plus s'agir de courtage comme l'a parfois confirmé la justice. De fait, les entreprises comme *Uber, Deliveroo, Uber Eats* et autres jouent un rôle sur les prix et sur le contour des prestations proposées par les travailleurs. Ces plateformes ne surplombent pas le marché de l'extérieur, mais en font bien partie et le modifient directement, en indiquant par exemple aux chauffeurs quelle route prendre, ou en les incitant à facturer un prix déterminé par leurs soins. Dans ce cas, la plateforme est un faux courtier, qui prend dans les faits le contrôle de la transaction.

Ce n'est en revanche pas le cas des plateformes de location de meublés de tourisme, qui n'imposent pas le prix des prestations ou une façon particulière de les exécuter.

Cette analyse de la nature de l'activité de la plateforme pour déterminer s'il s'agit ou non de courtage peut être appliquée à tout type de plateforme.

b. Caractéristique 2 : la finalité lucrative

Ainsi qu'Emmanuel NETTER[10] l'a décrit dans son audition, on peut caractériser quatre types d'intermédiation effectuée par les plateformes selon le double critère du type de ressources et de la finalité :

- l'intermédiation d'information à titre gratuit. L'exemple typique en est *Wikipédia*, dont l'existence repose sur la base du bénévolat pour alimenter le contenu et des dons libres des utilisateurs pour faire fonctionner l'infrastructure ;
- l'intermédiation d'information à titre payant : agences de presse, sites d'information sur abonnement ;
- l'intermédiation de ressources rivales à titre gratuit, comme pour *CouchSurfing*, plateforme d'échange d'hébergement bénévole entre voyageurs, qui était gratuite à ses débuts, ou *HelloAsso*, plateforme de financement participatif associatif ;
- **l'intermédiation de ressources rivales à titre lucratif**, comme un logement, un repas, un créneau de livraison ou de transport. C'est la catégorie d'*Uber*, d'*Airbnb*, mais aussi de *Vinted*, ou d'*Amazon Mechanical Turk*.

➔ **C'est à cette dernière catégorie** qu'il faut essentiellement rattacher la plateformisation, ce qui la différencie de l'économie de partage ou collaborative. En effet, le nouveau modèle économique permet de réaliser un revenu, la plateforme s'insérant dans la chaîne de valeur pour en capter une partie, notamment par le biais de commissions à taux variable.

La différence entre ces types d'intermédiation, comme le souligne Emmanuel NETTER [11], est également d'ordre juridique, et implique des montages contractuels distincts. En effet, dans le cas de l'intermédiation

9. Audition d'Emmanuel NETTER, le 3 octobre 2024
10. Ibidem
11. Ibidem

de ressources rivales, un intermédiaire provoque la rencontre entre deux acteurs de la relation sous-jacente, par exemple entre une personne désirant un repas et une autre qui le prépare ou le livre. En revanche, dans le cas des ressources non rivales, aucun contrat n'est passé entre les utilisateurs des services, qui contractent uniquement et chacun de leur côté avec la plateforme.

Dans le premier cas, la relation est triangulaire, avec des contrats passés à la fois avec la plateforme et entre les utilisateurs, alors que dans le second, il n'en existe qu'avec la plateforme, les utilisateurs n'étant pas connectés entre eux par un contrat.



c. Caractéristique 3 : la rupture avec les modèles existants et les contraintes réglementaires

Le principal intérêt, l'avantage concurrentiel de cette intermédiation presque immédiate, car automatisée par l'algorithme, est la **remise en question des cadres économiques préexistants.**

Par exemple, en permettant un lien direct entre la demande et l'offre de location de courte durée, les contraintes liées au bail de location sont en partie éliminées. De même, la plateformisation a permis au consommateur d'accéder à un ensemble de chauffeurs, indépendants des organisations corporatistes (taxis) et de ce fait non-détenteur de licences onéreuses dont l'utilité est de pouvoir entrer dans un système, celui de la corporation.

Les nouveaux acteurs économiques de la plateformisation rencontrent ainsi les cadres préexistants, mais aussi, comme on le verra, le droit du travail ou le droit fiscal.

L'évitement de certaines contraintes réglementaires et législatives permettrait à la plateforme de réaliser des revenus importants et de concurrencer les opérateurs encore soumis à ces contraintes (exemple des taxis et des VTC ou encore d'*Airbnb* et des hôtels).

d. Caractéristique 4 : l'externalisation du travail

La plateformisation n'est pas uniquement caractérisée par le recours aux nouvelles technologies de la plateforme, qui ne sont qu'un moyen, mais majoritairement par **le recours aux travailleurs indépendants** « *pour effectuer des tâches qui pourraient l'être par des salariés dans la majeure partie des cas, permettant*

ainsi de réaliser des économies d'échelle importantes »[12] comme l'explique Grégoire LECLERCQ, président de la Fédération nationale des auto-entrepreneurs et micro-entrepreneurs.

En effet, le recours au travail externalisé, pour constituer une flotte de chauffeurs ou de livreurs, implique, pour les plateformes, l'économie des cotisations sociales, et du paiement des garanties du salariat : durée légale du travail, majorations du salaire en fonction de plages horaires spécifiques et du nombre d'heures travaillées, indemnités journalières versées au salarié en arrêt maladie, congés payés, etc.

Les offreurs de travail, sur les plateformes, sont quasiment toujours des non-salariés, soit indépendants - autoentrepreneurs ou micro-entrepreneurs -, soit amateurs, c'est-à-dire sans statut ni qualification reconnue, voire des travailleurs en situation irrégulière.

Pour Mounir MAHJOUBI, ancien secrétaire d'État chargé du numérique, le modèle des plateformes qui s'est installé à partir de 2015 est en fait similaire à celui d'une DRH uniquement dédiée aux ressources extérieures, à des travailleurs freelance et indépendants[13]. Cette pratique permet de ne pas engager de moyens financiers sur le compte des ressources humaines de l'entreprise, mais de les utiliser dans les coûts de fonctionnement. Cette manière d'externaliser vers des travailleurs qui n'appartiennent pas à la communauté salariale et ne bénéficient donc pas des avantages qui y sont attachés pose une vraie question culturelle sur le concept de communauté d'entreprise et sur l'avenir du travail lui-même.

2. Le fonctionnement innovant des plateformes transforme radicalement une grande partie des secteurs marchands

a. Une innovation technique

L'innovation technique de la plateforme numérique centralisée tient à sa capacité de coordonner les différentes faces d'un marché et à offrir des outils simples permettant l'accélération de la **rencontre entre offre et demande**, comme la géolocalisation, la notation respective des deux parties, leur mise en relation directe, ou encore l'affichage en temps réel d'une échéance et d'un prix. L'accès à la plateforme est par ailleurs souvent facilité par le choix d'une ergonomie simple d'accès pour le client comme pour l'offreur de travail.



12. Audition de Grégoire LECLERCQ, président de la Fédération nationale des auto-entrepreneurs et micro- entrepreneurs, le 3 octobre 2024
13. Audition de Mounir MAHJOUBI, ancien secrétaire d'État chargé du numérique, le 17 octobre 2024

En ce sens, d'après Jean CATTAN, secrétaire général du Conseil national du numérique, la plateforme introduit une innovation, dans la mesure où elle permet de rompre les asymétries d'information, en étant l'intermédiaire entre une offre et une demande qui pouvaient s'ignorer par le passé. Elle facilite les transactions. Enfin, elle peut même contribuer à réveiller une offre de travail ou de service jusque-là dormante, comme la mobilisation de logements ou de véhicules auparavant moins utilisés.

Le fonctionnement des plateformes, les caractérise, on l'a vu, comme des intermédiaires, ou des courtiers. Beaucoup de ces plateformes sont ainsi présentées comme des intermédiaires sur un marché existant. Dans le même ordre d'idées, dans le cadre de cette intermédiation, le travailleur de plateforme et le client ne sont plus désignés par leur statut réel dans l'échange économique, mais comme *utilisateurs* de la plateforme.

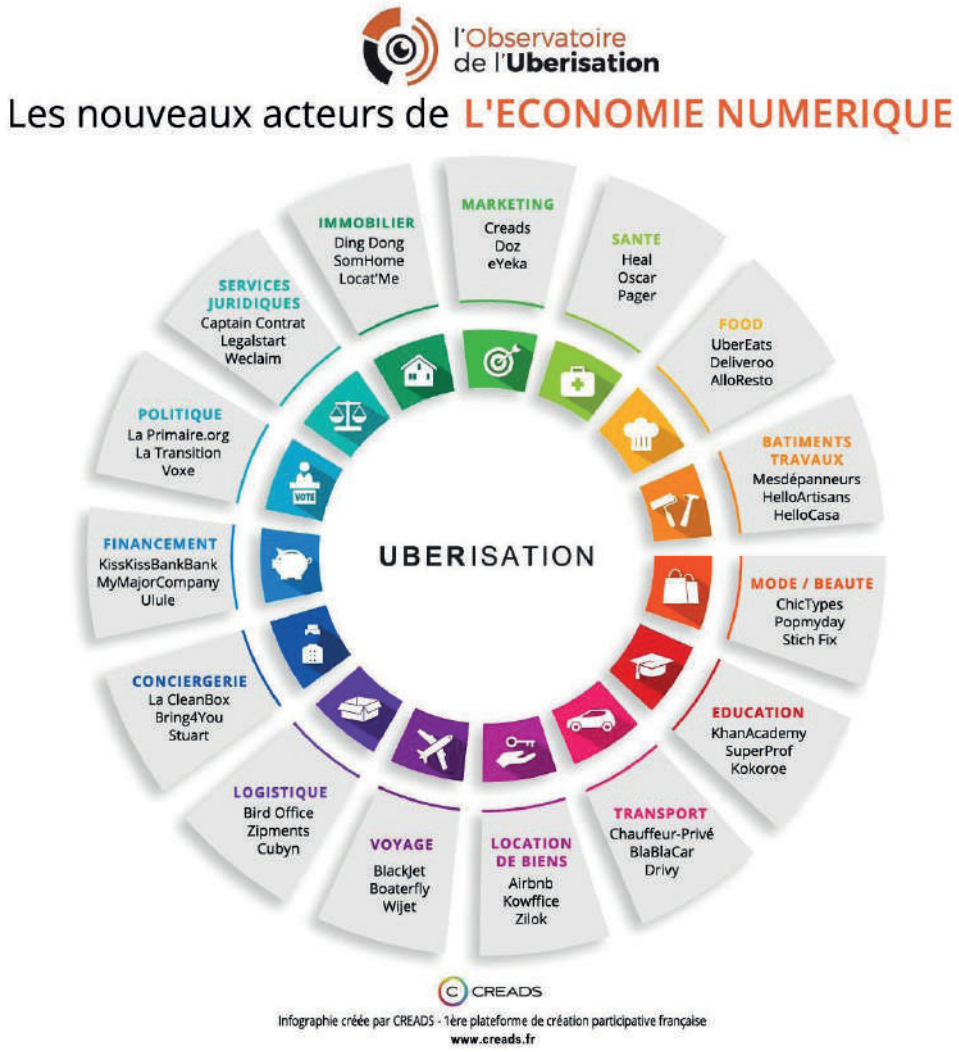
Enfin, la plateformisation et le caractère presque totalement dématérialisé de son activité permettent la quasi-instantanéité des relations commerciales, la mutualisation des ressources et la faible part d'infrastructure lourde (bureaux, services supports, etc.), ce qui réduit les charges, accroît la marge bénéficiaire de l'entreprise de plateforme et minimise la possibilité d'un contact humain entre les travailleurs et la plateforme dont ils dépendent.

b. Les secteurs concernés par l'économie de plateforme

Les secteurs concernés par l'économie de plateforme sont de plus en plus nombreux, et la plupart sont représentés dans le territoire parisien, ou dans son écosystème d'activités. On peut ainsi référencer dans la capitale des activités de plateformes concernant :

- **le transport des voyageurs**, et notamment l'activité des voitures de transport avec chauffeur, ou VTC. C'est le modèle d'*Uber*, mais également celui de *Hitch, BlablaCar* ou encore *Bolt* ;
- **la livraison de biens**, notamment livraison de courses, souvent en partenariat avec de grandes enseignes. *Amazon* est particulièrement positionné sur cette activité, ainsi que *La Poste, DHL* ou bien encore *DPD* ;
- **la livraison de repas à domicile**, généralement en partenariat avec des restaurants ou des enseignes de distribution. C'est le domaine d'*Uber Eats* et de *Deliveroo* ;
- **l'hébergement touristique**, avec *Airbnb, Booking, Abritel, SNCF Connect, Hotels.com, Accor* ou *Gîtes de France* ;
- **le jobbing**, ou plateformisation des petits boulots et tâches d'aide ponctuelles, comprenant l'aide à domicile (ménage, garde d'enfants, etc.) ;
- **l'intérim**, notamment dans le secteur médico-social ou la restauration (secteurs en tension) ;
- **le microtravail**, par crowdsourcing, activité très peu rémunérée qui permet de faire appel à des travailleurs occasionnels numériques pour réaliser des micro-tâches simples derrière l'écran de leur ordinateur[14].

14. Voir Partie II.A.2



(Source : Observatoire de l'ubérisation, exemples de plateformes dans différents secteurs)

Parallèlement, l'utilisation des plateformes touche aussi des activités moins formelles, voire délictuelles ou criminelles, comme la prostitution.

L'exploitation sexuelle des mineurs, un fléau dopé par l'utilisation des plateformes numériques[15]

La plateformisation de l'exploitation sexuelle des mineurs à Paris est un phénomène récent et extrêmement préoccupant.

On estime que l'exploitation sexuelle des mineurs concerne entre 15 000 et 20 000 enfants en France, avec 10% de garçons. Il est difficile de quantifier exactement le nombre de mineurs parisiens concernés, et ce d'autant plus que les usages numériques multiplient les possibilités d'exploitation.

15. Pour appréhender et documenter ce sujet, les membres de la mission ont auditionné Sophie ANTOINE, responsable juridique et plaidoyer de l'ACPE, Julie BASTIDE, sous-directrice adjointe de la prévention et de la protection de l'enfance et Mélanie MARIE, chargée de plaidoyer à l'ECPAT France, le 30 janvier 2025

Formes de l'exploitation sexuelles des mineurs

L'exploitation sexuelle des mineurs touche l'ensemble des milieux sociaux, mais particulièrement les mineurs issus de milieux défavorisés ou en situation de précarité. La promesse de gains financiers rapides peut les pousser à entrer dans ces activités. Les mineurs prostitués sont souvent isolés et manquent de soutien familial ou institutionnel. De ce fait, les formes d'exploitation sont multiples : **prostitution volontaire** ; exploitation par des **réseaux de proxénétisme et/ou pédocriminels ; child grooming ou pédopiégeage**[16] via les réseaux sociaux ; **sextorsion**[17], pour contraindre ou maintenir une victime dans la prostitution, avec parfois utilisation de **montages deepfake**[18].

Une étude de 2022 réalisée par ECPAT France[19], réseau de 140 associations mobilisées contre l'exploitation sexuelle des mineurs, a permis de montrer l'évolution de l'exploitation sexuelle au regard des populations qui en sont victimes :

- la prostitution des jeunes nigérianes, exploitation fondée sur le remboursement de dettes, et des pratiques de sorcellerie pour maintenir les jeunes filles sous emprise, diminue en proportion ;
- l'exploitation de mineures françaises augmente de façon préoccupante à cause des réseaux sociaux. Elle prend parfois des formes plus discrètes, comme l'**escorting**[20] ou le **michetonnage**[21], et peut faire l'objet d'une revendication d'indépendance économique ;
- la plus grande vulnérabilité est celle des mineurs non accompagnés (MNA), dont la prostitution est souvent une prostitution de survie, en lien avec la dépendance à la drogue. Cette vulnérabilité est aggravée par le fait que les mineurs sans-papiers évitent les dispositifs de prévention et de protection par peur d'être interpellés.

Le détournement des plateformes au service de l'exploitation sexuelle

L'utilisation des plateformes numériques et applications mobiles pour faciliter la mise en relation entre mineurs et clients permet aux proxénètes d'organiser de manière flexible, rapide et anonyme la prostitution de mineurs vulnérables, en particulier ceux pris en charge par l'aide sociale à l'enfance. Les outils numériques rendent la détection et la prévention de la prostitution des mineurs plus difficiles.

Cette exploitation mobilise généralement trois types de plateformes :

- les applications de communication, de mise en relation et de chat, telles que *TikTok, Snapchat, Instagram, Telegram, Onlyfans*, qui permettent aux mineurs de se promouvoir, aux pédocriminels de contacter des mineurs, ou aux proxénètes de publier des annonces de manière quasi instantanée, avec photographies ;
- les applications de transport, qui permettent d'assurer les déplacements vers des lieux de prostitution, de manière plus ou moins discrète, puisque les trajets sont enregistrés dans l'application ;
- les plateformes d'hébergement touristique occasionnel. L'usage de la plateforme fait ainsi

16. Le childgrooming ou pédopiégeage est une pratique où un adulte se « *lie d'amitié* » avec un enfant dans le but de commettre des abus sexuels à son encontre.

17. Forme de chantage dans laquelle l'auteur menace la victime de publier des photos ou des vidéos la montrant nue ou en train d'accomplir des actes sexuels.

18. Technique de synthèse multimédia reposant sur l'intelligence artificielle. Elle peut servir à superposer des fichiers vidéo ou audio existants sur d'autres fichiers vidéo ou audio. Cette technique peut être utilisée pour créer des fausses informations et des canulars malveillants.

19. Branche française de *End child prostitution, child pornography and trafficking of children for sexual purposes*, ONG créée en 1990.

20. Activité qui consiste à accompagner une personne pour une sortie contre rémunération et qui peut aboutir à une relation sexuelle tarifée.

21. Fait d'entretenir des rapports romantico-sexuels avec des personnes uniquement dans le but d'obtenir des faveurs financières et matérielles.

sauter le verrou des gardiens d'hôtel, qui pouvaient vérifier l'âge des personnes réservant une chambre.

L'utilisation de ces services est pourtant décelable et soulève des questions éthiques sur la responsabilité des plateformes et de leurs utilisateurs :

- il est attesté que des chauffeurs VTC attendent des mineurs à proximité de foyers de l'ASE, ce qui est facilement constatable en regardant les cartes de leurs déplacements ;
- les riverains ou voisins constatent des allées et venues importantes et des nuisances sonores dans les appartements loués sur plateforme à l'occasion d'une journée ou d'un week-end d'exploitation sexuelle ;
- les annonces mettant en jeu des mineurs sont publiques dès lors qu'elles sont consultables sur une plateforme ;

Or, dans ces situations, aux termes de l'article 225-6 du Code Pénal, un chauffeur VTC ou un loueur d'appartement peut être considéré comme proxénète, mais également une plateforme de mise en relation :

« Est assimilé au proxénétisme et puni des peines prévues par l'article 225-5[22] le fait, par quiconque, de quelque manière que ce soit :
1° De faire office d'intermédiaire entre deux personnes dont l'une se livre à la prostitution et l'autre exploite ou rémunère la prostitution d'autrui ; »

Dans ce cadre, les plateformes et leurs utilisateurs peuvent être tenues responsables de la facilitation de la prostitution des mineurs. Il est donc possible de les poursuivre, comme le montre l'exemple du chat en ligne *Coco.gg*, domicilié à Guernesey, fermé en juin 2024 par le parquet de Paris en raison de son rôle dans des affaires de pédocriminalité, prostitution, viols, violences homophobes, trafic de stupéfiants[23].

La difficile lutte contre le phénomène

Depuis la loi Taquet du 7 février 2022[24], tout mineur victime de prostitution relève du champ des missions de l'ASE, afin que ces enfants puissent bénéficier d'un soutien matériel, psychologique et éducatif.

Les partenaires de la DSOL, en charge de l'ASE à Paris, sont la section des mineurs du parquet de Paris (P4), la Brigade de protection des mineurs (BPM) et les associations. Même si les professionnels de l'ASE sont formés au sujet et au repérage des situations de prostitution, ses moyens d'action restent limités, dans la mesure où la prostitution des mineurs parisiens excède le territoire de la capitale et essaime au-delà du périphérique, et que la prostitution se produit lorsque les mineurs ne sont pas en foyer ou sont en fugue.

Par ailleurs, plusieurs facteurs expliquent qu'il est difficile de lutter contre le phénomène :

22. Code pénal, article 225-5 : « *Le proxénétisme est le fait, par quiconque, de quelque manière que ce soit :*
1° *D'aider, d'assister ou de protéger la prostitution d'autrui ;*
2° *De tirer profit de la prostitution d'autrui, d'en partager les produits ou de recevoir des subsides d'une personne se livrant habituellement à la prostitution ;*
3° *D'embaucher, d'entraîner ou de détourner une personne en vue de la prostitution ou d'exercer sur elle une pression pour qu'elle se prostitue ou continue à le faire.*
Le proxénétisme est puni de sept ans d'emprisonnement et de 150 000 euros d'amende. »

23. Le site a notamment été utilisé par les accusés du procès des viols de Mazan

24. Loi n° 2022-140 du 7 février 2022 relative à la protection des enfants

- les systèmes de vérification d'âge sur les plateformes, jusqu'ici peu opérants ;
- l'impossibilité de réprimer certaines pratiques d'exploitation sexuelle, en raison de la jurisprudence de la Cour de cassation de 1996[25] qui établit que la prostitution implique nécessairement un contact physique, ce qui évacue de fait les pratiques numériques à distance ;
- les difficultés entourant le signalement des situations vers le parquet des mineurs, qui donne donc lieu à trop peu d'enquêtes de police. Le groupe d'enquête de la BPM est par ailleurs saturé ;
- le manque d'appel au 119, numéro vert de signalement des violences faites aux mineurs, qui est surtout mobilisé en cas de violence intrafamiliale.



(Source : Le 119 est un service dédié à la prévention et à la protection des enfants en danger | jeunes.gouv.fr)

Quelles mesures peut-on promouvoir pour protéger les mineurs victimes d'exploitation sexuelle ?

En dehors du renforcement de la législation pour mieux protéger les mineurs et mieux poursuivre les exploiteurs, les associations consultées (ACPE, ECPAT France, Caméléon) et l'ASE de Paris mettent en avant :

- les campagnes de sensibilisation aux risques liés à la prostitution et l'encouragement à la dénonciation des abus sexuels envers les mineurs. Ces deux mesures viseraient notamment les chauffeurs de VTC, les professions hôtelières, les gardiens d'immeubles, les animateurs et les policiers municipaux ;
- l'éducation à la vie sexuelle et affective ;
- le soutien aux victimes par un continuum de soutien psychologique, médical et social pour les aider à se reconstruire, éventuellement dans des structures municipales ;
- la création d'un service en recherche-action pour une meilleure adaptation à un phénomène mouvant ;
- la création d'un référent unique au sein du Parquet et de la Police judiciaire pour permettre des enquêtes unifiées dans toute l'Île-de-France[26] ;

25. Le Code pénal français ne donne pas une définition précise des actes tombant sous la qualification de prostitution. C'est la Cour de cassation qui est venue combler cette lacune, dans un arrêt de la Chambre criminelle du 27 mars 1996 : « *[La prostitution] consiste à se prêter, moyennant une rémunération, à des contacts physiques de quelque nature qu'ils soient, afin de satisfaire les besoins sexuels d'autrui* »

26. Propositions n° 35 et 41 du rapport du groupe de travail sur la prostitution des mineurs présidé par Catherine CHAMPRENAULT, procureure générale près la cour d'appel de Paris, remis à Adrien TAQUET, le 28 juin 2021 :
- n° 35. « *Désigner dans chaque parquet dont l'activité le justifie un magistrat référent proxénétisme sur mineurs identifié par les partenaires et prioritaire pour bénéficier des formations sur le sujet* »
- n°41 : « *Désigner un policier référent territorial ressource pour ses collègues et chargé de faire le lien avec les autres services (avec accès privilégié aux formations)* »

- la mise en cause des plateformes numériques comme proxénètes en cas de traitement judiciaire de la prostitution et de l'exploitation sexuelle des mineurs. À ce titre, il faut signaler que *Airbnb* a signé en juin 2024 un partenariat avec la Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF), visant à former ses agents pour mieux comprendre, anticiper et prendre en charge les situations éventuelles de location à des fins de prostitution et entretient une collaboration avec l'Office central de répression contre la traite des êtres humains, pour apprendre aux hébergeurs à reconnaître les signes de prostitution et à les signaler.

3. Le cadre législatif et réglementaire de l'économie de plateforme est encore en évolution, poussé par une impulsion européenne déterminante

a. Au niveau national

La loi a accompagné l'essor de la consommation sur les plateformes et celui des plateformes elles-mêmes. Elle s'est surtout penchée sur l'encadrement des plateformes proposant l'intermédiation de l'hébergement. Selon Sarah ABDELNOUR, le rôle du législateur a jusqu'à présent été d'organiser l'implantation des plateformes en France[27]. En France, le régime de la microentreprise a notamment été un des piliers de leur développement, de même que la modification du statut de la grande remise[28], qui a permis l'essor des VTC. La législation s'efforce de trouver un point d'équilibre dans la régulation de l'économie des plateformes et d'améliorer les conditions d'exercice des travailleurs. L'évolution récente de la législation européenne va aussi dans ce sens.

En France, l'économie des plateformes numériques a été encadrée par plusieurs lois et régulations visant essentiellement à protéger les consommateurs et à garantir une concurrence équitable. Elles sont aujourd'hui largement en faveur des plateformes.

- La première grande étape dans l'encadrement de l'activité des plateformes est **la loi n°2016-1321 pour une République numérique du 7 octobre 2016.**

Les plateformes en ligne y sont pour la première fois définies[29]. Elles se voient imposer une obligation de loyauté, de clarté et de transparence, notamment sur les règles de référencement et de classement qu'elles mettent en œuvre. En vertu d'un décret du 29 septembre 2017, cette obligation est applicable depuis le 1er janvier 2018.

Les plus grandes plateformes ont également pour obligation de rédiger un code des bonnes pratiques et de le diffuser aux consommateurs. Un autre décret du 29 septembre 2017 précise quelles sont les plateformes concernées : celles dont les connexions mensuelles sont supérieures à 5 millions de visiteurs uniques.

---

27. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024

28. L'activité de grande remise est la mise à disposition de voitures haut de gamme avec chauffeur, uniquement sur commande et pour une destination définie. L'appellation vient de l'expression ancienne désignant les grandes "remises" où les cochers garaient les plus grands carrosses en attendant leurs maîtres. Pour exercer, un chauffeur de grande remise doit être en possession, en plus d'un permis de conduire classique, d'un certificat d'aptitude professionnelle à la conduite des voitures de grande remise. Ce permis particulier est délivré par les Préfectures. Les chauffeurs de VTC ne sont pas soumis à cette obligation.

29. Article 49 : « *Art. L. 111-7. - I. - Est qualifiée d'opérateur de plateforme en ligne toute personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication au public en ligne reposant sur : 1° Le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ; 2° Ou la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service* ».

La loi République numérique fait aussi peser de nouvelles obligations sur les sites publiant des avis de consommateurs, qui doivent, depuis le 1er janvier 2018[30] indiquer si les commentaires publiés ont été préalablement vérifiés et de quelle façon.

Un article dit " *Airbnb* "[31] encadre les locations de courte durée via ce type de plateformes. Dans les zones tendues, le conseil municipal peut obliger les personnes souhaitant louer un meublé pour une clientèle de passage, à s'enregistrer en ligne au préalable auprès de la commune. De plus, les plateformes doivent bloquer l'offre d'un logement lorsqu'il constitue la résidence principale du loueur au-delà de 120 jours de location par an.

- **La loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan)** a modifié les obligations imposées aux loueurs et aux plateformes et les sanctions applicables en cas de non-respect de ces obligations.

Elle confirme le seuil maximal de 120 jours de location touristique pour une résidence principale[32]. Si le logement, même lorsqu'il est considéré par le loueur comme sa résidence principale, est loué plus de 120 jours par an, il est alors considéré comme une résidence secondaire. Ces locations sont alors concernées par la règle du changement d'usage, qui implique une autorisation délivrée par le maire de la commune dans laquelle est situé l'immeuble où se trouve le meublé objet de la location. Le défaut de respect des règles relatives au changement d'usage peut être poursuivi et expose au paiement d'une amende civile de 50 000 €, ainsi qu'à des limitations des possibilités de location.



30. En application du décret du 29 septembre 2017

31. Article 51 de la loi n°2016-1321, qui modifie les articles L324-1-1 et suivants du Code du tourisme

32. « *Toute personne, qui offre à la location un meublé de tourisme qui est déclaré comme sa résidence principale à une clientèle de passage qui n'y élit pas domicile, ne peut le faire au-delà de 120 jours au cours d'une même année, sauf obligation professionnelle, raison de santé ou cas de force majeure* »

Plusieurs autres lois ont encadré à la marge l'activité des plateformes numériques, comme :

- la Loi n° 2018-1202 du 22 décembre 2018 relative à la lutte contre la manipulation de l'information, qui crée notamment un devoir de coopération des plateformes dans la mise en œuvre de mesures visant à lutter contre la diffusion de fausses informations susceptibles de troubler l'ordre public ;
- la Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire ;
- la Loi n° 2020-766 du 24 juin 2020 visant à lutter contre les contenus haineux sur internet, qui impose aux plateformes numériques des obligations de retrait rapide des contenus haineux sous peine de sanctions ;
- la Loi n° 2024-449 du 21 mai 2024 visant à sécuriser et à réguler l'espace numérique, qui vise à encadrer les pratiques des grandes plateformes numériques, en imposant des obligations de transparence, de concurrence loyale et de protection des données personnelles.

Enfin, **la Loi n° 2024-1039 du 19 novembre 2024 visant à renforcer les outils de régulation des meublés de tourisme à l'échelle locale**, dite loi LE MEUR-ECHANIZ, cherche à rééquilibrer l'utilisation de logements entre activités touristiques saisonnières et habitat au sein des territoires concernés le reste de l'année.

La loi **modifie le régime fiscal** "micro BIC" des meublés de tourisme. Elle abaisse l'abattement fiscal à 50% pour les meublés classés et chambres d'hôtes dans la limite de 77 700 euros de revenus locatifs annuels et à 30% pour les meublés non classés dans la limite de 15 000 euros de revenus locatifs annuels. Ces nouveaux taux d'abattement s'appliquent aux revenus locatifs perçus à partir de 2025.

La loi **soumet les meublés de tourisme au diagnostic de performance énergétique** (DPE). Il s'agit notamment d'éviter un phénomène d'éviction du logement locatif permanent au profit de la location meublée touristique, qui échappait auparavant à ces règles. Tous les logements proposés nouvellement à la location en meublé de tourisme soumis à autorisation de changement d'usage (en zone tendue) devront attester d'un DPE classé entre A et E à compter du 21 novembre 2024.

La loi donne aux maires des compétences élargies pour mieux réguler les locations touristiques, en **généralisant à toutes les communes la procédure de déclaration avec enregistrement** en mairie des mises en location de meublés de tourisme, qu'il s'agisse d'une résidence principale ou non. La généralisation du numéro d'enregistrement, qui sera applicable au plus tard le 20 mai 2026, permettra une meilleure connaissance et une plus grande régulation par les maires du parc locatif touristique. Les maires pourront contrôler le respect de la réglementation par les loueurs (sécurité incendie, performance énergétique) et pourront suspendre dans certains cas la validité du numéro de déclaration, par exemple si le meublé est visé par un arrêté de péril. Les maires pourront prononcer deux nouvelles amendes administratives de 10 000 euros maximum en cas de défaut d'enregistrement d'un meublé de tourisme et de 20 000 euros maximum en cas de fausse déclaration ou d'utilisation d'un faux numéro d'enregistrement.

Les communes peuvent désormais **définir des quotas d'autorisations de meublés de tourisme** et délimiter, dans leur plan local d'urbanisme (PLU), des secteurs réservés à la construction de résidences principales. Cette capacité sera ouverte aux communes qui comptent plus de 20% de résidences secondaires ou celles où est applicable la taxe annuelle sur les logements vacants. Par ailleurs, toutes les communes pourront **limiter à 90 jours par an** la durée maximum pendant laquelle les résidences principales peuvent être louées à des touristes (au lieu de 120 jours précédemment). En cas de dépassement du nombre de jours de location autorisés sur la commune, le propriétaire encourra une amende civile de 15 000 euros.

De nouvelles règles s'appliqueront aussi dans les copropriétés. Les règlements de copropriété existants pourront être modifiés à la majorité simple, soit la majorité des deux tiers des copropriétaires, pour interdire la location d'appartements en meublé de tourisme (contre l'unanimité précédemment). Cette

possibilité ne concernera toutefois que les copropriétés qui comportent dans leur règlement une clause dite "*d'habitation bourgeoise*", qui autorise l'habitation et des activités libérales dans l'immeuble mais interdit les activités commerciales en dehors des lots dédiés. En outre, **tout nouveau règlement de copropriété établi à partir du 21 novembre 2024 devra se prononcer sur la possibilité ou non de louer des logements en meublé de tourisme**.

b. Au niveau européen, la volonté est à présent de réguler davantage la condition des travailleurs

- C'est d'abord le **Règlement général sur la Protection des Données (RGPD)** de 2018 qui inspire l'ensemble des mesures législatives françaises relatives à l'économie numérique. Le RGPD a ainsi eu un impact direct sur les plateformes numériques en France. Il impose des obligations strictes en matière de protection des données personnelles, de transparence et de consentement des utilisateurs désormais inscrites dans la loi nationale.

- En décembre 2020, la Commission européenne a présenté deux propositions législatives faisant partie d'un paquet destiné à réguler le numérique : la législation sur les services numériques (Digital Services Act, ou DSA) et la législation sur les marchés numériques (Digital Markets Act ou DMA).

L'objectif affiché du **DSA et du DMA** est de définir « *un cadre adapté aux défis posés par le pouvoir de marché acquis par les géants du numérique et à l'impératif de protection des utilisateurs, tout en préservant un équilibre propice à l'innovation dans l'économie numérique.* »[33].



- La dernière évolution relative au secteur est la **Directive européenne sur les travailleurs des plateformes numériques**, proposée par la Commission européenne en 2021, adoptée par le Conseil de l'Union européenne le 14 octobre 2024 et définitivement adoptée en décembre 2024.

Cette directive qui, comme le rappelle Leila CHAIBI, députée européenne, *« possède un volet sur le statut et un volet sur le management algorithmique »*[34], **garantit pour la première fois des normes minimales de protection sociale** pour les 28 millions de personnes travaillant pour les plateformes numériques au sein de l'Union européenne. Les États membres seront désormais obligés d'établir une

33. Site du Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, 19 octobre 2022
34. Audition de Leila CHAIBI, députée européenne, le 30 janvier 2025

présomption légale d'emploi salarié pour les travailleurs des plateformes, selon leur droit national et leurs conventions collectives.

L'accord ne signifie pas que tous les travailleurs des plateformes basculeront automatiquement dans le statut de salarié. Il prévoit qu'ils pourront contester leur statut, pour *« accéder plus facilement aux droits dont ils bénéficient en vertu du droit de l'Union en tant que salariés »*[35], selon la Commission européenne.

Les États membres de l'UE devront mettre en place des règles nationales pour garantir que les travailleurs des plateformes soient présumés avoir une relation de travail avec la plateforme dès lors qu'existent des indices que la plateforme exerce une direction et un contrôle de facto sur les auto-entrepreneurs.

La nouvelle directive doit ainsi permettre aux travailleurs des plateformes de bénéficier de tout droit en matière de travail auquel ils peuvent prétendre, une fois leurs contrats requalifiés, et de corriger les fausses déclarations de travail indépendant. En cas de litige, il reviendra aux plateformes de prouver qu'il n'existe pas de relation de travail. La charge de la preuve est donc inversée en cas de contentieux. Si la plateforme respecte l'indépendance du travailleur, celui-ci peut rester indépendant.

La directive encadre également l'utilisation des algorithmes aux fins de gestion des ressources humaines. Les plateformes seront tenues d'informer les travailleurs de l'utilisation d'algorithmes et de systèmes automatisés dans les décisions concernant notamment leur recrutement, leurs conditions de travail et leurs revenus. La directive doit veiller *« à ce que les systèmes automatisés soient supervisés par un personnel qualifié et à ce que les travailleurs aient le droit de contester les décisions automatisées. ».*

Ainsi, en vertu de la nouvelle directive, un travailleur des plateformes ne peut être licencié sur la base d'une décision prise par un algorithme ou d'un système de prise de décision automatisé. Un contrôle et une supervision par un humain seront nécessaires pour les décisions affectant les conditions de travail.

Par ailleurs, les plateformes ne seront pas autorisées à traiter certains types de données personnelles, comme les échanges privés entre collègues.

➔ Tous les États membres doivent transposer en droit interne cette directive dans un délai de deux ans, soit avant décembre 2026.

4. Sur le plan fiscal, la stratégie d'optimisation des plateformes est réelle

Le régime fiscal des plateformes est un régime fiscal de droit commun : ces entreprises, comme le rappelle Carole MAUDET[36], sous-directrice du contrôle fiscal, du pilotage et de l'expertise juridique à Bercy, sont soumises à l'impôt sur les sociétés et à la TVA.

Or, il apparaît que les grandes plateformes, comme tous les grands groupes internationaux, pratiquent l'optimisation fiscale, qui est légale.

Le schéma fiscal typique des plateformes consiste à **minimiser l'étendue de l'activité de la plateforme**

35. *Uber, Deliveroo, Bolt…* Ce que va changer la directive sur les travailleurs des plateformes numériques adoptée par le Conseil de l'UE

36. Audition de Carole MAUDET, sous-directrice du contrôle fiscal, du pilotage et de l'expertise juridique, adjointe au chef du service de la sécurité juridique et du contrôle fiscal au sein de la direction générale des finances publiques – ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, le 28 novembre 2024

sur le territoire national, ainsi que le rôle des équipes françaises, qui sont réduites à celui de prestataires, le plus souvent de services marketing, pour des structures localisées à l'étranger, en particulier aux Pays-Bas et en République d'Irlande, fiscalement plus avantageuses pour les entreprises. Comme l'explique Jean-Marie MONNIER, *« souvent, les firmes du numérique n'ont pas de succursales en France. Elles ont des sièges sociaux dans un pays où leur activité est de fait peu importante mais où la fiscalité est faible »*[37].

Le chiffre d'affaires généré en France est de cette manière perçu directement par la structure étrangère, qui facture et encaisse les sommes payées par les clients français. Une partie de ces sommes revient en rémunération du service réalisé par les équipes françaises et peut être taxée à ce moment au niveau national. Inversement, lorsque le service réalisé par les équipes françaises est perçu directement par la structure française, celle-ci peut en reverser une proportion importante à la structure étrangère, au motif des redevances de marque, de savoir-faire, ou au nom de certaines prestations. Cette partie, taxée en France, est bien souvent inférieure au niveau de taxation attendu au vu de l'activité réelle dans le pays.

Quentin PARRINELLO, de l'EU Tax Observatory, rappelle comment la presse française[38] a révélé qu'*Airbnb* n'a payé, en 2022, que 3 millions d'euros d'impôts sur les sociétés, alors que la France est le second marché de l'entreprise et représente 10% des annonces de l'entreprise (788 000 sur plus de 7,7 millions d'annonces au niveau mondial). Selon le magazine *Challenges*, l'optimisation consistait à minimiser son chiffre d'affaires français, qui s'élevait à 50 millions d'euros, soit à peine 0,6% de son chiffre d'affaires mondial. Le bénéfice de l'entreprise en France était de 9,2 millions d'euros soit à peine 0,2% de son bénéfice net mondial consolidé[39].

En 2022 également, le journal *Le Monde* a publié une enquête intitulée *Uberfiles*, qui démontrait comment *Uber* a profité d'un rescrit fiscal aux Pays-Bas afin de diminuer ses impôts en Europe.

Les équipes dédiées au contrôle régulier de ces structures à la Direction générale des finances publiques sont spécialisées en fiscalité internationale. Leur rôle est de déterminer la nature exacte de l'activité exercée en France. Ce contrôle sur place est essentiellement un contrôle de comptabilité exercé sur la nature de l'activité, une analyse fonctionnelle qui détermine l'activité de chacune des entités, française et étrangère, les moyens alloués, les risques supportés par les différentes filiales, voire la juste rémunération de cette activité.

La difficulté, pour l'administration fiscale, est de prouver qu'un schéma dépasse la simple optimisation, et que l'intention est bien d'éluder ou d'amoindrir l'impôt. Si l'impôt payé en France correspond bien à la nature de l'activité française, il n'y a pas de redressement. Dans le cas contraire, l'administration fiscale procède à une rectification.

Par ailleurs, le législateur a créé deux taxes spécifiques au secteur dans lequel évoluent les plateformes :

- depuis 2019, la taxe sur les services numériques, dite taxe GAFAM. Basée sur le chiffre d'affaires en France, elle vise notamment les activités d'intermédiation. Elle rapporte chaque année quelques centaines de millions d'euros, pour un rendement croissant, mais un produit initial moins élevé que prévu ;

37. Audition de Jean-Marie MONNIER, professeur d'économie – centre d'économie de la Sorbonne, CNRS et Université Paris 1, le 5 décembre 2024
38. La Croix, le Parisien et Challenges
39. Contribution écrite de Quentin PARRINELLO, policy director à l'EU Tax Observatory, reçue le 1er février 2025

- en vigueur depuis le 1er janvier 2022, la taxe sur les exploitants de plateformes de mise en relation par voie électronique en vue de fournir certaines prestations de transport[40], qui est notamment affectée au financement de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE). Cet établissement public à caractère administratif est chargé de réguler le dialogue social entre les plateformes de mise en relation et les travailleurs qui leur sont liés par un contrat commercial.

L'administration fiscale contrôle la bonne application des textes relatifs à ces taxes et le fait qu'elles sont bien collectées.

Cependant, du fait du modèle économique des plateformes, la décorrélation est de plus en plus forte entre le lieu de création de richesse sur le territoire et la faculté des pouvoirs publics locaux à la taxer, hormis la taxe foncière.

Autrement dit, les plateformes, en particulier celles qui exercent dans le marché des transports, de la livraison à domicile et de l'hébergement de tourisme, **bénéficient de l'environnement et des infrastructures de la Ville mais ne lui versent que peu de participation**. De même, les externalités négatives engendrées par l'activité des plateformes ne donnent lieu à aucune compensation qui bénéficierait directement à la collectivité qui les subit.

De fait, la Ville ne dispose d'aucune autonomie fiscale pour s'adapter à l'économie de plateforme, comme l'ensemble des collectivités territoriales en France. Par ailleurs, la déterritorialisation des bases taxables par les plateformes rend de fait inefficace toute tentative, dans le cadre fiscal actuel, de les imposer sur les bases existantes. La Ville est en situation de rupture de l'assiette fiscale face aux plateformes.

Frise chronologique de l'ubérisation

2009 – Création d'*Uber* à San Francisco par Travis Kalanick et Garrett Camp. L'entreprise propose un service de VTC via une application mobile, posant les bases du modèle économique de l'*« ubérisation »*.

2010 – Arrivée d'*Airbnb* en France, qui permet la location entre particuliers.

2011 – Lancement d'*Uber* en France, introduisant le modèle des VTC.

2014 – Maurice Lévy popularise le terme "*ubérisation*", décrivant la transformation rapide des secteurs économiques par les plateformes numériques.

2014 – Loi Thévenoud : première tentative de régulation des VTC en France pour limiter la concurrence déloyale avec les taxis.

2015 – Expansion de l'ubérisation à d'autres secteurs, notamment la livraison de repas, le jobbing.

2016 – Faillite de *Take It Easy*, qui met en lumière les limites économiques du modèle visant à salarier les travailleurs exerçant sur la plateforme.

2017 – Mobilisation des livreurs de *Deliveroo* et *Uber Eats*, qui dénoncent leurs conditions de travail et l'absence de protection sociale.

40. Code général des impôts, chapitre II bis, articles 300 bis à 300 sexies

2018 – Requalification du contrat de prestation de service d'un coursier à vélo en contrat de travail : la Cour de cassation a prononcé pour la première fois la requalification d'un contrat de livreur à vélo, employé par la société *Take It Easy*, en contrat de travail.

2020 – Crise du Covid-19, qui met en lumière le rôle essentiel des travailleurs des plateformes, notamment pour la livraison de repas et de colis, mais aussi la fragilité sociale de leur statut.

2021 – Création de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE), visant à réguler le dialogue social entre travailleurs et plateformes.

2023 : clôture des travaux de la **Commission d'enquête de l'Assemblée nationale relative aux révélations des Uber Files** : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences[41].

2024 – Directive européenne relative aux travailleurs des plateformes : l'Union Européenne adopte de nouvelles règles pour renforcer les droits des travailleurs de plateformes.

2024 – Loi LE MEUR – ECHANIZ, visant à renforcer les outils de régulation des meublés de tourisme à l'échelle locale.

B. Les mécanismes de la plateformisation dans la ville

1. La ville, un environnement favorable à l'implantation et au succès des plateformes

Une capitale comme Paris, densément peuplée, aux bonnes infrastructures générales, et dont la population a un fort pouvoir d'achat, est un territoire d'élection pour les plateformes de services numériques : elles peuvent bénéficier aisément de tous ces **facteurs favorables** à leur développement et à leur implantation.

Par ailleurs, l'évolution récente des modes de vie urbains, comme le besoin d'accès rapide à des services variés, le recours au travail domestique, et l'essor des livraisons à domicile, amplifiées depuis le confinement mis en place pour la gestion de la pandémie de COVID 19, ont fait naître une demande qui a favorisé l'essor des plateformes.



(Source : Pexels)

41. Commission ayant eu « *pour objet d'identifier l'ensemble des actions de lobbying menées par Uber pour s'implanter en France, le rôle des décideurs publics de l'époque et émettre des recommandations concernant l'encadrement des relations entre décideurs publics et représentants d'intérêts. Son objectif fut aussi d'évaluer les conséquences économiques, sociales et environnementales du développement du modèle Uber en France et les réponses apportées et à porter par les décideurs publics en la matière* ».

Selon Clément LE LUDEC, docteur en sociologie, **l'effet réseau** est un des facteurs explicatifs du succès des plateformes en ville. Le principe de l'effet réseau est que la valeur d'un service et son utilité réelle dépendent du nombre de ses utilisateurs, ce qui démultiplie effectivement celle des services de plateformes dans un environnement peuplé et actif comme celui de la capitale[42].

Emmanuel NETTER souligne la capacité des plateformes à fédérer, agglomérer et réunir des fragments de biens ou de services, pour en faire une masse critique méritant d'être proposée à l'intermédiation[43]. Plus grande et plus riche est la ville, plus importante est cette masse critique et plus grande la capacité d'une plateforme à mobiliser les consommateurs et à activer les ressources existantes ou dormantes en termes de travail et de biens au sein de cet espace.

Particularités de la plateformisation à Paris

Il est utile d'examiner les caractéristiques des biens et activités que les plateformes ont pu proposer à l'intermédiation pour constater combien l'environnement parisien était favorable à leur succès, en suivant la réflexion d'Alexandre LABASSE, directeur général de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)[44].

a. Un important tissu de commerces

L'inventaire des commerces[45] parisiens permet de saisir l'ampleur du champ sur lequel l'intermédiation de biens de consommation réalisée par les plateformes peut prospérer.

En 2023, **l'offre commerciale parisienne représente** 60 846 commerces. Les principales évolutions à la hausse du nombre de ces commerces ont concerné le commerce alimentaire, la santé, la restauration, les activités médicales et la vente, secteurs abondamment présents sur les plateformes de livraison et d'intermédiation en général.

Cette offre commerciale, rapportée à la population parisienne, représente en 2023 28 commerces pour 1 000 habitants, ce qui représente 185 000 emplois salariés, auxquels s'ajoute le même nombre pour l'hôtellerie et la restauration, soit au total 20 % des emplois parisiens.

Ces données doivent être mises au regard des chiffres du e-commerce publiés annuellement par la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD)[46] : en 2024, 8 français sur 10 optimisent leurs achats grâce au e-commerce et 85,1% des internautes franciliens (taux régional le plus élevé avec celui d'Auvergne Rhône Alpes) ont effectué un achat en ligne au cours des 12 derniers mois.



42. Audition de Clément LE LUDEC, docteur en sociologie, le 17 octobre 2024
43. Audition d'Emmanuel NETTER, le 3 octobre 2024
44. Audition d'Alexandre LABASSE, directeur général de l'Atelier parisien d'urbanisme, le 3 octobre 2024
45. L'analyse de l'ubérisation du commerce se fonde sur les chiffres de la base de données Commerce réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme, en partenariat avec la Ville de Paris et la Délégation de Paris de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. L'inventaire des commerces est effectué tous les trois ans depuis 2000.
46. La FEVAD est un syndicat professionnel français, créé en 1957 et regroupant plus de 500 entreprises dont l'activité est la vente à distance, quel que soit le moyen de communication utilisé. La FEVAD est membre du Mouvement des entreprises de France (MEDEF).

b. Un grand nombre de logements vacants ou disponibles à l'intermédiation

Paris est la ville qui compte le plus grand nombre de logements réservables sur *Airbnb*, avec 10% du total des annonces mondiales.

Par ailleurs, l'étude des logements inoccupés au sens de l'INSEE montre, selon Alexandre LABASSE, que la hausse du nombre de logements inoccupés est plus rapide à Paris que dans les autres grandes villes françaises[47].

L'évolution est différenciée entre logements vacants d'une part et résidences secondaires ou logements occasionnels de l'autre. Si la première catégorie reste relativement stable, aux alentours de 9 %, ce qui correspond à peu près au niveau à partir duquel le marché se renouvelle, la seconde suit une courbe d'augmentation régulière depuis 1954 avec une croissance de + 3 points de 2011 à 2020.

Sur la totalité des logements parisiens, soit 1,4 million environ, **128 000 logements sont vacants**, soit 9,2% des logements, et **134 000 sont des résidences secondaires et logements occasionnels**, soit 9,6% du parc.

La géographie de ces deux catégories est également différente : les logements vacants se trouvent sur tout le territoire parisien, tandis que les résidences secondaires et logements occasionnels se concentrent dans les quartiers centraux de la Ville. Selon Jacques BAUDRIER, adjoint à la Maire de Paris en charge du logement et de la transition écologique du bâti, sur la part du seul logement privé à Paris, on peut estimer que 28 % ne sont pas des résidences principales.

L'étude de l'APUR permet de préciser ces données : « *on peut distinguer 4 groupes d'arrondissements.*

D'abord, les arrondissements du centre-ouest de Paris sont les plus touchés : Paris Centre, les 6e et 7e arrondissements et surtout le 8e arrondissement. La part de logements inoccupés de ce premier groupe va de 28 % à Paris Centre à 36 % dans le 8e arrondissement.

Un deuxième groupe est constitué par les arrondissements qui présentent un pourcentage de logements inoccupés légèrement supérieur à la moyenne parisienne. Il s'agit des 5e, 9e, 10e, 14e, 15e et 16e arrondissements, proches du centre ou de l'ouest de Paris, qui présentent entre 19 % et 26 % de logements inoccupés.

Un troisième groupe est celui des arrondissements qui possèdent une part de logements inoccupés légèrement inférieure à la moyenne parisienne : les 11e, 12e, 17e et 18e arrondissements, avec un taux d'inoccupation allant de 15 % à 18 %. Ces arrondissements sont plus proches du nord et de l'est parisien. Enfin, le dernier groupe est constitué par les arrondissements qui présentent le plus faible taux d'inoccupation : les 13e, 19e et 20e arrondissements, avec entre 9 % et 14 % de logements inoccupés. Ceux-ci sont parmi les arrondissements où l'on compte le plus de logements sociaux, situés à l'est »[48].

Parmi les logements privés, le nombre des résidences secondaires est estimé à 86 500 et celui des logements occasionnels à 47 500. Les propriétaires de résidences secondaires ou occasionnels habitent à 38 % ailleurs en France et sont à 19,5 % étrangers. Ces chiffres interrogent donc sur l'usage réel qui est

47. Audition d'Alexandre LABASSE, le 3 octobre 2024

48. Étude de l'APUR « *Les logements inoccupés à Paris – État des lieux, mise en perspective historique et leviers pour l'action publique* » décembre 2023

fait des résidences secondaires. Comme l'explique Alexandre LABASSE, « *un grand nombre de propriétaires parisiens sont en réalité multipropriétaires de résidences secondaires. Au regard de ces données, il semble donc bien exister un lien direct entre résidences secondaires ou occasionnelles et Airbnb* »[49].

L'augmentation du nombre de logements inoccupés pendant la dernière période est en partie liée à la hausse des locations meublées touristiques non déclarées.

À ce jour, on compte environ 91 000 annonces pour des locations de meublés touristiques à Paris sur *Airbnb*[50]. Deux types de locations sont à distinguer : la mise en location ponctuelle de sa résidence principale et la location d'un logement toute l'année, au-delà des 120 jours permis par la loi. D'après les services de la Ville, environ **25 000 logements sont détournés de leur usage pour être loués sur des plateformes de courte durée** tout au long de l'année. Les annonces concernées se concentrent dans le centre de Paris (Sentier, Marais), autour de Montmartre dans le 18ème arrondissement et dans une moindre mesure dans les 9ème, 10ème et 11ème arrondissements de la capitale.

Comme l'a souligné Alexandre LABASSE, indépendamment du sujet de la plateformisation des logements, la principale conséquence du phénomène de croissance du nombre de logements inoccupés est la détérioration de l'offre de résidence principale et donc du nombre de Parisiens. Alors que 37 000 logements supplémentaires ont été créés entre 2011 et 2020, il y a eu une perte de 35 000 résidences principales dans le même temps.

Pour la collectivité, comme le rappelle Jacques BAUDRIER, l'enjeu est la protection des résidences principales : « *il faut préserver des logements pour que les gens puissent continuer d'habiter et travailler à Paris* »[51].



c. Un important tissu d'emplois non-salariés, à la fois aubaine et conséquence de la plateformisation

En 2021, Paris regroupait **248 500 emplois non-salariés**, soit 13% des emplois parisiens (le taux est de 10% en Île-de-France et de 13% en France métropolitaine) en forte hausse depuis 2010 (+ 28,9% soit + 55700 emplois), tandis que la hausse du nombre de salariés est moins importante (+3,4% soit 55 000 emplois).

49. Audition d'Alexandre LABASSE, le 3 octobre 2024
50. Paris | Inside Airbnb
51. Audition de Jacques BAUDRIER, adjoint à la Maire de Paris en charge du logement et de la transition écologique du bâti, le 12 décembre 2024

2. Les outils numériques comme catalyseurs de la transformation urbaine

L'utilisation des outils numériques par les citoyens transforme les villes, y compris Paris, de plusieurs manières :

- en termes de **mobilité urbaine**, les applications de transport, l'utilisation du GPS et les systèmes de navigation en temps réel facilitent les déplacements et permettent de les optimiser. Elles rendent la signalisation urbaine obsolète, ou la poussent à se modifier. Les véhicules en libre-service, notamment les vélos, et l'utilisation de plateformes de transport changent la manière dont les citoyens se déplacent et se repèrent dans la ville ;



- en termes de **consommation**, le commerce électronique rend accessible un grand nombre de biens, qui peuvent être commandés n'importe où, n'importe quand, sur n'importe quel support, puis livrés avec facilité. Ces services numériques peuvent stimuler l'économie locale comme la mettre en concurrence avec des fournisseurs du monde entier et parfois entraîner la fermeture de certains commerces. Par ailleurs, les paiements dématérialisés, l'interaction à distance et instantanée avec les services bancaires, sont des facteurs d'accélération de la consommation et de l'économie marchande ;

- les citoyens peuvent désormais accéder à une multitude de **services publics en ligne**, tels que la prise de rendez-vous administratifs, les démarches fiscales, ou encore les inscriptions scolaires, ce qui contribue à réduire les files d'attente et à simplifier les procédures administratives. Les visites sur place dans les services administratifs peuvent être réduites au strict minimum, à savoir venir chercher un document qui aura été préparé auparavant via une interface numérique. Cela pénalise certains publics les plus éloignés des outils numériques qui se trouvent en difficulté pour accéder à ces nouveaux services ;

- en matière de **pratiques culturelles**, l'essor des plateformes de streaming vidéo et audio, des podcasts ou encore des tablettes de lecture donnant accès à une offre d'ouvrages dématérialisés modifient l'accès aux produits culturels. On ne se rend plus propriétaire d'un bien ou d'un support culturel, mais d'un service accessible partout (dans la rue, dans les transports en commun, chez soi, etc.) dont on est en réalité locataire.

À ce titre, les dernières statistiques nationales du Pôle numérique de l'ARCEP-ARCOM sont éclairantes pour ce qui est de la prégnance des usages numériques : en 2024, 75% des abonnements internet sont à haut débit en France ; 89% des foyers sont équipés d'au moins un smartphone, et 87% d'au moins un ordinateur ; 91% des individus de 12 ans et plus sont internautes ; 80 % utilisent des applications pour échanger des messages ; 85% utilisent un téléphone mobile pour naviguer sur internet ; et enfin 73%

ont effectué des achats en ligne[52]. Dans ce paysage numérique français, Paris est en pointe et offre des chiffres sans doute supérieurs encore.

La crise sanitaire du COVID 19 et ses confinements ont été, par ailleurs, un accélérateur de la mutation des habitudes de consommation. Les consommateurs passent désormais et en moyenne moins de temps en magasin et la transition vers le commerce en ligne s'est accélérée. Les géants du e-commerce, comme *Amazon*, ont vu leurs ventes exploser à ce moment, tandis que les petits commerçants ont dû s'adapter rapidement en développant leurs propres sites de vente en ligne ou en s'inscrivant sur des marketplaces.

Les confinements ont également stimulé les services de livraison à domicile et les plateformes de streaming. De manière générale, ils ont surtout contribué à amener les citoyens vers le numérique, que ce soit pour le travail, l'accès à l'information (et notamment l'accès à l'information officielle, via les applications spécifiquement mises en place pendant l'urgence sanitaire), la communication avec ses proches et le contact avec la société en général.

Aujourd'hui, les plateformes répondent à de nouveaux besoins. Les applications transforment de fait le rapport de leur usager au monde :

- la manière dont il se situe dans **l'espace** est désormais médiatisée par les outils de cartographie numérique, au premier chef *Google Maps*, abondamment repris et utilisé par un grand nombre de plateformes tierces. La vision de la ville par l'utilisateur de ce type de services est modifiée, voire réorientée en fonction des lieux d'intérêt recensés par la plateforme en fonction d'un prisme commercial. En effet, un commerce ou un annonceur peut payer pour être mis en avant sur la plateforme cartographique. En fonction de l'échelle de la carte qui s'affiche sur son smartphone, l'utilisateur verra distinctement le nom de telle enseigne commerciale, tandis que le monument voisin n'apparaîtra pas immédiatement. Par ailleurs, la possibilité de se faire livrer à presque toute heure accentue les réflexes sédentaires.

- son rapport au **temps** est de plus en plus marqué par l'instantanéité des transactions, la surveillance en temps réel des trajets et des livraisons, l'impression d'immédiateté d'un service et la frustration lorsque la durée prévue ou annoncée n'est pas respectée en raison des aléas de la circulation. Les applications jouent encore sur cette exigence de rapidité dans la mesure où il est courant d'y noter le temps de livraison, par exemple. L'impression d'instantanéité du service et le pouvoir de surveiller en temps réel masquent les aspérités du travail dans la réalité.

- son **rapport à autrui**, car la relation entre client et prestataire, voire entre usager et service, peut-être davantage caractérisée comme un rapport anonyme, dans la mesure où l'application gomme le contact humain initial entre client et prestataire, et parce que le prestataire invisibilisé au départ (chauffeur, livreur) est avant tout l'incarnation d'un service automatisé. L'interface confortable de l'application gomme la réalité parfois difficile des conditions de travail, et la crainte d'être mal noté pousse à la masquer encore, au profit de l'affirmation d'un confort de service.

52. Source : données clés du référentiel des usages numériques, Le Pôle Numérique ARCEP-ARCOM 2024.

C. Les plateformes transforment un grand nombre de secteurs clés urbains.

L'arrivée des plateformes dans l'environnement parisien a constitué une véritable illustration du concept économique de destruction créatrice : en l'absence de structures et de règles qui encadraient préalablement les secteurs d'activité dans lesquels elles exercent, ces plateformes ont rencontré les acteurs historiques de ces secteurs et leur fonctionnement régulé.

À ce titre, Danielle SIMONNET remarque que l'analyse des effets déstabilisateurs de l'ubérisation à Paris est apparue dès 2019 dans les notes internes du ministère du Travail. L'une d'elles, datée du 27 janvier 2019, énumère de fait un certain nombre d'infractions des plateformes dans tous les secteurs : restauration, transport, tourisme, bénévolat, travaux chez des particuliers, agriculture, aide à la personne, et même dans le secteur funéraire[53].

Indépendamment de la question d'éventuelles atteintes au droit des entreprises de plateformes, il convient de montrer comment leur arrivée a remis en cause l'activité de secteurs locaux essentiels.

1. Dans le domaine des transports urbains

Les plateformes numériques ont profondément transformé le secteur des transports urbains, affectant à la fois les taxis traditionnels, les transports en commun, et d'autres modes de transport comme les vélos en libre-service.

Comme le rappelle Afaf EL KAOUN GABELOTAUD, adjointe à la Maire[54], forte de son expérience professionnelle dans le secteur de la grande remise, la légende officielle de l'entreprise *Uber* raconte que l'idée du modèle du VTC est née à Paris en décembre 2008, tandis que Travis Kalanick et Garrett Camp, les fondateurs de la société, ne parvenaient pas à trouver un taxi.

Uber s'est implantée à Paris en décembre 2011, dans un contexte où l'industrie du taxi avait jusqu'alors peu évolué. D'autres plateformes d'intermédiation entre des passagers et des chauffeurs professionnels de VTC se sont localement développées à Paris : *Chauffeur Privé, SnapCar, Marcel* ou encore *LeCab*. Leur apparition a été rendue possible par le vote, en 2009, de la loi Novelli, qui autorise entre autres la réservation de voitures de transport avec chauffeur (VTC)[55].

Cette loi restaurait les voitures dites *de petite remise* qui avaient progressivement disparu depuis les années 1970, suite à l'interdiction qui leur était faite d'utiliser le téléphone pour la réservation de courses, au bénéfice des taxis. Il s'agissait donc de relancer le marché du transport individuel de personnes dans un contexte de pénurie de l'offre.

Les plateformes de VTC ont introduit un modèle présenté comme du "*covoiturage urbain*" en insistant sur le fait que ce nouveau service se distinguait de l'offre de taxis traditionnels. Mais elles ont également imposé une concurrence nouvelle à ces derniers en proposant de nouveaux services (dernièrement des

53. Audition de Danielle SIMONNET, le 17 octobre 2024
54. Audition d'Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, adjointe à la Maire de Paris en charge des entreprises, de l'emploi et du développement économique, le 3 octobre 2024
55. Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, dite Loi NOVELLI

services spécialement adaptés aux personnes à mobilité réduite ou aux femmes, chez *Uber*).

L'arrivée des VTC face aux taxis a surtout modifié le milieu du transport des personnes, dans la mesure où elle opposait un modèle où l'entrée dans la profession est libre à un modèle corporatiste, où il est nécessaire d'acheter le droit d'entrée, sous la forme d'une licence. Le poids du droit d'entrée a été réduit, mais avec deux conséquences notables.

Premièrement, l'arrivée des VTC a fait baisser le prix des licences des taxis, qui est passé de 240 000 € en 2015-2016 à 120 000 € après l'arrivée des VTC[56]. Les licences constituant pour beaucoup de taxis traditionnels un capital-retraite, le niveau d'endettement de certains chauffeurs de taxis est devenu insoutenable. Le prix des licences est ensuite remonté[57].

Deuxièmement, les plateformes numériques ont modifié les conditions économiques des chauffeurs, en les plaçant souvent dans une position de dépendance économique, avec des revenus précaires et un contrôle unilatéral des tarifs et des conditions de travail.



2. Dans le secteur de l'hébergement de tourisme

a. Le logement

Selon le directeur général d'*Airbnb France*, Clément EULRY, 75 % des logements loués sur *Airbnb* à Paris sont des résidences principales ou des chambres chez l'habitant, ce qui constitue un vecteur réel de pouvoir d'achat pour leurs propriétaires : pour l'année 2023, le revenu médian gagné grâce à *Airbnb* par les personnes qui ont loué leur logement équivalait à 5 600 euros bruts. L'impact économique global a été chiffré à 1,8 milliard d'euros, en intégrant la consommation dans les commerces locaux à Paris[58]. Enfin, pour *Airbnb* à Paris, la plateformisation des meublés de courte durée contribue à créer une offre d'accueil touristique abordable et différente de celle des hôtels : l'intérêt, pour le locataire de courte durée, est de disposer d'un plus grand nombre de chambres et d'équipements utiles pour une famille, tels qu'une cuisine équipée. **La location de meublés touristiques diversifie donc l'offre d'hébergement**

56. Rapport de la Commission d'enquête de l'Assemblée nationale intitulé « *Les révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences* ».

57. En mars 2024, le prix de la licence à Paris était d'environ 190 000 € (Devenir chauffeur de taxi | Entreprendre.Service-Public.fr)

58. Audition de Clément EULRY, directeur général d'Airbnb France et Juliette LANGLAIS, directrice des affaires publiques, Europe, Moyen-Orient, Afrique de Airbnb, le 12 décembre 2024

touristique parisienne en mobilisant une ressource complémentaire à celle des hôtels.

La question se pose de savoir quel est **l'effet réel de la plateformisation des locations de courte durée sur le marché du logement**. De quelle manière affecte-t-elle le nombre de locations de longue durée, leur prix, et le cadre de vie des quartiers ?

Rappelons d'abord quelques chiffres à Paris :

- le nombre total de logements sur le territoire parisien est d'environ **1,4 million** ;
- il y a 260 000 logements sociaux, soit 23,7% du parc, contre environ **1,14 million de logements privés** (81,2%). Si le premier chiffre est bien connu et répertorié, le second est toujours une estimation à l'instant T ;
- **128 000 logements sont vacants**, soit 9,2% des logements, dont 18 600 le sont depuis plus de 2 ans ;
- **134 000 sont des résidences secondaires et logements occasionnels**, soit 9,6% du parc ;
- enfin, d'après les estimations de la Ville de Paris, **20 à 30 000 logements** du parc privé seraient uniquement consacrés à la location de courte durée sur plateforme.

Il est en effet difficile d'avoir une estimation exacte du nombre de logements échappant à l'offre de résidence principale à un moment donné.

Airbnb, qui se fonde sur une étude de *Price Waterhouse Cooper*, estime que seuls 4 500 hébergements étaient dédiés à la location touristique sur *Airbnb* en 2023, soit au-delà de 120 jours de location, et 9 000 logements en prenant l'offre de l'ensemble des plateformes. Pour les services de l'État, l'estimation des meublés touristiques illégaux à Paris, le plus souvent possédés par des multi loueurs, se situe entre 15 000 et 30 000.

En proportions strictes, on ne peut voir dans l'essor de la location de meublés touristiques sur plateforme l'unique cause de détérioration de l'offre de résidence principale à Paris, qui en a perdu 35 000 entre 2011 et 2020. Ce n'en est qu'un des facteurs explicatifs, auquel il faut ajouter la non-occupation des logements au sens large, soit un logement sur cinq. Cette non-occupation frappe surtout certains quartiers de Paris. Selon l'APUR, cette proportion atteint un tiers des logements dans les secteurs centraux de Paris : Paris Centre (28%), 6e (30%), 7e (34%) et 8e arrondissements (36%).

Les raisons de cette inoccupation (vacance et occupation occasionnelle) sont multiples : vacance frictionnelle due à la rotation des occupants (6 à 7% selon l'APUR), vacance d'obsolescence ou de dévalorisation (lorsque le logement est devenu impropre à l'occupation), vacance de transformation (pour des travaux en cours), vacance de désintérêt économique (lorsque les propriétaires ne veulent tout simplement pas louer), vacance expectative ou de rétention (le propriétaire attend de voir ce qui se passe sur le marché avant de louer), et enfin hausse du nombre de résidences secondaires[59].

L'inoccupation totale ou partielle des logements parisiens est élevée. Elle est passée de 14 % en 2011 à 19 % en 2020.

C'est dans ce paysage que prospère la location des meublés touristiques de courte durée, qui constitue, pour beaucoup de propriétaires, une façon de valoriser leur patrimoine.

Pour répondre de manière générale à la question de savoir si la location de meublés de tourisme a un impact sur le prix des logements à la location et à l'achat, Sarah COUPECHOUX, responsable de la

59. In Les logements inoccupés à Paris, étude de l'APUR, décembre 2023

mission Europe à la Fondation pour le logement des défavorisés, révèle que le constat des chercheurs et universitaires, notamment espagnols et californiens, qui se sont penchés sur la question, est que la hausse importante du nombre de locations touristiques est en corrélation avec l'évolution des prix du logement et la transformation de résidences principales en résidences touristiques[60]. Il semblerait que l'impact des meublés touristiques soit un peu différent à Paris, et que le facteur explicatif principal soit le taux important de vacance totale ou partielle des logements.

Si les meublés de tourisme constituent un facteur de tension sur le marché immobilier, ils ne sont pas l'unique cause de la crise du logement à Paris. La capitale compte également un grand nombre de logements vacants et de résidences secondaires. La Ville de Paris compte 278 000 logements vacants, résidences secondaires et *Airbnb* illégaux et entre 28 et 29% de logements privés qui ne sont pas des résidences principales[61].

b. Qu'en est-il pour le secteur de l'hébergement hôtelier ?

Franck DELVAU, président de l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) Paris-Île de France, parle d'une « *concurrence déloyale par rapport aux 2 000 hôtels qui payent leurs impôts, la taxe de séjour et des cotisations sociales sur le territoire et qui doivent se plier à des règles de sécurité très contraignantes* »[62]. *Airbnb* réduirait ainsi les opportunités pour les acteurs hôteliers locaux. Selon lui, certaines études montreraient le recul de l'hôtellerie modeste devant l'essor d'*Airbnb*, ce que la société conteste.

Pour *Airbnb*[63], la corrélation n'a jamais été démontrée entre la disparition d'hôtels et la présence de la plateforme et depuis les six dernières années, le taux d'occupation de l'hôtellerie et le revenu par chambre d'hôtel à Paris n'ont jamais été aussi élevés. L'hôtellerie parisienne se porterait donc très bien.

Si l'on examine les chiffres issus de l'INSEE[64], il faut bien constater que le nombre d'hôtels, de places hôtelières et le taux d'occupation de ces places n'ont cessé d'augmenter dans la capitale :

	NOMBRE D'HÔTELS	NOMBRE DE PLACES	TAUX D'OCCUPATION DES PLACES
2018	1594	81 515	76,4 %
2019	1597	82 444	78,1 %
2020	1614	83 803	NON COMPTÉ (COVID19)
2021	1611	85 147	NON COMPTÉ (COVID19)
2022	1585	84 023	75 %
2023	1601	85 021	78,4 %
2024	1624	86 736	
2025 (AU 01/01)	1626	87 016	

60. Audition de Sarah COUPECHOUX, responsable de la Mission Europe à la Fondation pour le logement des défavorisés, le 12 décembre 2024
61. Chiffres issus de l'audition de Jacques BAUDRIER, le 12 décembre 2024
62. Audition de Franck DELVAU, président de l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) Paris-Île de France, le 12 décembre 2024
63. Audition de Clément EULRY et Juliette LANGLAIS, le 12 décembre 2024
64. INSEE, Capacité des communes en hébergement touristique en 2025 et années précédentes

L'offre hôtelière est donc en croissance continue à Paris, avec un léger tassement post COVID 19. Si l'on prend une série plus longue, en remontant à 2011, date d'arrivée d'*Airbnb* à Paris, on constate que le taux d'occupation des chambres est relativement stable (de 75,4% à 78,4% en 2023), à l'exception des périodes de crises (69,6% en 2016 après les attentats de Paris, 75% après le COVID 19). Le nombre de nuitées, quant à lui, est passé de 31,8 millions en 2016 (post attentats) à 37,6 millions en 2022 et 39,6 millions en 2023.

On peut donc affirmer que l'arrivée d'*Airbnb* sur le marché de l'hébergement parisien a eu moins d'influence sur l'activité hôtelière que les crises sécuritaires ou sanitaires, et apparemment aucune sur la croissance de l'offre hôtelière.

C'est l'hypothèse de la **complémentarité** entre l'hôtel et l'hébergement en meublé privé touristique qui semble la plus correcte : les clientèles respectives ne seraient pas les mêmes, ni les services demandés et la durée de séjour.

L'effet noté par les études est davantage un effet concurrentiel : la présence d'une offre *Airbnb* tend à faire légèrement baisser les prix des hôtels dit bas de gamme. La Direction générale des entreprises parle d'un « *impact pro-concurrentiel significatif quoique modéré* » et cite une étude de 2018 montrant que l'augmentation de 10% de l'offre *Airbnb* dans la capitale s'est accompagnée d'une diminution des prix pratiqués sur le segment hôtelier de 0,75% à 1,6%, effet plus marqué dans les hôtels bas de gamme ne s'adressant pas à une clientèle d'affaires[65]. Le même effet a été observé à Austin, Texas, en 2017, pour la période 2010-2015.



65. In Les Thémas de la DGE n°11, juin 2023, « *Impact économique et réglementation des meublés de tourisme* » – Direction générale des entreprises, Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique

3. Pour les commerces en général

Comme nous l'avons vu plus haut, en 2023, les chiffres de la base de données Commerce[66] montrent que l'offre commerciale parisienne est extrêmement puissante, avec plus de 60 846 commerces, et qu'elle s'est à peu près maintenue entre 2020 et 2023 (-1,4%). En proportion, cette offre représente 28 commerces pour 1 000 habitants. En main d'œuvre, elle mobilise 185 000 emplois salariés, auxquels s'ajoute le même nombre pour l'hôtellerie et la restauration, soit 20 % des emplois parisiens au total.

Pour Julien LAVAUD, Directeur des relations extérieures de *Deliveroo France*, la livraison est une addition positive à l'activité traditionnelle des commerces, dans la mesure où elle leur permet d'amortir leurs coûts fixes et accroît donc leur compétitivité. Une plateforme de livraisons crée des « *occasions d'achats* » en permettant aux personnes qui n'ont pas le temps de faire les courses, qui ont oublié un article ou qui ne peuvent se déplacer, de consommer tout de même dans une enseigne[67].

De manière générale, les effets de la numérisation et de la plateformisation du commerce sont contrastés : les commerçants peuvent bénéficier d'une meilleure exposition en étant présents sur le web ou sur une plateforme et ainsi attirer une clientèle plus large, notamment lorsque leur activité est couplée à un service de livraison. C'est notamment le cas de *Carrefour* qui assure son service de livraison à domicile grâce « *d'une part à des services propres [...] et d'autre part à des partenariats stratégiques* »[68], notamment des plateformes.

On assiste cependant à une **recomposition du commerce physique sous l'influence des nouveaux modes de consommation numériques.**

Comme le pointe Alexandre LABASSE, les principales hausses ont concerné le commerce alimentaire (+4%, soit 310 nouveaux commerces), la santé (+5%, soit +283), la restauration (+1%, soit +189), les activités médicales (+ 4%, + 88) et la vente et réparation de vélos (+39%, soit 69 nouvelles enseignes)[69].

Certains secteurs apparaissent cependant en déclin, notamment en raison de l'essor de l'e-commerce. Cette baisse concerne essentiellement les enseignes de prêt-à-porter, avec 621 commerces de moins entre 2020 et 2023, dont 287 pour le prêt-à-porter femme, 87 pour le prêt-à-porter homme et 13 pour le prêt-à-porter enfant. Les agences de tourisme et de voyage (-79 lieux), le secteur bancaire (-77 lieux) et les agences immobilières (-68 lieux) font partie des types de commerce les plus concernés par la diminution de la présence physique. Le commerce de gros (-231) et les garages, concessionnaires et stations-service (-72) diminuent également.

Il est difficile d'imputer l'essor ou le déclin de tel ou tel type de commerce à la seule influence du numérique et des plateformes, tant les évolutions sont contrastées et les facteurs nombreux. Il faut mentionner un évident effet de la pandémie de COVID 19 en général. Les évolutions de certains secteurs sont aisément explicables par l'influence d'un facteur dominant, comme la diminution de la place de la voiture dans la ville pour ce qui est des garages et stations-services. Enfin, l'augmentation continuelle des loyers fragilise les commerces offrant les marges les moins élevées, par exemple le secteur des librairies.

---

66. Base de données réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme, en partenariat avec la Ville de Paris et la Délégation de Paris de la Chambre de Commerce et d'Industrie

67. Audition de Julien LAVAUD, directeur des relations extérieures de Deliveroo France et Rémi MULEMBA, responsable des affaires publiques de Deliveroo France, le 5 décembre 2024

68. Audition de Kayna MESSAOUDI, directrice livraison à domicile e-commerce et partenariat du groupe Carrefour et Nathalie NAMADE, directrice des affaires publiques du groupe Carrefour, le 5 décembre 2024

69. Audition d'Alexandre LABASSE, le 3 octobre 2024

Il apparait cependant que tout un pan de l'offre commerciale se déplace vers le numérique, en raison de la concurrence des sites d'e-commerce et des plateformes en particulier. Selon la FEVAD[70], en 2024, 85,1% des internautes franciliens[71] ont effectué un achat en ligne dans les 12 derniers mois. La part du e-commerce dans l'habillement est passée de 18 % en 2022 à 21 % en 2023. Et 86 % des Français utilisent désormais les services en ligne pour gérer leurs finances et comptes en banque.

Cette mutation explique la vacance ou la vente de locaux commerciaux désormais de grande dimension qui peuvent également bénéficier de très bons emplacements (grands axes ou situation d'angle). Auparavant, les commerces touchés par l'effet de déplacement vers le e-commerce occupaient de plus petits espaces dans des secteurs moins exposés, au premier chef les librairies et les disquaires.

Parallèlement à ces disparitions, **de nouveaux services apparaissent**, parmi lesquels nous retiendrons trois exemples emblématiques :

- les **drives piétons** du e-commerce alimentaire, qui sont passés de 57 en 2022 à 65 en 2023[72]. Ce concept se différencie des drives piétons accolés à un magasin. Il est dédié au retrait d'achats commandés par internet. Bien qu'appartenant à de grandes enseignes, ces drives piétons peuvent s'installer dans de petites surfaces, par exemple de moins de 100 m², et n'ont ainsi pas besoin de l'accord de la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC)[73] pour s'implanter dans Paris ;

- les **dark stores** (Cf. encadré « *Les dark stores* » III. A.), qui étaient au nombre de 60 en 2022, sont passées à 8 en 2023. Selon Nicolas BONNET-OULALDJ, adjoint à la Maire de Paris, les actions menées par la Ville de Paris ont permis de mettre fin à ce phénomène[74] ;

- les plateformes permettant de **circulariser les invendus**, comme *Too Good to Go*. Pour un prix le plus souvent réduit de trente pour cent, les invendus ou futurs invendus d'un commerce ou d'un restaurant peuvent trouver preneur comme l'explique Lauranne POULAIN, responsable des affaires publiques de *Too Good To Go*.

Selon Jean CATTAN, secrétaire général du Conseil national du numérique, Paris est accaparée par la vente à distance dans le commerce de détail[75]. L'évolution à accompagner désormais serait d'équiper les Parisiens pour qu'ils accèdent aux commerces de proximité sur les plateformes qu'ils utilisent habituellement, à l'exemple de ce qui a été fait avec « *Paris Librairies* ». L'accord de visibilité conclu récemment entre *Monoprix* et *Amazon* témoigne également de cette évolution souhaitable pour préserver le commerce de proximité.

70. Voir note 39

71. Taux régional le plus élevé avec Auvergne Rhône Alpes

72. 30 pour Auchan, 19 pour Leclerc, 8 pour Carrefour, 7 pour Delipop et 1 pour Casino.

73. La CDAC est une instance départementale sollicitée pour se prononcer sur les autorisations d'exploitation commerciale. Elle examine les projets de création ou d'extension de magasins de commerce de détail supérieurs à 1 000 m² de surface de vente. Elle est instituée par un arrêté préfectoral et réunit des personnalités qualifiées dans les domaines de la consommation et de la protection du consommateur, dans le développement durable et l'aménagement du territoire, et des élus locaux.

74. Audition de Nicolas BONNET OULALDJ, adjoint à la Maire de Paris en charge de toutes les questions relatives au commerce, à l'artisanat, aux professions libérales, aux métiers d'art et à la mode, le 30 janvier 2025

75. Audition de Jean CATTAN, secrétaire général du Conseil national du numérique, le 17 octobre 2024

Les librairies parisiennes face au e-commerce

Paris est la ville qui compte le plus de librairies au monde. Cependant, le nombre de ces librairies diminue depuis l'an 2000, ce qui représente une baisse totale de 46%, soit moins 460 établissements.

Initialement affaibli par l'apparition des grandes surfaces de produits culturels (*FNAC, Virgin Megastore, etc.*) dont le nombre s'est tendanciellement réduit, le secteur cohabite aujourd'hui avec la concurrence de la vente en ligne (*Amazon.fr, fnac.com, chapitre.com, etc.*). En 20 ans, l'achat en ligne de livres est devenu un acte de consommation courante grâce à l'importance de l'offre (*Amazon* propose environ 20 millions de titres), à la facilité d'achat et à la promesse d'une livraison à domicile rapide. Alors que la vente en ligne de livres ne représentait que 10% du total des achats de livres en 2009, elle atteint 20 % en 2017, puis 23 % en 2022.

Cependant, malgré la progression de la vente en ligne, dont la part a doublé en 10 ans, la réduction drastique des achats dans les petites librairies de quartier n'a pas eu totalement lieu.

Les librairies sont aujourd'hui au nombre de 560 (chiffre 2023), avec 75 disparitions depuis 2020 pour 67 créations. De fait, la baisse du nombre de librairies semble enrayée : elle a été de -3 par an depuis 2020 contre une vingtaine par an auparavant en valeur absolue[76]. Par ailleurs, le nombre de librairies indépendantes augmente. En effet, seulement 10% des librairies parisiennes appartiennent aujourd'hui à un réseau d'enseignes.

L'autre grand facteur de disparition des librairies est de fait le montant des loyers. La faible rentabilité des librairies (la moins élevée de tous les secteurs marchands) les rend particulièrement fragiles à des hausses de loyer : on observe ainsi la disparition des librairies dans les arrondissements de l'ouest et du centre, où les loyers sont élevés, et leur augmentation dans les arrondissements périphériques, notamment ceux du nord et de l'est.

Cette baisse a notamment été enrayée grâce à une politique municipale active : la SEMAEST[77] a installé 34 librairies et éditeurs (dont 22 dans le Quartier Latin) et maintenu 19 autres dans leurs locaux.

De plus, face à la concurrence du commerce en ligne, les librairies ont su se numériser, d'abord pour faciliter la gestion des stocks, ce qui a permis la création de sites marchands mutualisés, avec la possibilité de géolocaliser un livre chez un libraire adhèrent pour se le faire envoyer.

Ces sites fédèrent un grand nombre de librairies indépendantes : 1 050 librairies dont 240 à Paris sont inscrites sur « *Placedeslibraires.fr* », 227 librairies parisiennes et de petite couronne sur « *Paris Librairies* », d'autres sur « *leslibraires.fr* » et « *Librest* ». Les librairies de quartier se distinguent, par rapport à la vente en ligne, comme des commerces de proximité proposant animations, conférences, séances de dédicace, débats, ateliers, et plus généralement un lien social.

76. À titre de comparaison, la tendance nationale est également favorable : entre 2019 et 2023, on compte 574 créations de librairies en France, dont 75% généralistes. 60% proposent des services de réservation et de commande en ligne. (Source : Syndicat du Livre Français)

77. La société d'économie mixte d'animation économique au service des territoires (SEMAEST) est devenue la SEM Paris Commerces en octobre 2023. Son objectif est la sauvegarde de la diversité commerciale et artisanale parisienne



Crédit : Guillaume Bontemps/Ville de Paris

La situation des **disquaires** est bien plus préoccupante. Devant la concurrence de la grande distribution, des grandes enseignes culturelles, en l'absence d'une politique de prix unique comme pour le livre, mais surtout en raison de la baisse de la vente des supports matériels face aux plateformes de streaming aux politiques extrêmement agressives[78], le nombre de disquaires s'est brutalement effondré à Paris : -50 % de magasins entre 2005 et 2014, -42 % entre 2014 et 2023. Pour 266 disquaires en 2005, il n'y a en a plus que 75 en 2023.

Depuis le milieu des années 2010, le retour en vogue des disques vinyles a permis à un petit réseau de disquaires indépendants de rester en activité, mais le marché reste restreint.



Crédit : Guillaume Bontemps/Ville de Paris

78. Les plateformes de streaming rémunèrent très faiblement les artistes et vont même, comme le montre récemment l'exemple de Spotify, jusqu'à utiliser des artistes fantômes ou fictifs pour augmenter leur marge sur les écoutes de playlists.

Restaurateurs et plateformes numériques

Les bars, cafés et restaurants représentent **un quart des commerces parisiens**, avec 15 419 établissements sur 60 846 en 2023 (chiffres APUR). Le secteur a souffert de la crise du COVID 19 et des confinements mais a su s'adapter à la nouvelle donne. 189 nouveaux établissements sont apparus entre 2020 et 2023, soit une augmentation de +1,2 %, avec des évolutions contrastées : - 2% pour la restauration traditionnelle, contre + 10% pour la restauration rapide.

La restauration a été particulièrement influencée par l'activité des plateformes numériques, dont la livraison de repas à domicile constitue l'un des secteurs principaux.

Pour les restaurants, la présence sur une plateforme est un gain de visibilité et d'image, mais aussi potentiellement un gain de chiffres d'affaires. Pour le client, la commande en ligne est rapide et pratique.

Cependant, selon Aurore GAYTE, journaliste au magazine *L'Express*, spécialiste des nouvelles technologies, il convient de relativiser cette idée. Les plateformes demandent des commissions importantes sur les restaurants, entre 25% et 35% du montant de la commande. Par conséquent, la marge bénéficiaire des restaurants sur ces commandes baisse et un nombre croissant de restaurants quitte les plateformes[79].

Compte tenu de la part croissante de la livraison dans le tarif de la commande, une baisse de qualité et de la variété des plats proposés à la commande a pu être constatée dans certaines enseignes. Comme l'explique Bernard JULLIEN, maître de conférences en économie, « *pour que cette activité soit pertinente, il convient en réalité de livrer vite et à bas coût des mets de faible qualité* »[80].

La concurrence la plus dangereuse pour la restauration traditionnelle a été l'apparition des *dark kitchens*, en croissance puis en diminution rapide en raison de la réaction de la Ville de Paris. 25 avaient été dénombrées en janvier 2022 à Paris et elles ont aujourd'hui disparu. Dans le Plan local d'urbanisme bioclimatique récemment voté, les dark kitchens ne peuvent plus s'implanter en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation.

Enfin, le secteur pratique également le recours aux auto-entrepreneurs, notamment, selon Hichem AKTOUCHE, Secrétaire du syndicat SUD commerces et services en Île-de-France, les enseignes de restauration rapide, qui passent par des entreprises tierces de mise à disposition[81].

79. Auditions du 1er février 2024 : région de Bruxelles-Capitale (Belgique), The Royal Parks Londres (Royaume-Uni), Ville de Vienne (Autriche), Ville de Tokyo (Japon)

80. Audition de Bernard JULLIEN, maître de conférences en économie, le 7 novembre 2024

81. Audition d'Hichem AKTOUCHE, Secrétaire du syndicat SUD commerces et services en île-de-France, le 5 décembre 2024

D. La numérisation des services publics locaux : opportunités et risques

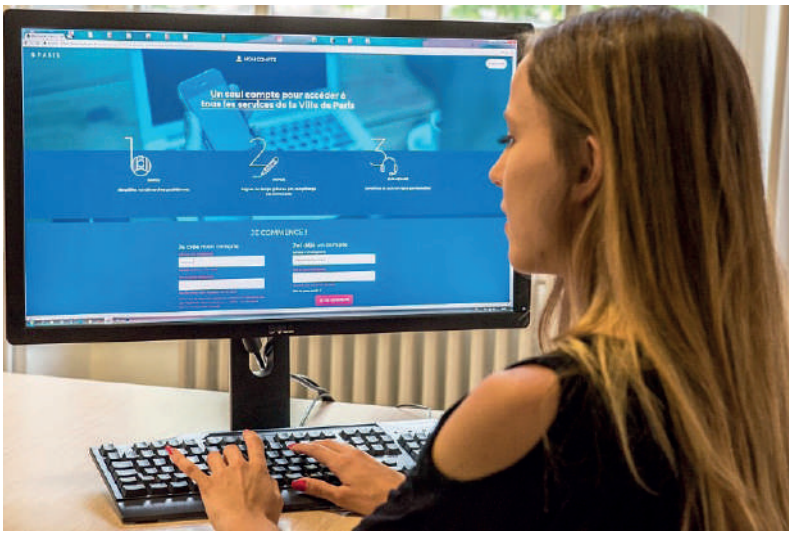
La transformation des services publics par l'interface numérique est continuelle depuis le tournant du siècle. Les plans de transformation numérique des administrations se sont ainsi succédés. On mentionnera ici un certain nombre d'étapes les plus significatives pour le citoyen[82] :

- en 2008, le plan « *France numérique 2012* » prévoit l'accroissement de l'accessibilité des sites internet publics, le développement du paiement en ligne, l'interopérabilité entre les administrations et l'ouverture des données publiques ;
- en 2012, le Secrétariat général à la modernisation de l'action publique est créé pour mettre en œuvre, entre autres, cette transformation numérique. La nouvelle stratégie technologique de l'État est mise en place sous la forme du projet de « *l'État plateforme* » ;
- en 2014, 40 mesures de simplification des démarches administratives sont annoncées, notamment via la création de nouveaux services numériques ;
- en 2015, il devient possible de saisir par voie électronique une administration dans les mêmes conditions qu'une saisine postale ;
- en 2016, *France Connect*, qui permet d'utiliser les mêmes identifiants pour tous les services publics en ligne, est déployé ;
- en 2017, le plan « *Préfectures nouvelle génération* » est mis en œuvre. Il dématérialise notamment les procédures de délivrance des titres : permis de conduire, carte grise, demandes de passeport ou de carte d'identité ;
- en 2018, l'ouverture du site *démarchesimplifiées.fr* permet aux administrations de dématérialiser leurs démarches et de s'affranchir des formulaires papier ;
- en 2019 est mis en place le prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu ;
- le principe du « *dites-le nous une fois* » permet le partage des données des usagers entre les services publics depuis 2022.

De nombreux services d'intérêt général, comme ceux de la Caisse d'allocations familiales et des autres caisses de sécurité sociale, ou encore *La Poste*, ont suivi le même chemin.

A Paris, la numérisation des démarches administratives et du rapport au service public en général a notamment pris la forme des itérations successives du site *Paris.fr* et des nombreux services qu'il offre, ou encore de *Paris Familles* pour toutes les démarches liées aux enfants.

82. Source : vie-publique.fr, « *E-administration : la transformation numérique de l'État* »



Source : Paris.fr

Cette numérisation, hormis les progrès en termes de simplification des démarches et d'accès au service public, a plusieurs conséquences en matière de vie urbaine.

Premièrement, en modifiant les interactions avec les administrations pour substituer le numérique au physique, elle permet à celles-ci d'une part de réduire leur présence physique sur le territoire, d'autre part de réduire leur présence humaine. Dans les deux cas apparaît en propre l'un des objectifs principaux de la numérisation, qui est la réalisation d'économies, ou la rationalisation des moyens. Ces économies touchent donc aux ressources humaines et immobilières.

Tout l'enjeu est alors de voir si les nouveaux usages numériques parviennent à compenser la réduction des possibilités d'interaction humaine avec les administrations et s'il y a risque de désertification administrative dans un territoire donné. Si Paris est mieux préservée que d'autres territoires sur ce plan, l'un des constats qui peut être tiré de cette évolution vers le numérique est que certaines personnes en sont très éloignées : les personnes âgées, les personnes en situation de précarité, les immigrés non-francophones. Les administrations et services assimilés devront conserver, pour ces populations, un accueil physique et humain. Ainsi, l'entreprise à capitaux publics chargée du service public de la distribution de courrier *La Poste* a fermé 42 bureaux de poste entre 2014 et 2022 à Paris, qui sont, pour une grande part, remplacés par des points relais chez les commerçants. D'autres opérateurs, comme les CAF, ont rétabli des agents d'accueil aux guichets chargés notamment de réaliser des opérations numériques pour les publics les plus éloignés de l'outil.

Le rapport annuel d'activité 2022 de la Défenseure des droits[83] déplore que « *des administrations continuent de miser sur le "tout-numérique", en espérant y gagner la possibilité de réduire les effectifs, mais en faisant courir aux usagers le risque d'y perdre l'accès à leurs droits* ». Le rapport alerte sur le fait que la dématérialisation des services publics s'accompagne généralement de la fermeture de guichets de proximité, avec pour conséquences principales le non-accès aux droits des populations éloignées du numérique et le report sur l'usager de tâches auparavant effectuées par l'administration. Le rapport rappelle que la dématérialisation « *doit s'inscrire comme une offre supplémentaire et non substitutive, afin de laisser à l'usager le choix de son mode de relation avec l'administration.* »

83. https://www.defenseurdesdroits.fr/rapport-annuel-dactivite-2022-254

Préconisations

1- Demander à l'Observatoire des conditions de travail à Paris (APUR) de dédier une prochaine étude thématique aux travailleur·se.s de plateforme afin de mieux connaitre ces publics, leur démographie, leurs besoins en termes d'accès aux droits, et d'objectiver la problématique des risques liés à leur statut sur le territoire parisien. L'étude devra notamment porter sur la situation des femmes dans le travail ubérisé, afin de les identifier et de les informer de leurs droits.

2- Lancer une recherche en partenariat avec l'Institut de psychodynamique du travail, en complément de l'étude Santé Course, sur l'impact du travail des livreurs et des chauffeurs, notamment sur leur santé, en particulier le « coût cardiaque » et leur espérance de vie.

3- Créer un observatoire parisien de la plateformisation, en lien avec la Métropole du Grand Paris et la Région Ile-de-France, qui abordera toutes les dimensions de l'économie de plateforme et ses évolutions, ainsi que leurs conséquences sur la vie parisienne en matière de droit du travail, d'urbanisme, de mobilité, de respect des services publics et d'égalité femme/homme.

4- Sensibiliser les parlementaires parisiens à la transposition de la directive (UE) 2024/2831 du 23 octobre 2024 relative aux travailleurs des plateformes créant un socle protecteur de droits pour les travailleurs.

II. LES CONSÉQUENCES DE LA PLATEFORMISATION SUR LES DROITS ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES TRAVAILLEURS



Source : Pexels

A. Le statut d'auto-entrepreneur pour les travailleuses et travailleurs des plateformes

1. Le statut d'auto-entrepreneur : liberté ou dépendance

Le statut d'auto-entrepreneur est souvent valorisé pour la liberté et la flexibilité qu'il offre dans l'organisation du travail. Dans le secteur des plateformes numériques, cette autonomie peut s'avérer relative, les travailleurs indépendants restant fortement dépendants des entreprises qui leur fournissent leur activité, tant sur le plan économique qu'organisationnel. Pour autant, il existe des auto-entrepreneurs qui tiennent à ce statut, qu'ils considèrent comme un gage de souplesse et de maîtrise de leur emploi du temps.

a. Le statut d'auto-entrepreneur des plateformes : une promesse d'indépendance et de simplicité administrative

C'est la loi du 4 août 2008 de modernisation de l'économie qui crée le statut d'auto-entrepreneur « *afin de permettre à toute personne physique d'exercer très simplement une activité artisanale, commerciale ou indépendante sous forme individuelle* »[84]. Pour bénéficier de ce régime, le chiffre d'affaires annuel ne doit pas dépasser les plafonds établis selon la nature de l'activité.

Le statut d'auto-entrepreneur regroupe de nombreux travailleurs indépendants grâce à sa simplicité administrative et fiscale. Il permet une création rapide et gratuite, avec des obligations comptables réduites et la possibilité de cumuler plusieurs activités. Ce régime offre aussi des avantages financiers, comme une franchise de TVA sous certains seuils, des charges sociales allégées et un système simplifié de paiement de l'impôt sur le revenu. Enfin, les auto-entrepreneurs bénéficient d'une protection sociale couvrant la santé, la retraite et les allocations familiales.

Toutefois, ce statut comporte plusieurs limites. Les auto-entrepreneurs doivent s'acquitter de charges fixes même en l'absence de revenus[85] et peuvent rapidement dépasser les plafonds de chiffre d'affaires, ce qui les contraint alors à changer de régime. De plus, leurs cotisations sociales sont calculées sur le chiffre d'affaires et non sur le bénéfice, ce qui peut alourdir leur fiscalité. Une couverture sociale incomplète (notamment indemnités journalières versées sous conditions de revenus, accidents de travail ou maladies professionnelles non couverts, validation des trimestres de retraite possible seulement au-dessus d'un CA minimum, droits à la retraite dépendant des cotisations sociales versées), renforce la précarité de ce statut, rendant son attractivité parfois trompeuse.

84. Audition de Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, le 3 octobre 2024
85. Par exemple, les frais liés au compte bancaire dédié, le coût engendré par la souscription de diverses assurances, le loyer, etc.



L'auto-entrepreneur est un travailleur indépendant, c'est-à-dire qu'il est « *autonome dans la gestion de son organisation, dans le choix de ses clients et dans la tarification de ses prestations* »[86].

Ce régime, qui connait une forte dynamique, réunit de nombreux actifs. En 2023, 2% des travailleurs occupaient un emploi indépendant via une ou plusieurs plateformes numériques[87]. A Paris, cette tendance est particulièrement marquée. D'après Alexandre LABASSE, Paris comptait en 2021, 100 500 micro-entrepreneurs actifs -chiffre qui a augmenté de 52% depuis 2018-, soit 5% des emplois. « *Les auto-entrepreneurs sont majoritairement des hommes, âgés de moins de 40 ans [...]. Leurs revenus sont particulièrement peu élevés, aux alentours de 7 282 euros par an en moyenne en 2021, soit 607 euros par mois. 21 % des auto-entrepreneurs parisiens résident dans un quartier de la politique de la ville ou un quartier de veille active* »[88]. Leur recours aux plateformes est particulièrement significatif : environ 28 000 auto-entrepreneurs sont actifs au quotidien sur une plateforme à Paris, avec un turnover d'environ 30% par an selon Grégoire LECLERCQ[89].

Profil des travailleurs des plateformes[90]

« Le profil des travailleurs de plateforme est à mi-chemin des salariés et des indépendants. C'est une population un peu plus masculine et plus âgée que les salariés mais moins que les autres indépendants. En revanche, ils sont plus diplômés que les autres catégories d'emploi ; 76% sont au moins titulaires du bac, contre 69% des salariés et 70% des autres indépendants. Ils ont moins d'expérience dans leur emploi actuel que les autres indépendants mais un peu plus que les salariés. Leurs conditions d'emploi sont assez variées : 42% d'entre eux sont des micro-entrepreneurs (contre 33% parmi les autres indépendants) et 14% exercent plusieurs activités professionnelles, soit presque autant que les autres indépendants mais environ 2,5 fois plus que les salariés. Cette pluriactivité peut correspondre à la multiplication de missions de courte durée, comme dans la pratique du jobbing consistant à réaliser de petits travaux de quelques heures. Le cumul de plusieurs missions pourrait ainsi permettre d'atteindre des revenus du travail suffisants ».

86. Comment se distingue le travailleur indépendant du salarié ? | Entreprendre.Service-Public.fr
87. Les travailleurs de plateforme : quels profils et quelles conditions de travail ? | DARES
88. Audition d'Alexandre LABASSE, le 3 octobre 2024
89. Audition de Grégoire LECLERCQ, le 3 octobre 2024
90. DARES – Analyses – Les travailleurs de plateforme : quels profils et quelles conditions de travail ? – Novembre 2024 n°69

Caractéristiques sociodémographiques des travailleurs de plateforme en 2023

TABLEAU 1 | Caractéristiques sociodémographiques des travailleurs de plateforme en 2023

En %

		Salariés (87 %)	Travailleurs de plateforme (2 %)	Autres indépendants (10 %)	Ensemble
Sexe	Femmes	50	43	39	49
	Hommes	50	57	61	51
Classe d'âge	30 ans ou moins	21	13	9	19
	31 à 40 ans	23	25	24	23
	41 à 50 ans	25	28	26	25
	Plus de 50 ans	31	34	41	32
Niveau de diplôme	Inférieur au bac	31	24	30	31
	Baccalauréat	21	20	18	20
	Bac +2 à bac +4	30	34	30	30
	Bac +5 ou plus	19	21	23	19
Ancienneté	Moins de 1 an	18	15	10	17
	1 an à moins de 5 ans	29	32	26	29
	5 ans ou plus	53	54	63	54
Pluriactivité		6	14	12	7
Statut de micro-entrepreneur		-	42	33	-

Lecture : en 2023, 57 % des travailleurs de plateforme sont des hommes.
Champ : personnes en emploi en France, hors Mayotte.
Source : Dares, enquête Tracov 2.

b. L'auto-entrepreneur et les plateformes numériques : une indépendance en question

Pour les travailleurs et travailleuses des plateformes, le statut d'auto-entrepreneur est souvent un prérequis nécessaire. Les plateformes se présentent comme des intermédiaires mettant en relation offre et demande, producteur et consommateur. Elles ne se positionnent donc pas comme des employeurs et construisent leur modèle économique sur la collaboration avec des travailleurs indépendants.

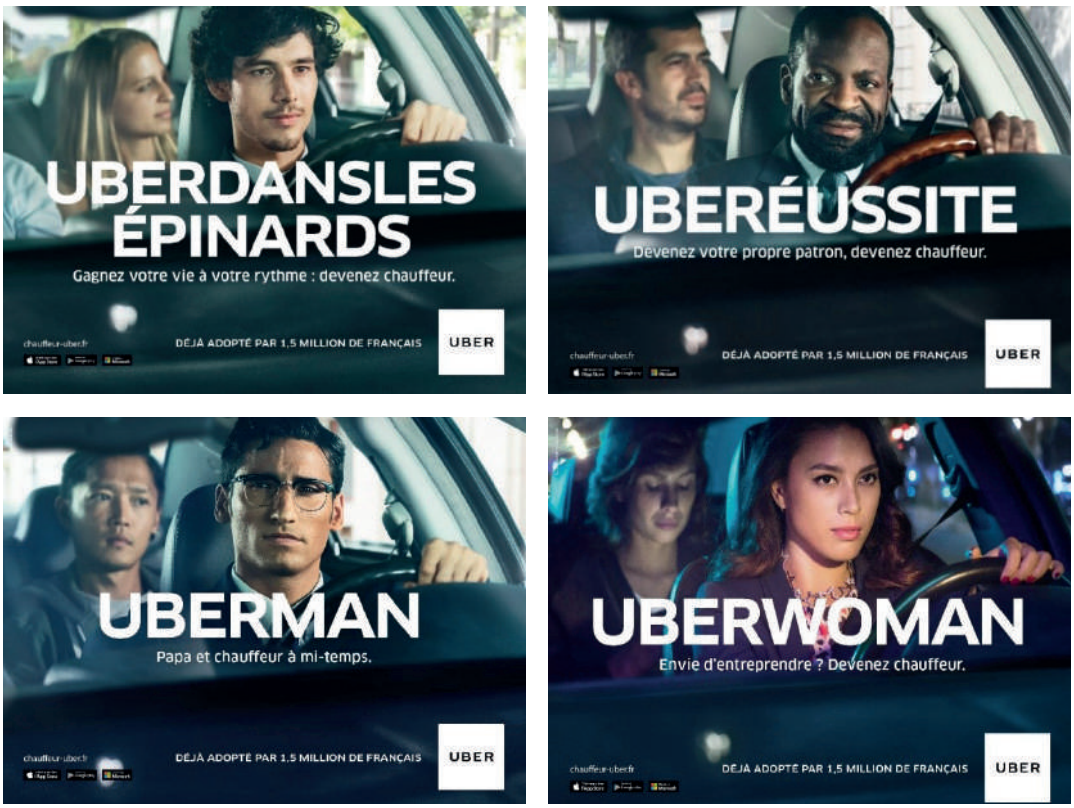
Elles mettent en avant leur rôle social en affirmant qu'elles favorisent l'insertion professionnelle des personnes les plus éloignées de l'emploi. En proposant un accès rapide à une activité rémunérée, elles se positionnent comme une solution face aux difficultés du marché traditionnel de l'emploi. Julien LAVAUD explique ainsi que « *le métier de livreur partenaire de plateformes est l'un des rares à permettre aux personnes éloignées des formes traditionnelles d'emploi de bénéficier d'une activité [...]. Il s'agit d'une des rares activités qui ne discrimine pas, que ce soit par rapport au nom ou à l'origine. Elle permet en outre de travailler le temps souhaité, certaines personnes rencontrant des épisodes de vie les amenant à exercer ce métier* »[91].

Cependant, cette vision est contestée. Dans *#UberUsés – Le capitalisme racial de plateforme*, Sophie BERNARD, sociologue, souligne que *Uber* exploite la précarité des travailleurs « *racisés* », souvent confinés à des emplois peu qualifiés et mal rémunérés. Leur recours à ces plateformes ne traduit pas une aspiration à l'indépendance ni une alternative au chômage, mais plutôt une fuite des conditions de travail difficiles et des contrats précaires, perpétuant ainsi une forme d'exploitation. « *Ces travaux s'inscrivent ainsi en faux par rapport aux enquêtes voulant démontrer que ces activités représentent une opportunité pour sortir du chômage* »[92].

Les plateformes défendent également l'idée que leurs « *partenaires* » ne souhaitent pas changer de statut et apprécient l'indépendance et la liberté qu'il leur confère. Ainsi, pour Julien LAVAUD, « *les livreurs partenaires de la plateforme sont tous indépendants et souhaitent le rester [...]. Ils arrivent à extraire de leur activité un revenu confortable et ne souhaitent pas quitter ce statut d'indépendant,*

91. Audition de Julien LAVAUD et Rémi MULEMBA, le 5 décembre 2024
92. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024

en raison des avantages qu'il leur procure, notamment en termes de liberté »[93]. Cependant, il faut également rappeler qu'en réalité nombre d'entre eux travaillent pour un revenu proche du SMIC[94].



4 visuels à destination des chauffeurs *Uber* issus de la première campagne de communication de la marque[95]. Ces photos mettent en avant la flexibilité, l'auto-entreprenariat comme modèle d'émancipation, les revenus confortables générés. Il est à noter que les revenus générés par les chauffeurs via *Uber* ont beaucoup varié : ils furent très élevés lors des débuts de la plateforme pour attirer le plus de chauffeurs possibles. Une fois l'offre stabilisée, ces revenus ont considérablement baissé.

Pourtant, dans la pratique, cette autonomie est souvent contestée. Certaines plateformes ne se contentent pas de jouer un rôle de « *vrai courtier* »[96] facilitant la mise en relation entre travailleurs et clients. Elles modifient l'organisation du travail et exercent une forme de contrôle sur l'activité des travailleurs. Pour Emmanuel NETTER, « *une entreprise comme Uber joue dans les faits un rôle sur les prix et sur les contours des prestations proposées. [...] il indique aux chauffeurs quelle route prendre et les incite de façon extrêmement ferme à facturer un prix précisément déterminé par ses soins* »[97]. De plus, ces entreprises disposent d'un pouvoir relatif de sanction, pouvant défavoriser certains travailleurs dans l'attribution des courses ou désactiver un compte de façon unilatérale, sans recours possible, comme l'ont dénoncé de nombreux chauffeurs VTC et livreurs à vélo.

93. Audition de Julien LAVAUD et Rémi MULEMBA, le 5 décembre 2024
94. Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance
95. La 1ère campagne publicitaire d'*Uber* en France https://www.lllllitl.fr/2016/03/uber-france-publicite/
96. Audition d'Emmanuel NETTER, le 3 octobre 2024
97. Ibidem

La justice a d'ailleurs confirmé à plusieurs reprises le lien de subordination existant entre certaines plateformes et leurs travailleurs. Selon Matthieu VICENTE, maître de conférences en droit privé, « *la jurisprudence est claire et considère que les travailleurs de plateformes sont des salariés et que les plateformes doivent donc être considérées comme des employeurs. [...] La Cour de Cassation a ainsi requalifié à plusieurs reprises les travailleurs des plateformes Uber, Take Eat Easy, Bolt ou encore Tok Tok* »[98].

Par exemple, dans l'arrêt *Take Eat Easy* (2020, Cour de Cassation), un livreur a été requalifié en salarié car la plateforme contrôlait son activité (géolocalisation, notation, sanctions). Dans l'arrêt *Uber* (2020, Cour de Cassation), un livreur a été requalifié en salarié en raison de l'absence d'autonomie réelle dans la fixation des prix et la gestion de son activité.

Ces décisions illustrent l'ambivalence fondamentale du modèle économique des plateformes.

Certaines plateformes ont tenté de construire un business model bâti sur le salariat. Mais le poids de la concurrence des autres plateformes n'a pas permis à ces modèles de perdurer. C'est par exemple le cas de *Just Eat*, plateforme de livraison de repas, qui laissait à ses collaborateurs la liberté de choisir entre le statut de salarié et celui d'auto-entrepreneur. Comme l'explique Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, la plateforme « cherchait alors à se démarquer d'*Uber* et de *Deliveroo* et déclarait salarier 4 500 livreurs en France. Ce fut toutefois de courte durée et l'entreprise a récemment choisi d'abandonner l'option du salariat, pas assez rentable selon elle pour lutter face à ses concurrents »[99].

c. Conséquences économiques et sociales du modèle des plateformes

Les travailleurs de plateforme sont en outre confrontés à une double dépendance. D'une part, une dépendance fonctionnelle à la plateforme qui contrôle leur activité, fixe les règles et peut les sanctionner. D'autre part, une dépendance économique qui les contraint à accepter des conditions de travail précaires pour maintenir un revenu minimal. Ils sont donc de fait, dépendants de la plateforme et de son modèle économique.

Selon la *Maison des coursiers* de Paris, les livreurs à vélo qu'elle accompagne subissent une détérioration continue de leurs conditions de travail. La majorité d'entre eux perçoivent des revenus faibles et en baisse constante : 80 % gagnent moins de 1 500 € bruts par mois. Pour compenser cette précarité financière, ils sont contraints de multiplier les courses : 75 % travaillent au moins six jours par semaine, et le kilométrage moyen parcouru a doublé en cinq ans. Malgré ces efforts, l'instabilité reste une menace constante, avec 800 cas de « déconnexion » enregistrés depuis 2021[100]. En dépit des conditions de travail très souvent difficiles, les livreurs membres du collectif CIEL (Collectif pour l'Insertion et l'Émancipation des Livreurs) à Paris notent que le statut d'auto-entrepreneur leur permet aussi une certaine flexibilité dans l'exercice de leurs missions.

Au-delà des conditions de travail, le statut d'auto-entrepreneur sur les plateformes entraîne des conséquences administratives et sociales importantes. L'accès aux droits sociaux, à la formation, aux aides de la CAF ou encore au logement est souvent limité et complexe. Par ailleurs, les horaires décalés et les longues journées de travail compliquent l'équilibre entre vie professionnelle, familiale et sociale, accentuant la précarité de ces travailleurs.

98. Audition de Matthieu VICENTE, maître de conférences en droit privé, le 7 novembre 2024
99. Audition d'Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, le 3 octobre 2024
100. Chiffres et données apportées par la Maison des coursiers

Pour Sarah ABDELNOUR, « *ces travailleurs cumulent donc au final les inconvénients du salariat, c'est-à-dire la subordination ou encore le fait que le service soit organisé par quelqu'un d'autre que soi, et les défauts statutaires de l'indépendance, avec une moindre protection sociale, une absence de couverture contre le risque de chômage* »[101],

Le statut d'auto-entrepreneur sur les plateformes concerne de plus en plus de secteurs et de métiers, allant des emplois peu qualifiés (livraison, ménage, microtâches en ligne) aux professions hautement qualifiées (consulting, design, programmation), en passant par les métiers du soin (aide à domicile, infirmier, aide-soignant) et de la restauration. Cette diversification témoigne de l'essor d'un nouveau mode d'organisation du travail, qui touche un spectre toujours plus large de professions.

2. Des auto-entrepreneurs dans des domaines très variés

a. La plateformisation : un phénomène qui s'étend à tous les secteurs

Si les secteurs des mobilités et de la livraison incarnent les formes les plus visibles et emblématiques de « l'*ubérisation* », la plateformisation s'étend aujourd'hui bien au-delà. Comme le souligne Thomas AONZO, président du syndicat Union-Indépendants, « *la démarche de plateformisation concerne tous les secteurs et tous les pans de l'économie. On parle de 130 000, 140 000 auto-entrepreneurs ou travailleurs sur les plateformes de mobilité, que nous représentons au sein de l'ARPE, et on parle de 2 ou 3 millions de travailleurs qui peuvent être considérés comme travailleurs des plateformes si on élargit le champ* »[102].

Liste des 10 groupes de métiers les plus représentés parmi les travailleurs de plateforme en 2023[103].

TABLEAU 2 | Liste des 10 groupes de métiers les plus représentés parmi les travailleurs de plateforme en 2023

Libellé de la catégorie socioprofessionnelle	Exemples de libellés fins*	Part (en %)
Intermédiaires et prestataires de services	Courtier en assurance ou en prêt immobilier, agent et gérant immobiliers, agent commercial indépendant, vendeur à domicile, gérant de centre sportif et loisirs, coach de vie, conseiller en communication, consultant en marketing, etc.	18
Exploitant(e)s de cafés, restaurants, hôtels	Gérant de restaurant, restaurateur, gérant de camping, hôtelier restaurateur, loueur de gîtes touristiques, etc.	9
Artisan(e)s de services	Chauffeur de taxi et VTC, transporteur routier, coiffeur, esthéticienne, artisan du nettoyage, etc.	9
Exploitant(e)s agricoles	Agriculteur céréalier, maraîcher, viticulteur, éleveur, etc.	7
Commerçant(e)s de produits non alimentaires	Brocanteur, antiquaire, commerçant de vêtements, fleuriste, buraliste, etc.	6
Professions libérales de santé	Médecin généraliste ou spécialiste, chirurgien-dentiste, psychologue, psychanalyste, vétérinaire, pharmacien, etc.	6
Artisan(e)s de la réparation et du travail des matériaux	Garagiste, mécanicien, menuisier, couturier, artisan d'art, etc.	5
Spécialistes de la rééducation	Kinésithérapeute, ostéopathe, ergothérapeute, orthophoniste, psychomotricien	5
Artisan(e)s du bâtiment et des travaux publics	Maçon, couvreur, menuisier du bâtiment, plombier, chauffagiste, électricien, peintre du bâtiment, etc.	4
Professions libérales juridiques et techniques	Avocat, notaire, comptable, architecte, développeur informatique	3
Ensemble des 10 groupes de métiers les plus représentés		**71**

*Professions les plus fréquentes de chaque catégorie socioprofessionnelle citée mais ne correspondant pas nécessairement aux réponses des personnes enquêtées.
Lecture : en 2023, 18 % des travailleurs de plateforme sont des intermédiaires et prestataires de services.
Champ : travailleurs de plateforme en France, hors Mayotte.
Source : Dares, enquête Tracov 2.

101. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024
102. Audition de Thomas AONZO, président du Syndicat Union-Indépendants, le 14 novembre 2024
103. DARES – Analyses – Les travailleurs de plateforme : quels profils et quelles conditions de travail ? – Novembre 2024 n°69

Le modèle des plateformes a profondément transformé une multitude de métiers : parmi eux, les métiers hautement qualifiés à forte valeur ajoutée. Pour ces derniers, l'auto-entrepreneuriat via des plateformes offre une réelle opportunité. Les travailleurs y trouvent une flexibilité optimale, leur permettant d'exercer leur activité à la carte et souvent à des tarifs plus élevés que ceux du salariat traditionnel. Ces plateformes leur offrent une liberté considérable : ils peuvent choisir leurs projets, fixer leurs tarifs et gérer leur emploi du temps à leur guise, tout en ayant un accès facilité à un large réseau de clients potentiels à l'échelle internationale. Les freelances du numérique y voient par exemple un moyen de maximiser leurs opportunités professionnelles, sans la nécessité de se plier aux contraintes des employeurs classiques, tout en maintenant des revenus confortables.

b. Des réalités contrastées selon le niveau de qualification des travailleurs

En revanche, pour les professions moins qualifiées, la situation est bien différente. En effet, dans ce contexte de croissance des plateformes, le phénomène du jobbing – la réalisation de missions ponctuelles via des plateformes sans engagement à long terme - s'est fortement développé. Ce modèle attire des profils variés : certains y trouvent un complément de revenu, tandis que d'autres en font leur activité principale. Pour Mounir MAHJOUBI, « *le jobbing peut représenter des opportunités mais aussi un grand danger de précarisation* »[104]. Nicole TEKE, doctorante en sociologie, explique que pour certaines plateformes de jobbing, « *les barrières à l'entrée sont particulièrement faibles et l'inscription de microentreprise, comme c'est souvent le cas sur les plateformes, n'est pas un prérequis* ». Elle souligne également que le travail sur les plateformes « *s'inscrit dans des zones grises [...] qui va toutefois attirer des personnes y voyant un moyen de combler la faiblesse, voire l'absence, de droits sociaux [...] Mais surtout, la montée du jobbing a ouvert une individualisation des risques particulièrement marquée desquels les prestataires n'ont pas toujours conscience* »[105].

Les travailleurs du clic, qui effectuent des microtâches en ligne (modération de contenu, annotations d'images, saisie de données), sont quant à eux souvent très mal rémunérés. D'après Sarah ABDELNOUR[106] , le leader de ce modèle est *Amazon Mechanical Turk*[107], reposant sur des tâches qui semblent automatisées par un algorithme ou une intelligence artificielle, mais qui sont en réalité effectuées par des travailleurs humains. Il s'agit, par exemple, de retranscriptions audio, de traductions ou encore de l'envoi de suggestions après des achats en ligne. Ces tâches sont souvent confiées à des chaînes de sous-traitance internationales, principalement situées dans des pays où le pouvoir d'achat est bien inférieur à celui de l'Europe. Dans ce cas, le travailleur n'a même pas de véritable statut d'emploi. Ce travail, souvent informel et réalisé depuis le domicile, échappe à toute régulation, sans déclaration ni protection sociale, renforçant ainsi une précarité invisible. Si la France est restée longtemps préservée, ce phénomène tend à apparaître aujourd'hui.

c. Une inégalité croissante des opportunités face à la plateformisation

La plateformisation dépasse donc largement les secteurs du transport de personnes, de la livraison de repas et des meublés touristiques. Comme l'explique Grégoire LECLERCQ, « *ces secteurs sont très variés avec des vitesses ainsi que des régulations plus ou moins importantes. Le monde de la santé réagit par exemple plutôt bien à la présence de Doctolib et il n'est pas possible de parler d'ubérisation des médecins. [...] La situation est en revanche plus complexe pour le monde de la sécurité,*

104. Audition de Mounir MAHJOUBI, le 17 octobre 2024
105. Audition de Nicole TEKE, doctorante en sociologie, le 28 novembre 2024
106. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024
107. Le nom de la plateforme est inspiré du Turc Mécanique, automate prétendument joueur d'échec mécanique du 18e siècle, qui défiait les souverains d'Europe, dans lequel se cachait en réalité une personne.

des extras ou encore de l'informatique et de l'IT, dont les plateformes prennent désormais une part considérable de façon moins visible »[108].

Ainsi, la plateformisation met en lumière une inégalité croissante des opportunités. Si certains travailleurs trouvent dans ces plateformes un moyen d'exercer leur activité de manière autonome avec des revenus confortables, d'autres subissent, faute d'alternative, un statut insuffisamment protecteur et un revenu qui ne leur permet pas de vivre dignement.

Le travail de plateforme et le genre

Si les travailleurs de plateforme dans les domaines les plus visibles, à savoir les chauffeurs VTC et les livreurs à vélo, sont des hommes à plus de 90%, certaines activités « ubérisées » sont exercées quasi exclusivement par des femmes. C'est notamment le cas des services domestiques et esthétiques à domicile (garde d'enfants, ménage, coiffure, esthétique, etc.).

Pour les sociologues Sarah ABDELNOUR, Sophie BERNARD et Julien GROS, « *les évolutions de l'indépendance professionnelle s'accompagnent d'une reformulation des inégalités de genre. Persistantes, voire réaffirmées, ces inégalités revêtent plusieurs formes : l'invisibilisation d'une partie du travail fourni, la faible formalisation de certains statuts, l'emprise du travail domestique sur l'activité professionnelle, dont elle est mal dissociée* »[109].

Dans une analyse sociologique de l'appréhension de la protection sociale par des travailleuses de plateformes, Aurore KOECHLIN, maîtresse de conférences en sociologie et Fanny GALLOT, maîtresse de conférences en histoire montrent que le travail d'auto-entrepreneur sur une plateforme, s'il semble porteur d'émancipation et d'élévation sociale, ne fait en réalité que reproduire voire renforcer les inégalités de genre. « *La particularité de l'utilisation du genre par le capitalisme de plateforme est de promouvoir une féminité des classes supérieures à destination de femmes de classes intermédiaires, et par là de faire croire que la demande d'égalité « de certaines » peut être accessible « pour toutes ». [...] Mais les travailleuses de plateforme sortent doublement perdantes de cette revalorisation professionnelle d'ordre purement symbolique. D'une part, le genre vient ici masquer la classe, au sens où les valeurs d'autonomie et d'indépendance féministes sont réinvesties pour masquer l'exploitation bien réelle au travail. De l'autre, cette promesse d'indépendance est en grande partie illusoire, car elle ne s'accompagne pas des droits la rendant réellement possible. L'ordre du genre risque dès lors de se rappeler à elles (dépendance accrue au conjoint, grossesse, etc.), venant par-là soutenir et renforcer plus qu'adoucir l'ordre de la classe* »[110].

Sarah ABDELNOUR souligne enfin le peu de recherches et de visibilité au sujet des plateformes d'activités féminisées : « *les plateformes d'activités masculines ont beaucoup plus été regardées, notamment par le législateur. Elles sont en effet plus visibles dans l'espace public et le débat médiatique et politique s'est davantage focalisé sur elles. Ces plateformes sont ainsi un fort objet d'attention, ce qui est beaucoup moins le cas de celles d'activités féminines* »[111]

108. Audition de Grégoire LECLERCQ, le 3 octobre 2024

109. Article de Sarah ABDELNOUR, Sophie BERNARD, Julien GROS, Genre et travail indépendant – Divisions sexuées et places des femmes dans le non-salariat, Travail et emploi, 2017/2 n°150

110. Aurore KOECHLIN, Fanny GALLOT, Analyse sociologique de l'appréhension de la protection sociale par des travailleuses de plateformes : une analyse par le prisme du genre

111. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024

Lulu dans la rue

Lulu dans ma rue est une entreprise d'insertion par le travail indépendant (EITI), une conciergerie de quartier, mettant en relation des particuliers avec des travailleurs indépendants, les « *Lulus* », pour effectuer des tâches ponctuelles (ménage, bricolage, aide au déménagement, etc.) contre une rémunération.

Pour Charles-Edouard VINCENT, son fondateur et président, l'objectif était de « *faire de l'insertion différemment, au bénéfice des personnes pour qui le salariat n'est pas adapté [...] l'idée de Lulu dans ma rue c'était de développer des services de proximité, de réinventer les petits boulots à l'ère du digital* »[112].

Lulu dans ma rue accompagne différents profils de travailleurs, comme par exemple des mères seules pour lesquelles la flexibilité des horaires et des missions répond à leur besoin de disponibilité, des personnes ayant eu des mauvaises expériences dans le monde de l'entreprise ou encore des personnes porteuses de handicap. « *Avec Lulu dans ma rue, toutes ces personnes pouvaient choisir leurs prestations, leurs clients, refuser les prestations qui leur semblaient trop éloignées ou trop physiques. Cela nous a confortés dans l'idée que le travail indépendant peut aujourd'hui être un outil d'insertion, qui n'est ni mieux ni moins bien que les dispositifs d'insertion classiques* »[113].

Les « *Lulus* » sont accompagnés sur les plans entrepreneurial, socioprofessionnel et commercial et peuvent également bénéficier d'un « tutorat » de la part de pairs.

Emma VIREY, directrice des opérations, explique que les trois problématiques majeures rencontrées par les travailleurs et qui font l'objet plus particulièrement d'un accompagnement social sont la santé, le surendettement et le logement. « *Un parcours chez Lulu dans ma rue dure 24 mois en moyenne. Je précise que pour nous le travail indépendant est un outil et pas une fin en soi, c'est un outil de remobilisation vers l'emploi. Le taux de sorties dynamiques à l'issue de nos parcours est de 70 %, cependant beaucoup de bénéficiaires ne pérennisent pas leur activité de travailleur indépendant et vont vers du salariat, vers de la formation qualifiante. Le parcours de 24 mois permet de définir ce qui est bon pour chacun* » [114]. Avec ce taux de 70 % de sorties dynamiques, *Lulu dans ma rue* est dans les normes des Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE).

Lulu dans ma rue repose sur un modèle économique hybride combinant commissions sur le chiffre d'affaires des « Lulus » (30%) et subventions publiques (70%).

Quelques chiffres[115] :

- *Lulu dans ma rue* a accompagné environ 400 personnes en 2024 ;
- il y a entre 800 et 1000 « Lulus » actifs à Paris qui effectuent 100 000 prestations par an ;
- parmi les effectifs salariés de *Lulu dans ma rue*, 80% ont une mission sociale et 20% sont consacrés au service clients, au service après-vente, au marketing ;
- les « Lulus » sont payés entre 15 et 15,8€ net par heure pour le ménage, entre 22 et 25€ net par heure pour le bricolage ou les métiers de manutention.

112. Audition de Charles-Edouard VINCENT, président et fondateur de Lulu dans ma rue, le 9 janvier 2025
113. Idem
114. Audition d'Emma VIREY, directrice des opérations de Lulu dans ma rue, le 9 janvier 2025
115. Chiffres issus de l'audition de Charles-Edouard VINCENT, le 9 janvier 2025



Crédit : Clément Dorval/Ville de Paris

Limites et controverses

Malgré son ambition sociale, le modèle de *Lulu dans ma rue* soulève plusieurs interrogations :

- le risque de « *salariat déguisé* ». Dans sa contribution au rapport IGAS « *Évaluation des entreprises d'insertion par le travail indépendant* » en avril 2023, la Fédération des entreprises d'insertion note que « *l'EITI qui accompagne des travailleurs indépendants peut s'exposer au risque de voir la relation « commerciale » entre deux structures professionnelles et indépendantes, dégénérer en relation de travail. Lorsque par exemple, des travailleurs indépendants n'ont pas la liberté de fixer leurs tarifs ou leurs horaires, ou lorsqu'ils exécutent leurs prestations avec un matériel qui ne leur appartient pas et qu'ils ne louent pas, ou lorsqu'ils sont soumis à diverses obligations sous peine de sanctions assimilables à des sanctions disciplinaires, alors un juge pourra être conduit à considérer que le travailleur indépendant est en réalité placé sous un lien de dépendance et de subordination qui caractérise le contrat de travail* »[116]. La question se pose pour *Lulu dans ma rue* qui propose un niveau d'intermédiation fort (fixation des prix, contrôle de l'activité, formations), ce qui interroge la réalité d'un travail indépendant ;
- une forte dépendance aux financements publics qui peut soulever des questions sur la viabilité à long terme du modèle économique. Or, ces crédits pourraient bénéficier à d'autres Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE) mais qui génèrent un parcours de retour à l'emploi solide, un accompagnement efficace des personnes et un salaire ;
- des difficultés à dégager un revenu suffisant en raison notamment de la commission prélevée par la plateforme (30%) et des cotisations sociales dont les « Lulus » doivent s'acquitter ;
- une sortie incertaine de la précarité. Nicole TEKE s'interroge : « *est-ce que ces EITI permettent véritablement de sortir de la précarité à terme, et si oui, dans quelles conditions ? N'y-a-t-il pas de dépendance économique au modèle ?* »[117] ;
- un coût important pour des résultats mitigés. Danielle SIMONNET précise que « *Lulu dans ma rue a coûté 3,5 millions d'euros en trois ans [à la Ville de Paris], et 787 micro-entreprises ont été créées en sept ans sur 8 kiosques (soit 15 microentreprises par kiosque et par an). Ce résultat est assez dérisoire* »[118]. De plus, *Lulu dans ma rue* bénéficie d'aides versées par l'État. Il faut à ce titre noter que les chiffres fournis par la Direction des Finances et des Achats (DFA) concernant les subventions versées par la Ville de Paris à *Lulu dans ma rue* aboutissent plutôt à un total de 3,3 millions d'euros en 6 ans : en 2020, 902 088 € ; 808 305 € en 2021 ; 705 188 € en 2022 ; 536 180 € en 2023 ; 58 000 € en 2024 ; et 360 000 € en 2025. Ces subventions sont allouées pour la gestion des kiosques et l'accompagnement des personnes.

Si *Lulu dans ma rue* se veut une alternative aux dispositifs classiques d'insertion, son efficacité et son impact réel sur la précarité restent donc critiquables.

116. Contribution de la fédération au rapport IGAS sur l'expérimentation EiTI - La fédération des entreprises d'insertion, le 5 avril 2023
117. Audition de Nicole TEKE, le 17 octobre 2024
118. Audition de Danielle SIMONNET, le 17 octobre 2024

Si le statut d'auto-entrepreneur est aujourd'hui incontournable pour les travailleurs des plateformes, se pose alors la question d'un statut choisi et assumé ou d'une contrainte imposée. Derrière la promesse d'indépendance et de flexibilité, de nombreux travailleurs se retrouvent en réalité dans une relation de dépendance économique et organisationnelle vis-à-vis des plateformes. Cette situation interroge sur la nature même de leur autonomie et sur les frontières entre travail indépendant et salariat déguisé.

B. Du régime choisi à l'exploitation subie

1. Aspects juridiques

a. Une relation de travail ambigüe : entre indépendance et subordination

Le principal débat juridique lié aux plateformes numériques réside dans la **qualification du lien de travail** entre ces dernières et les travailleurs qui y exercent une activité.

Le droit du travail définit l'ensemble des règles régissant les relations entre employeurs et salariés. Selon l'article L. 1221-1 du Code du travail, un salarié est une personne placée sous l'autorité d'un employeur, ce qui suppose un **lien de subordination** caractérisé par la possibilité pour l'employeur de donner des ordres, d'exercer un contrôle et d'infliger des sanctions. Ce statut ouvre également **droit à une protection sociale** incluant le SMIC, les congés payés, l'assurance chômage, ainsi que d'autres garanties liées au travail salarié.

Or, les plateformes numériques s'appuient sur des travailleurs indépendants tout en contrôlant la fixation libre des tarifs, le choix des clients ou encore l'organisation du travail sans contrainte hiérarchique. En agissant ainsi, elles modulent parfois l'application du droit du travail, souvent au détriment des travailleurs.

L'un des principaux atouts économiques de ces plateformes réside dans **l'exonération des cotisations sociales** habituellement à la charge des employeurs, ce qui leur permet de réduire significativement leurs coûts. En outre, elles échappent aux réglementations encadrant le travail salarié, telles que la limitation du temps de travail, le paiement des heures supplémentaires ou l'attribution de congés payés. À l'inverse, les travailleurs doivent assumer seuls l'ensemble des dépenses liées à leur activité, notamment l'acquisition et l'entretien de leur matériel professionnel.



b. L'évitement stratégique du salariat

Bien que les plateformes se positionnent souvent comme des leviers d'insertion pour les travailleurs les plus précaires, elles évitent paradoxalement de leur accorder davantage de protection. En effet, la législation actuelle considère toute initiative pour améliorer les conditions de travail des travailleurs de plateforme ou leur apporter davantage de protection comme un indice pouvant conduire à la requalification de la relation de travail en contrat de travail salarié. Ainsi, quand bien même certaines plateformes souhaiteraient en faire davantage, elles évitent de prendre de telles décisions pour ne pas être reconnues comme des employeurs à part entière, ce qui les contraindrait à assumer l'ensemble des responsabilités associées, notamment la rémunération des travailleurs, la protection de leur santé et de leur sécurité, ainsi que le paiement des cotisations sociales.

La prudence affichée par certaines plateformes illustre bien cette volonté de se prémunir de tout risque de requalification.

Michael KEFI, directeur juridique et des affaires publiques de *Stuart*, explique ainsi : « *Au regard de notre business model, nous avons très peu d'interactions avec les coursiers sur le sujet de la pénibilité du métier de livreur. Avoir ces échanges ferait en effet peser sur nous des risques de reclassification en droit du travail trop importants. Ce point fait justement l'objet du dialogue social que nous avons en ce moment avec eux, qui nous paraît s'apparenter à un bon vecteur pour effectuer des propositions* »[119] .

Dans le même esprit, certaines plateformes comme *Stuart* ou *Uber* évitent de fournir directement des équipements de protection à leurs livreurs, redoutant que cela ne soit perçu comme un indice de lien de subordination. Elles préfèrent aborder cette question dans le cadre du dialogue social. « *L'équipement de sécurité est un sujet qui a toute sa place dans le cadre du dialogue social, pour améliorer la sécurité des livreurs. Les équipements de protection, par exemple, c'est quelque chose qui peut – malheureusement – être un indice pour la requalification des livreurs en salariés. C'est un peu contre-productif, car si nous payons un casque, c'est retenu contre nous pour conclure que nous ne sommes qu'employeur* »[120] , précise Pierre DELALANDE, directeur des affaires publiques France, Benelux, Nord de l'Europe et affaires européennes d'*Uber*.

En transférant ainsi le coût social sur les travailleurs, les plateformes réduisent considérablement leurs charges de personnel et peuvent proposer des prestations à des tarifs plus compétitifs.

Il est cependant à noter que certaines plateformes proposent des aides et facilités aux travailleurs pour leur permettre de s'équiper à moindre frais. *Uber* développe par exemple des partenariats avec des constructeurs et des énergéticiens afin que ses chauffeurs puissent se doter de véhicules électriques. De même, *Deliveroo* développe des partenariats afin que ses livreurs bénéficient de tarifs préférentiels pour acheter un vélo électrique.

Au-delà des considérations juridiques, la relation entre les plateformes et leurs travailleurs repose également sur l'utilisation du management algorithmique, levier de contrôle et d'organisation du travail. En s'appuyant sur des algorithmes sophistiqués, les plateformes encadrent et coordonnent l'activité des travailleurs en attribuant les courses, en fixant les tarifs et en évaluant leurs performances. Ce mode de gestion numérique, qui se caractérise par l'absence d'un interlocuteur humain, pose de nouvelles questions sur la réalité de l'autonomie des travailleurs et la nature de leur subordination effective.

119. Audition de Michael KEFI, directeur juridique et des affaires publiques de Stuart, le 7 novembre 2024

120. Audition de Pierre DELALANDE, directeur des affaires publiques France, Benelux, Nord de l'Europe et affaires européennes de Uber et Laurene GUARDIOLA, responsable des affaires publiques de Uber France, le 9 janvier 2025

2. Le management algorithmique

Selon la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), un algorithme est une **suite d'étapes permettant d'obtenir un résultat** à partir d'éléments fournis en entrée. Aujourd'hui, les plateformes numériques reposent largement sur ces systèmes automatisés.

a. Le rôle central des algorithmes dans l'optimisation et l'organisation du travail

Ces algorithmes jouent un rôle déterminant dans l'optimisation du fonctionnement des plateformes. En effet, selon le rapport d'information du Sénat « Plateformisation du travail : agir contre la dépendance économique et sociale », il existe différents usages des algorithmes par les plateformes, dont les principaux sont :

- les algorithmes qui permettent la comparaison, la classification et le référencement afin de faciliter les choix des utilisateurs ;
- les algorithmes de mise en relation et d'appariement entre l'offre et la demande qui sont utilisés pour rapprocher une offre d'une demande de travail. Les principaux paramètres pris en compte par l'algorithme sont notamment la disponibilité potentielle du professionnel au créneau proposé, la compatibilité entre la zone géographique du client et celle du professionnel ou encore l'adéquation des compétences du professionnel avec le service demandé ;
- les algorithmes de prix qui permettent d'appliquer une tarification dynamique ;
- les algorithmes de prédiction qui visent à établir des hypothèses sur des évènements futurs[121].

Cependant, au-delà de leur fonction organisationnelle, ces algorithmes encadrent le travail des prestataires à travers le « management algorithmique » qui, selon Clément LE LUDEC, « *repose sur le suivi et l'évaluation constante des travailleurs, la mise en œuvre de décisions sans intervention humaine et la faible transparence sur ces décisions* »[122].

Les travailleurs sont ainsi soumis à :

- une notation continue. Les travailleurs sont évalués par les clients (et vice versa), influençant ainsi leur accès aux missions. Comme l'explique Aurore GAYTE, « *sur Uber Eats, les performances des livreurs sont notées avec des + et des - . Donc s'ils ont de bonnes notes ils travailleront, mais si leur note est mauvaise, ils seront moins sollicités et leur compte peut se retrouver bloqué* »[123] ;
- l'attribution des tâches en fonction de leur historique, de leur localisation, de leur « efficacité » ;
- des sanctions ou des primes décidées par les algorithmes. Par exemple, une mauvaise note peut entraîner la réduction des opportunités de missions d'un travailleur voire sa déconnexion sans préavis ni motif, tandis qu'une prime peut être octroyée pour inciter à travailler pendant des heures creuses.



Image générée par l'IA

121. Plateformisation du travail : agir contre la dépendance économique et sociale – Sénat – rapport d'information n°867
122. Audition de Clément LE LUDEC, le 17 octobre 2024
123. Audition d'Aurore GAYTE, le 17 octobre 2024

b. Les limites et controverses du management algorithmique

Cette organisation du travail, certes très efficace d'un point de vue économique, soulève de nombreuses critiques et controverses. Ainsi, l'opacité des décisions est régulièrement dénoncée par les travailleurs qui n'ont pas accès aux critères qui influencent l'attribution des missions ou le calcul des primes. Ils se retrouvent donc dans une situation d'incertitude constante. Certains s'estiment victimes de biais algorithmiques et de discriminations, ne comprenant pas pourquoi certains profils sont favorisés ou défavorisés. C'est ce qu'explique Brahim BEN ALI, secrétaire général de l'intersyndical des VTC : s'agissant de l'attribution d'une course, « *on voit que certains sont privilégiés au détriment d'autres. Il y a un système discriminant, discriminatoire, algorithmique contre les travailleurs* »[124].

Cette absence de transparence place les travailleurs dans une position de vulnérabilité, exacerbée par le manque d'interlocuteur humain auquel s'adresser en cas de problème. L'absence de contact humain est source de stress et d'angoisse, notamment pour les livreurs à vélo, comme l'explique Laetitia DABLANC, urbaniste : « *ils ne vivent en réalité pas très bien cette absence de hiérarchie humaine, n'ayant pour contact que l'algorithme. Ils ressentent en effet très fortement la difficulté de détenir un algorithme pour chef dès qu'ils ont un problème et qu'il leur est très difficile dans ce cas d'avoir un contact avec une personne réelle* »[125].

L'intelligibilité des algorithmes est un réel enjeu pour lever les limites et incertitudes vis-à-vis des plateformes. Mais, comme l'explique Aurore GAYTE, « *les plateformes livrent peu de détails sur les algorithmes, car ce sont des algorithmes propriétaires, qui permettent d'assurer leurs revenus. Leur fonctionnement n'est pas détaillé, sans « open source »* »[126].

Pour Ludovic VOET, secrétaire confédéral de la Confédération européenne des syndicats, l'algorithme « *s'apparente à une façon d'organiser le travail et comme toutes les autres façons de la faire, il doit être transparent et discutable avec les organisations de salariés. Or, alors qu'une organisation traditionnelle permet de s'adresser à un responsable des ressources humaines, il n'existe en revanche pas d'interlocuteur avec l'algorithme. Il convient donc de ne pas permettre en ligne ce qui est interdit hors ligne, c'est-à-dire permettre aux plateformes de contourner la réglementation par le seul fait qu'il n'existe pas d'interlocuteur, que ce soit en termes de protection contre les discriminations ou les risques relatifs à la santé et sécurité au travail. Il s'agit donc d'introduire dans l'algorithme des éléments assurant ces différents aspects, négociés pour chaque plateforme et secteur avec des représentants du personnel et syndicats* »[127].

Un enjeu majeur sous-tend le fonctionnement des algorithmes : celui de la donnée dont la collecte, le traitement et l'exploitation nourrissent le fonctionnement des plateformes et leur permettent d'exercer un contrôle souvent invisible et omniprésent.

124. Audition de Brahim BEN ALI, secrétaire général de l'intersyndicale des VTC, le 14 novembre 2024
125. Audition de Laetitia DABLANC, urbaniste, directrice de recherche à l'université Gustave Eiffel, le 5 décembre 2024
126. Audition d'Aurore GAYTE, le 17 octobre 2024
127. Audition de Ludovic VOET, secrétaire confédéral de la Confédération européenne des syndicats, le 7 novembre 2024

3. L'enjeu de la donnée

a. La collecte et l'exploitation massive des données par les plateformes numériques

Les plateformes numériques accumulent une quantité considérable de données sur leurs utilisateurs et travailleurs grâce à divers mécanismes. Elles collectent d'abord des informations personnelles via les comptes utilisateurs, incluant le nom, l'âge et les coordonnées. Ensuite, elles enregistrent l'ensemble des interactions sur la plateforme, telles que les commandes passées, les trajets effectués, les évaluations laissées ou encore les temps de connexion. Enfin, la géolocalisation et les algorithmes de matching permettent d'analyser en profondeur les préférences des clients et les performances des travailleurs, optimisant ainsi l'affectation des tâches.

Cette collecte massive de données vise avant tout à affiner le modèle économique des plateformes. Comme l'explique Brahim BEN ALI, « *aujourd'hui, Uber a réussi à catégoriser non seulement les chauffeurs, mais aussi les clients. [...] Ils matchent les profils parce qu'ils veulent optimiser leur modèle, ils veulent absolument de la rentabilité, peu importe les moyens employés* »[128].

Grâce à l'intelligence artificielle et aux algorithmes d'apprentissage, les plateformes analysent et recoupent en temps réel les comportements des clients et des travailleurs afin d'adapter leurs stratégies commerciales et logistiques. « *L'utilisation de l'intelligence artificielle facilite la rencontre entre clients et travailleurs dans les conditions fixées par la plateforme. Ainsi, dans cette économie numérique, les plateformes collectent des données à la fois sur les clients et sur les travailleurs et procèdent à un traitement des données fin et poussé sur l'ensemble des parties prenantes, en les croisant et en appliquant l'auto-apprentissage automatique* »[129]. Comme le rappelle Eric DELISLE, chef du service de l'emploi, des solidarités, du sport et de l'habitat à la CNIL, « *tout l'enjeu du travail de ces plateformes, c'est de mobiliser l'ensemble des données collectées avec une granularité extrêmement fine, notamment de positionnement GPS, de consultation avec les livraisons, avec du marketing ciblé. Donc toute une galaxie de données qui sont utilisées par les plateformes pour ensuite affiner le service qu'elles vont proposer* »[130].

128. Audition de Brahim BEN ALI, le 14 novembre 2024
129. Les enjeux du management algorithmique et de sa régulation de Bruno TEBOUL – The European Scientist, 10 aout 2021
130. Audition d'Eric DELISLE, chef du service de l'emploi, des solidarités, du sport et de l'habitat à la CNIL et Régis CHATELLIER, chargé d'études usages, innovation et prospective à la CNIL, le 14 novembre 2024

b. Les enjeux de protection des données

La gestion de ces données soulève des questions quant à la protection de la vie privée. Les travailleurs, dont l'activité est scrutée en permanence, disposent de peu d'informations sur l'usage de ces données et la manière dont elles influencent leur travail et leurs revenus. Eric DELISLE alerte sur les risques potentiels : « *les plateformes qui sont enclines à collecter énormément de données, notamment de géolocalisation et donc on peut en déduire des habitudes de vie extrêmement fines, sont susceptibles de perdre et donc de faire partir dans la nature un volume très important de données personnelles* »[131].

Face à ces enjeux, l'Union européenne a instauré le règlement général sur la protection des données (RGPD) qui vise à renforcer la protection des données personnelles, à donner plus de contrôle aux citoyens, à responsabiliser les entreprises et à encadrer le transfert de données hors UE. C'est dans ce cadre que le 22 juillet 2024, en coopération avec la CNIL et suite à une plainte de 170 chauffeurs *Uber*, l'autorité des données personnelles (AP) néerlandaise a prononcé à l'encontre d'*Uber* une amende de 290 millions d'euros pour avoir transféré, sans garanties suffisantes, des données personnelles (données de localisation, informations médicales ou encore documents d'identité) hors du territoire européen.

Par ailleurs, des collectifs de travailleurs revendiquent un accès aux statistiques de courses, de revenus et de notation afin d'identifier d'éventuels biais algorithmiques et d'améliorer la transparence des plateformes. Brahim BEN ALI, qui a contribué à faire condamner *Uber*, témoigne des difficultés qu'il a rencontrées dans cette démarche : « *À ce jour, je n'ai reçu qu'une partie de mes données, tandis que l'autre semble s'être égarée au fin fond de je ne sais quelle jungle de l'ubérisation, si l'on en croit Uber. Une plainte est d'ailleurs en cours auprès de la CNIL pour tenter de récupérer le reste des informations* »[132].

Les livreurs des plateformes

Les livreurs de plateformes, en particulier ceux à vélo, figurent parmi les travailleurs ubérisés les plus précaires, en raison de conditions de travail éprouvantes et des risques accrus auxquels ils sont exposés.

Laetitia DABLANC, urbaniste, estime le nombre de livreurs à Paris à 40 000 (chiffre qui s'appuie sur les données INSEE et les informations données par *Uber Eats* et *Deliveroo*)[133].

D'après l'étude réalisée pour le bureau d'étude Le Compas par Hugo BOTTON, doctorant en sociologie, en 2022, dans le Grand Paris, un livreur sur quatre vit dans un quartier prioritaire contre seulement un sur vingt parmi l'ensemble des travailleurs. L'analyse des zones de résidence révèle par ailleurs une forte concentration des livreurs dans les quartiers où le taux de pauvreté et la proportion d'immigrés sont les plus élevés. « *Ces 2 caractéristiques doivent attirer l'attention sur le choix de ne pas être salarié, il faut aussi réfléchir à l'absence d'alternative qui existe compte tenu de la précarité des conditions de travail* »[134]. Il est également à noter que nombre d'entre eux sont domiciliés auprès d'associations venant en aide aux personnes en grande précarité, ce qui témoigne ainsi des difficultés extrêmes rencontrées par certains livreurs pour accéder à un logement stable. Par exemple, « *il y a 1000 licences de livreurs domiciliées à une même adresse dans le 19ème arrondissement dans*

131. Idem
132. Audition de Brahim BEN ALI, le 14 novembre 2024
133. Audition de Laetitia DABLANC, le 5 décembre 2024
134. Audition d'Hugo BOTTON, doctorant en sociologie, le 14 novembre 2024

une association qui fait de la domiciliation pour des personnes en précarité »[135].

Le profil des livreurs parisiens illustre ces dynamiques[136] :

- 99 % sont des hommes, avec un âge moyen de 28 ans et une majorité (75 %) âgée de moins de 35 ans ;
- parmi eux, 91 % sont de nationalité étrangère, et 33 % ne possèdent aucun diplôme, bien que 28 % soient titulaires d'un diplôme supérieur ;
- la profession attire une diversité de statuts : 18 % sont étudiants, 29 % exercent une activité parallèle et 53 % se consacrent exclusivement à la livraison pour plateformes. Par ailleurs, 32 % travaillent simultanément pour plusieurs plateformes ;
- 40 à 50 % louent un compte, une pratique particulièrement répandue chez les travailleurs en situation irrégulière ;
- le rythme de travail est intense : 47% des livreurs livrent à vélo, 54 % exercent six ou sept jours par semaine, et plus de la moitié travaillent neuf heures ou plus par jour. En moyenne, ils effectuent 20 livraisons quotidiennes et parcourent 43 kilomètres ;
- pourtant, leur rémunération reste extrêmement basse : 61 % gagnent entre 1 000 et 1 500 euros par mois avant charges, avec un tarif de 1 euro par kilomètre ;
- face à ces conditions, les travailleurs déplorent une précarité croissante, bien que l'autonomie demeure pour eux un des rares avantages du métier.

Sur le plan de la santé, les livreurs de plateforme cumulent plusieurs facteurs de vulnérabilité. Marwân-al-Qays BOUSMAH, co-responsable scientifique de l'étude « santé-course » sur la santé des livreurs de plateformes identifie deux tendances générales :

- les immigrés tendent à arriver dans le pays d'accueil avec un meilleur état de santé que les natifs, qui se dégrade progressivement après leur installation dans le pays d'accueil. « *Cette dégradation de l'état de santé des immigrés est en partie due à un processus de vulnérabilisation économique et sociale, notamment le fait qu'ils ont un plus grand risque d'occuper des emplois délétères pour la santé physique et mentale* » [137];
- la santé des travailleurs indépendants est meilleure au début de leur vie active que celle des salariés mais se détériore par la suite plus fortement que dans les autres catégories socioprofessionnelles du fait de conditions de travail défavorables.

« *Nous pouvons donc nous attendre à ce que le travail de livreur de plateformes attire initialement des personnes en meilleure santé, mais les expose à une dégradation de celle-ci plus importante en raison des forts risques professionnels et de la très faible marge de manœuvre qui leur est laissée. Ce phénomène serait d'autant plus conséquent chez les livreurs immigrés, avec la conjugaison des deux tendances décrites précédemment* »[138].

Séverine BEYER, médecin, référente technique et plaidoyer santé environnement chez Médecins du Monde met en évidence les difficultés d'accès aux soins pour ces travailleurs : « *Certains ne demandent pas à bénéficier de l'AME[139] alors qu'ils y sont éligibles tandis que d'autres ont des niveaux de revenus ne leur permettant pas de rentrer dans une catégorie leur donnant accès à l'AME et sont ainsi totalement exclus des soins, bien qu'ayant des problèmes de santé importants. Les accidents du travail sont très nombreux, mais ces populations n'ont pourtant pas accès à des équipements de protection* »[140].

135. Ibidem

136. Chiffres issus de l'étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne – Rapport d'enquête pour le compte de la chaire Logistics City/Université Gustave Eiffel sous la direction de Laetitia DABLANC- juin 2022

137. Audition de Marwân-al-Qays BOUSMAH et Annabel DESGREES DU LOU, responsables scientifiques de l'étude « santé-course » sur la santé des livreurs de plateformes, le 7 novembre 2024

138. Ibidem

139. Aide médicale d'État

140. Audition de Séverine BEYER, médecin, référente technique et plaidoyer Santé Environnement chez Médecins du Monde, le 7 novembre 2024

Parmi les problématiques de santé prioritaires figurent[141] :

- la forte prévalence des troubles musculosquelettiques, en lien avec une pratique du vélo s'apparentant à celle de cyclistes professionnels, mais effectuée dans des conditions très dégradées ;
- des troubles psychiques : troubles anxieux, du sommeil ou liés au sentiment de surveillance continue exercée par la plateforme ;
- la fréquence des maladies respiratoires, notamment en lien avec l'exposition aux polluants de l'air. Une étude parisienne a en effet montré que le vélo était le mode de transport le plus exposé à ceux-ci ;
- la prévalence des troubles urogénitaux, liés aux longues plages horaires de travail en position assise et active, sans accès facile aux sanitaires ;
- la question de l'accès aux droits et aux soins : manque de prévention, non-recours aux soins et pas d'accès à la médecine du travail.

S'agissant de la santé psychique, Fabien LEMOZY, chercheur à l'Institut psychodynamique du travail et co-auteur d'une étude sur les conséquences sur la santé mentale du travail sur les plateformes explique que le « *péril psychique* » central pour les livreurs est celui de la peur. Alors que les livreurs traditionnels redoutaient principalement les accidents, les livreurs de plateformes vivent dans la peur permanente de ne pas générer suffisamment de chiffre d'affaires pour survivre. À cela s'ajoute une montée en puissance du contrôle algorithmique, avec des dispositifs de surveillance accrue sur l'activité et les performances. Cette pression s'intensifie pour les livreurs sans-papiers, qui risquent d'être désactivés sans recours possible. « *Ces peurs s'additionnent et face à ces peurs, nous mettons en place des stratégies* »[142]. Parmi ces stratégies, on peut noter :

- l'intensification de la cadence, avec une augmentation du rythme de travail ;
- une hyper disponibilité se traduisant par l'absence de repos et de congés ;
- une hypervigilance où le travail déborde sur la sphère privée, rendant difficile tout équilibre personnel.

« *Nous sommes ainsi confrontés à des personnes totalement atteintes, notamment sur le plan corporel, l'enjeu psychique étant tellement fort que le corps est sollicité à l'extrême [...]. La situation de fatigue dans laquelle se trouvent donc ces publics favorise en outre la survenue d'accidents, y compris létaux, ainsi que l'automédication ou la consommation de produits stimulants dangereux pour la santé* »[143].

Sur le plan de l'accidentologie, Laetitia DABLANC met en évidence dans son étude que 26% des livreurs déclaraient en 2022 avoir subi un accident peu avant l'enquête, dont la moitié a nécessité un passage aux urgences ou une intervention médicale.



Image d'illustration. (XOSE BOUZAS / HANS LUCAS / AFP)

141. Audition de Marwân-al-Qays BOUSMAH et Annabel DESGREES DU LOU, le 7 novembre 2024

142. Audition de Fabien LEMOZY, chercheur à l'Institut psychodynamique du travail et co-auteur d'une étude sur les conséquences sur la santé mentale du travail sur les plateformes, le 7 novembre 2024

143. Ibidem

Malgré ces conditions de travail difficiles, les plateformes n'identifient pas le besoin d'un lieu de repos et de pause pour leurs livreurs comme essentiel. Comme l'explique Julien LAVAUD, directeur des relations extérieures de *Deliveroo* France, « *il ne s'agit pas d'un besoin primaire qui nous serait signalé dans le cadre du dialogue social* »[144]. De même, Pierre DELALANDE, directeur des affaires publiques France, Benelux, Nord de l'Europe et affaires européennes de *Uber*, explique que les enquêtes menées auprès des travailleurs montrent que les lieux de repos dédiés aux livreurs et chauffeurs sont peu fréquentés, car la nature pendulaire de leur activité ne génère pas une forte demande pour de tels lieux[145].

La *Maison des coursiers* à Paris se présente cependant comme un lieu refuge pour accompagner les livreurs.

La Maison des coursiers

Pour répondre à ces défis, la Ville de Paris tente d'apporter des solutions concrètes et apporte son soutien financier à la *Maison des coursiers*.

Ouverte en 2021, boulevard Barbès, la *Maison des coursiers* accueille gratuitement des livreurs 4 jours par semaine et propose plusieurs services :

- lieu de repos : boissons chaudes, sanitaires, points de charge de téléphone, micro-ondes, etc.
- soutien administratif : déclarations d'impôts, démarches auprès de la CAF et du service intégré d'accueil et d'orientation (SIAO), etc.
- soutien juridique : droit au séjour (démarches auprès de la préfecture), droit du travail (mise en contact avec les syndicats), permanences juridiques ;
- insertion professionnelle : aide à la réalisation de CV et lettres de motivation ;
- santé : consultations avec une infirmière, sessions de dépistages, etc.

Depuis son ouverture, Circé LIENART, coordinatrice du lieu et salariée de *CoopCycle*, et son équipe, ont accueilli plus de 1000 livreurs. 650 d'entre eux ont été accompagnés dans leurs demandes de régularisation.



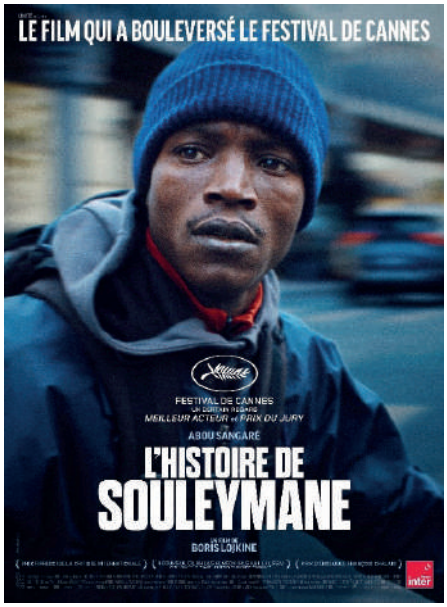
Crédits : Clément Dorval/Ville de Paris

144. Audition de Julien LAVAUD et Rémi MULEMBA, le 5 décembre 2024
145. Audition de Pierre DELALANDE et Laurene GUARDIOLA, le 9 janvier 2025

C. Des conditions de travails aux limites du droit

1. Le cas des travailleurs sans papiers

La facilité d'accès aux activités plateformisées, les conditions de travail souvent difficiles, le fort turn-over, et la difficulté à contrôler régulièrement et pleinement certaines activités expliquent le recours parfois très important aux travailleurs sans papiers dans l'économie de plateforme. Cela est particulièrement vrai pour ce qui est de la livraison de biens et de repas à domicile. Le film *L'histoire de Souleymane*, de Boris LOJKINE[146] a récemment contribué à faire connaître cette situation difficile.



Source : www.distrib.pyramidefilms.com

De fait, le travailleur immigré sans-papiers a souvent remplacé l'étudiant des premières années d'activité des plateformes à Paris, comme le fait remarquer Sarah ABDELNOUR[147].

Le phénomène que l'on observe et tel que le relève Aurore GAYTE, est celui de la **sous-location des comptes**, qui touche notamment *Uber Eats* et *Deliveroo*[148]. Les plateformes exigent bien, dans le respect de la légalité, que leurs livreurs soient en situation régulière, mais certains d'entre eux sous-louent leur compte à des travailleurs précaires, souvent sans-papiers, qui acceptent par nécessité. Le livreur sans-papiers « sous-traitant » effectue les livraisons, contre une commission qui s'élève généralement à 100 ou 120 euros la semaine. Dans certains cas, le titulaire du compte est libre de reverser une partie du salaire à son bon vouloir. « *Cette pratique interlope crée des situations intolérables, comparables à de l'esclavage moderne* » selon la journaliste. Pour Laetitia DABLANC[149], 40 à 50% des livreurs étaient en partage de compte illégal en 2022. En dehors du fait d'être sans-papiers, les autres raisons pour sous-louer un compte sont le fait d'être mineur ou tout simplement pressé, puisqu'il existe des files d'attente pour être livreur de plateforme.

146. Prix du jury de la section Un certain regard au Festival de Cannes - 2024
147. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024
148. Audition d'Aurore GAYTE, le 17 octobre 2024
149. Audition de Laetitia DABLANC, le 5 décembre 2024

Il est difficile de donner des statistiques exactes sur l'ampleur de ce phénomène, qui est cependant massif. Sur la totalité des livreurs à domicile accueillis par La *Maison des coursiers* du 18e arrondissement (cf. encadré « Les livreurs des plateformes » II.B.), environ 55% des livreurs sont sans-papiers, et ceux qui ont des papiers sont souvent des réfugiés.

Selon Pierric MARISSAL, le phénomène a pris son essor pendant la période du confinement de la pandémie de COVID 19. Les plateformes comme *Uber Eats* n'ont pas vérifié les papiers des travailleurs afin de faire face à la hausse des demandes. A la fin de la période, lorsque les demandes de livraison sont revenues à un niveau moindre, des contrôles ont été effectués, dont la conséquence a été l'exclusion de 10 000 à 15 000 livreurs de la plateforme en Île-de-France[150].

La pression professionnelle est extrême pour ces personnes. Selon Danielle SIMONNET, les personnes en situation irrégulière qui travaillent pour les plateformes de livraison sont dans une situation absurde, car confrontées à une double injonction : il leur faut démontrer cinq ans d'existence sur le territoire français et cumuler des fiches de paie pendant cette période, sans avoir le droit de travailler[151].

De fait, pour Mounir MAHJOUBI, la profession de livreur n'est plus indépendante : à Paris et dans les grandes villes de province, il s'agit d'un « ***travail de la dernière chance*** »[152], pour une population sans papiers, régie par une organisation communautaire.

L'ancien secrétaire d'État chargé du numérique en présente un exemple typique et dramatique qu'il a rencontré : un grand nombre de livreurs sans papiers vivant dans le 19e arrondissement et dans les communes voisines de Pantin et Aubervilliers, logés par des marchands de sommeil, alliés aux loueurs de compte, qui leur fournissent des hébergements à proximité des plateformes et d'un pôle de dark kitchens situé à Aubervilliers. Ces logements consistent en chambres comptant une dizaine de lits superposés. Ainsi, les livreurs sont certains d'avoir des missions toute la nuit. Ils vivent et travaillent dans ce qui est « *un paradis de l'exploitation de personnes sans-papiers* ».

Il s'agit donc d'une situation subie par des personnes extrêmement précaires qui n'ont pas d'autre choix. Elles sont enfermées dans un système qui n'offre aucune protection sociale ni sanitaire[153].

Hichem AKTOUCHE souligne que le phénomène du travail sans-papier sur plateforme touche également les personnes travaillant comme auto-entrepreneurs prestataires de services indépendants, officiellement « employés polyvalents » dans de grandes enseignes de commerce (*Intermarché, Carrefour, G20*), généralement à la caisse, ou dans des enseignes de restauration rapide. Ces groupes passent par des entreprises tierces qui mettent les travailleurs indépendants à leur disposition, ce qui permet de ne pas les compter dans les effectifs du groupe. Le contrôle de cette situation relève normalement de l'Inspection du Travail, en sous-effectif et qui ne vient contrôler que si elle est alertée[154].

De manière générale, l'accès aux droits de ces personnes sans-papiers est particulièrement compliqué par le fait qu'elles craignent les institutions, et craignent particulièrement les contrôles de police. L'un des symptômes de cette défiance est le très faible nombre de déclarations d'accidents de la route dans ce secteur, pourtant très accidentogène. Parmi toutes les procédures enregistrées par le service de

150. Audition de Pierric MARISSAL, le 17 octobre 2024
151. Audition de Danielle SIMONNET, le 17 octobre 2024
152. Audition de Mounir MAHJOUBI, le 17 octobre 2024
153. Cf II.XXX
154. Audition d'Hichem AKTOUCHE, le 5 décembre 2024

traitement judiciaire des accidents de la Préfecture de Police entre le 1er janvier 2020 et le 18 décembre 2024, quatre procédures seulement impliquent un livreur à vélo[155]. *Stuart*, plateforme B2B[156] qui met en relation des coursiers avec des restaurants ou des magasins de détail, a reçu seulement cinq demandes de couverture maladie pour accident du travail au cours de l'année 2024. Michael KEFI explique que la loi impose aux plateformes d'offrir cette couverture aux coursiers, dans un système où la société est adhérente et le coursier souscripteur automatique. Cependant, les coursiers n'ont généralement pas recours à ce dispositif, sans doute par méconnaissance[157].

Quelles solutions envisager pour améliorer la situation des livreurs sans-papiers au regard de la légalité ?

Pour Ludovic RIOUX, représentant de la Fédération CGT des transports et créateur du collectif CGT des livreurs lyonnais, la question de la régularisation de ces travailleurs exploités soumis à une exploitation féroce se posera tôt ou tard. « *Il s'agit d'une question de respect des droits humains, de santé publique et de droits des travailleurs.* »[158] La question se pose pour certains de savoir si la France pouvait envisager le fait d'autoriser les personnes en demande d'asile à travailler dans l'attente de cette décision, comme cela est le cas en Grande-Bretagne ou en Allemagne.

La plupart des plateformes auditionnées (*Stuart, Uber Eats, Deliveroo France*) sont favorables à la régularisation par le travail de ces personnes, comme le permettait la circulaire VALLS de 2012[159], mais confirment leur volonté de mettre fin au phénomène, en vertu d'une charte contre les pratiques frauduleuses et la sous-traitance irrégulière signée avec le Gouvernement en 2022. Pierre DELALANDE résume ainsi la position d'*Uber* en disant qu'elle souhaite à la fois lutter contre le travail illégal et faciliter la prise en compte du travail effectué sur plateforme dans les procédures de régularisation[160].

Pour lutter contre le phénomène, *Uber* comme d'autres plateformes ont mis en place un contrôle par selfie avant chaque course, qui concerne essentiellement les VTC. Si le selfie est différent de la photographie présente dans le dossier enregistré par l'entreprise, il y a un signalement qui peut déboucher sur une déconnexion unilatérale de l'application.

2. Le rôle de l'inspection du travail

L'Inspection du travail a pour mission principale de veiller à l'application du droit du travail dans les entreprises. Cette activité s'exerce, dans le cadre d'une compétence large[161], soit par le contrôle sur les lieux, soit par l'obligation, pour les employeurs, d'informer les agents de contrôle ou d'obtenir leur

155. Contribution écrite de la Préfecture de Police de Paris à la MIE sur l'accidentologie des livreurs à vélo sur les 5 dernières années, reçue le 27/12/2024. La PPP précise que « *l'interprétation des éléments statistiques fournis [...] doit tenir compte de deux limites importantes : 1/ les accidents de la route portés à la connaissance des services de police ne représentent qu'une infime partie des accidents dans leur ensemble, l'essentiel se réglant à l'amiable et 2/ le très faible nombre de cas identifiés impliquant des livreurs à vélo ne permets pas de conclure à la stabilité des statistiques associées.* »

156. Business to business, i.e. commerce ou intermédiation d'entreprise à entreprise

157. Audition de Michael KEFI, le 7 novembre 2024.

158. Audition de Ludovic RIOUX, représentant de la Fédération CGT des transports et créateur du collectif CGT des livreurs lyonnais, le 7 novembre 2024

159. Circulaire du 28 novembre 2012 relative aux conditions d'examen des demandes d'admission au séjour déposées par des ressortissants étrangers en situation irrégulière dans le cadre des dispositions du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile. Certaines de ses instructions ont été abrogées par la Circulaire du 23 janvier 2025 relative aux orientations générales relatives à l'admission exceptionnelle au séjour prévue aux articles L. 435-1 et suivants du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, ou Circulaire Retailleau. L'admission exceptionnelle au séjour, telle qu'elle est prévue aux articles L. 435-1 et suivants du code de l'entrée et du séjour des étrangers et droit d'asile (CESEDA) est désormais assortie d'un délai indicatif de présence sur le territoire français de 7 ans au lieu de 5 ans précédemment.

160. Audition de Pierre DELALANDE et Laurence GUARDIOLA, le 9 janvier 2025

161. L'inspection du travail est compétente sur l'application de l'ensemble de la législation et de la réglementation du travail salarié. Elle contrôle également le respect des dispositions des conventions collectives des branches professionnelles et des accords d'entreprises et d'établissements. L'action des inspecteurs du travail n'est limitée ni au contrôle et à l'engagement de poursuites pénales, ni au seul domaine de l'hygiène et sécurité du travail.

autorisation pour prendre certaines décisions. L'Inspection du travail dispose d'un droit d'entrée et de visite sans autorisation préalable dans tout lieu (hormis le domicile) dans lequel elle a un motif raisonnable de penser qu'un travail salarié est exercé.

Le motif principal des contrôles de l'Inspection du travail sur les plateformes est la question du recours au **travail salarié dissimulé**. En effet, comme on l'a vu notamment pour les plateformes de transport et de livraison, l'externalisation des prestations vers des travailleurs indépendants et auto-entrepreneurs peut masquer un lien de salariat dans les faits, ce qui peut induire une requalification du statut du travailleur indépendant en celui de salarié de la plateforme qui l'emploie, ce qui obligerait celle-ci à payer notamment des cotisations sociales et à offrir au travailleur une protection découlant de ce statut.

Les critères sur lesquels l'Inspection du travail, mais aussi l'URSAAF, se prononcent pour proposer au juge une requalification en salariat sont classiquement :

- le **lien de subordination** [162] existant entre l'entreprise et le travailleur, qui s'apprécie selon plusieurs indices tels que les horaires imposés, la détermination du lieu de travail par l'employeur, l'existence d'instructions données par l'employeur pour l'exercice d'une activité, les délais imposés, les comptes rendus périodiques, la mise à disposition de matériel ou de matières premières, le travail au sein d'un service organisé et le recours à des sanctions ;

- le **lien d'exclusivité économique** ;

- l'**absence d'objet de prestation**, à savoir la situation où il n'existe aucun devis ni contrat qui précise l'objet de la relation économique, en particulier lorsque la prestation n'est pas payée à l'acte mais à l'heure ou de manière forfaitaire.

La sénatrice Martine BERTHET[163] ajoute que l'une des propositions de la mission d'information sénatoriale qu'elle a présidée en 2021 était d'étendre les compétences de l'Inspection du travail au contrôle du respect des nouvelles obligations des plateformes en matière de sécurité au travail[164].

En effet, le principal obstacle au contrôle des travailleurs des plateformes avancé par l'Inspection du travail, en dehors de son manque de moyens, est lié au statut des auto-entrepreneurs, qui sont exclus du salariat par le Code du travail. Tout l'intérêt du contrôle serait justement de vérifier le rapport de salariat qui existerait en réalité dans cette situation et de remettre en cause la relation de la plateforme avec l'auto-entrepreneur supposé.

C'est en tout cas le motif invoqué par l'Inspection du travail elle-même, en juin 2020, pour justifier son refus de contrôler *Uber* après avoir été saisie par un syndicaliste. Celui-ci saisit alors le tribunal administratif, qui, fin novembre 2022, lui donne pleinement raison, rejette les arguments de l'Inspection du travail et ordonne une enquête dans les quatre mois suivants. Le ministre du Travail de l'époque avait alors interjeté appel en demandant à la justice administrative de revenir sur la décision d'ordonner un contrôle de l'entreprise.

---

162. Cour de cassation, 13 novembre 1996 - pourvoi n°94-13187 : « Le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité de l'employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné. »

163. Audition de Martine BERTHET, sénatrice, présidente de la mission d'information du Sénat sur le thème : « L'ubérisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi ? » (Septembre 2021), le 14 novembre 2024

164. Proposition n°3 du rapport d'information du 29 septembre 2021 intitulée « l'ubérisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi ? », mission présidée par Martine BERTHET et rapportée par Pascal SAVOLDELLI.

Brahim BEN ALI, à l'origine de cette saisine, met en lumière une difficulté supplémentaire s'agissant des contrôles de l'Inspection du travail : le recours à des travailleurs via une entreprise de sous-traitance, ou société de rattachement, qui ne sera pas contrôlée de son côté. Une entreprise peut par exemple ouvrir un compte sur la plateforme et recruter des chauffeurs en les rattachant à son propre compte. 45% des chauffeurs de plateforme seraient ainsi rattachés aujourd'hui[165]. A ce titre, la plateforme LeCab a été condamnée en 2017 à verser 51 000 euros en rappels d'heures supplémentaires, congés payés, frais de carburant et réparations pour licenciement abusif et travail dissimulé à un chauffeur reconnu comme salarié.

3. Le dialogue social dans l'économie de plateforme et le rôle des organisations syndicales pour l'obtention de meilleures conditions de travail

Depuis 2016[166], le législateur a intégré les plateformes numériques dans le Code du travail, les considérant comme des intermédiaires avec des travailleurs indépendants. Selon Matthieu VICENTE[167], ce cadre juridique vise à conférer des droits minimaux à ces travailleurs mais les maintient en dehors du droit du travail traditionnel, sans présomption de salariat pour le moment[168].

Le dialogue social dans l'économie de plateforme est donc un enjeu crucial pour améliorer les conditions de travail précaires des travailleurs indépendants. Ludovic VOET insiste sur la nécessité pour les plateformes de s'engager dans un dialogue social authentique afin d'améliorer les conditions de travail des travailleurs de plateforme[169]. Grégoire LECLERCQ souligne lui aussi l'importance du dialogue social pour assurer le partage de la valeur, en particulier dans le contexte du financement du système social. Il met en avant la nécessité de construire des bases solides pour un dialogue social efficace, afin de prévenir la précarisation des acteurs impliqués.[170]

Pour Matthieu VICENTE, les plateformes, dès lors qu'elles exercent un degré de contrainte suffisamment fort pour que puisse être reconnue l'existence d'un contrat de travail, - que ce soit par le contentieux, la jurisprudence et bientôt la loi en application de la directive européenne de 2024 -, n'ont pas d'autre choix que de respecter leurs obligations d'employeur. En fait, la mise à l'épreuve du salariat par les plateformes numériques aura eu tendance à renforcer ses frontières et à mieux délimiter son périmètre[171].

Les plateformes devront dès lors garantir deux volets de droits : d'une part la responsabilité sociale de l'entreprise, en accordant certains droits comme la prise en charge des cotisations de certaines assurances sociales, des garanties liées à la formation professionnelle, ou encore la garantie de droits collectifs (liberté syndicale, droit de grève...) ; d'autre part le dialogue social de secteur, second volet plus récent, qui concerne une dizaine de plateformes et des organisations professionnelles de travailleurs.

Les organisations syndicales jouent de fait un rôle décisif dans la défense des droits des travailleurs de plateforme. Elles se sont rapidement organisées, notamment dans le secteur des VTC, pour répondre aux politiques des plateformes qui affectaient directement les conditions de travail et les revenus des

165. Audition de Brahim BEN ALI, le 14 novembre 2024

166. C'est d'abord la loi de finances 2016 qui crée une première définition juridique des plateformes numériques, dans l'article 242 bis du Code général des impôts puis le Code du travail dans ses articles L 7341-1 et suivants.

167. Audition de Matthieu VICENTE, le 7 novembre 2024

168. Les dispositions relatives à ce statut intègrent la partie 7 du Code du travail, intitulée « Dispositions particulières à certaines professions et activités », où se retrouvent différentes catégories socioprofessionnelles (journaliste, VRP, etc.). Ces professions sont caractérisées par le fait d'être plus ou moins rattachées au droit du travail.

169. Audition de Ludovic VOET, le 7 novembre 2024

170. Audition de Grégoire LECLERCQ, le 3 octobre 2024

171. Audition de Matthieu VICENTE, le 7 novembre 2024

travailleurs, en révélant la dépendance des chauffeurs aux politiques mises en place par les plateformes et leurs très faibles marges de manœuvre face à celles-ci[172].

Les mobilisations des chauffeurs VTC illustrent bien les défis des travailleurs de plateforme pour accéder au dialogue social et **l'émergence progressive d'un syndicalisme de plateforme**. Dans ce secteur, raconte Sarah ABDELNOUR[173], et en dépit de la défiance d'une partie des chauffeurs vis-à-vis du syndicalisme, des organisations professionnelles ressemblant au départ à des formes de syndicats sont apparues en 2019, suite aux mouvements de contestation provoqués par les baisses de tarifs et les augmentations de commissions imposées par les plateformes. Ces organisations professionnelles, en se rattachant petit à petit à des centrales existantes, sont peu à peu entrées dans la sphère syndicale. Les travailleurs ont ainsi pu demander des protections similaires à celles des salariés, sans pour autant vouloir un contrôle strict de leur temps de travail.

Pour encadrer ce dialogue social sectoriel naissant, le gouvernement a créé en 2021 **l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi, ou ARPE**[174].

Joel BLONDEL, son directeur général, explique comment elle joue un rôle central dans la mise en place et l'accompagnement du dialogue social entre les plateformes et les travailleurs indépendants[175]. L'ARPE soutient les partenaires sociaux dans la négociation et la signature d'accords visant à améliorer les conditions de travail et les revenus. Des élections récentes (en 2022 et 2024) ont permis de désigner des organisations représentatives. Dix accords ont été signés à ce jour, sur la question des revenus, la rupture des contrats commerciaux liant les plateformes et les travailleurs indépendants ou encore le problème des violences et discriminations rencontrées dans le secteur de la livraison. Ces accords sont entrés en vigueur récemment.

Joel BLONDEL indique que ce dialogue social est un peu particulier. Il met en effet en vis-à-vis non pas des employeurs et leurs salariés, mais des sociétés, les plateformes, et des entrepreneurs, les deux parties raisonnant en premier lieu au regard de leur rentabilité. S'agissant de la représentativité, le dispositif est calqué sur celui qui existe au sein des branches professionnelles, encadré par des textes de loi et décrets spécifiques. Tous les quatre ans une élection de représentativité est prévue, à laquelle peut se présenter l'ensemble des organisations de travailleurs, syndicats ou associations assurant la défense des indépendants, y compris les grandes organisations syndicales interprofessionnelles. Cette élection définit quelles organisations sont représentatives ainsi que leur poids, en fonction du pourcentage atteint. Un second dispositif, reposant sur deux critères que sont le revenu généré par les livreurs ou les VTC travaillant par l'intermédiaire de ces plateformes et le nombre de travailleurs liés à celles-ci, permet également de mesurer cette représentativité.

Le dispositif de l'ARPE est considéré plutôt positivement. Cependant, le bilan des premières années de dialogue social sectoriel est mitigé. Si des avancées ont été réalisées, notamment en matière de revenus minimaux, comme le rappelle la sénatrice Martine BERTHET[176] et le confirment *Uber* et *Deliveroo*,

---

172. Dans le cadre de ses travaux et afin d'éclairer les élus, la mission a procédé à l'audition de différents partenaires sociaux: Hichem AKTOUCHE et François VIDIT (SUD commerces et services en Ile-de-France), Thomas AONZO Union-Indépendants), Brahim BEN ALI, (Intersyndical des VTC), Franck DELVAU, (Union des métiers et des industries de l'hôtellerie Paris-Ile de France), Antony HADJIPANAYOTOU, (U2P Ile-de-France), Grégoire LECLERCQ, (Fédération nationale des autoentrepreneurs et micro-entrepreneurs), Marie-Sophie NGO KY CLAVERIE et Thibault BERTHELIN (MEDEF Paris), Laurent PERIN (CGT Finances), Jérôme PIMOT (collectif des livreurs autonomes de Paris), Ludovic RIOUX (Fédération CGT des transports), Ludovic VOET (Confédération européenne des syndicats)

173. Audition de Sarah ABDELNOUR, le 3 octobre 2024

174. Suite aux travaux du rapport remis au Premier ministre le 1er décembre 2020 par Jean-Yves FROUIN, ancien président de la chambre sociale de la Cour de cassation, et Jean-Baptiste BARFETY, sur la régulation des plateformes numérique de travail.

175. Audition de Joel BLONDEL, directeur général de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE), le 7 novembre 2024

176. Audition de Martine BERTHET, le 14 novembre 2024

les syndicats de travailleurs auditionnés estiment que les progrès sont trop lents.

Pierre DELALANDE estime que le premier cycle du dialogue social, entre 2022 et 2024, a démontré que le dispositif fonctionne[177]. Onze accords ont été signés pour le secteur des VTC sur la méthode, sur les procédures de désactivation et sur les revenus, avec l'instauration d'un revenu minimum par course, augmenté par la suite (neuf euros en 2024), une garantie de revenu horaire de 30 euros par heure et une garantie de revenu plancher à un euro par kilomètre. Selon *Uber*, 17 500 chauffeurs *Uber* ont amélioré leurs revenus depuis mai 2024 grâce à la garantie de revenu horaire.

À l'inverse, Thomas AONZO note que le dialogue social sectoriel pour les livreurs et les VTC a été difficile, avec des avancées limitées sur des thématiques comme la déconnexion et les discriminations[178]. La CGT juge le modèle actuel insuffisant pour améliorer réellement les conditions de travail. Preuve en est, pour elle, que les rémunérations des livreurs ont continué de diminuer en 2024 malgré la signature de l'accord censé garantir un revenu minimum l'année précédente. Elle alerte sur le risque de créer un précédent défavorable aux travailleurs en instaurant un « *tiers-statut* [179]» entre salarié et indépendant, dont les droits sont inférieurs à ce qui est prévu par le Code du travail. Ludovic RIOUX avait d'ailleurs déjà défendu cette position lors de l'élection des représentants de l'ARPE : « *c'est une instance qui sert non pas à proposer et négocier un nouveau socle de droits pour les livreurs, mais à entériner une sorte de statut intermédiaire entre salariat et indépendant. Avec les désavantages des deux, c'est-à-dire la subordination d'un côté et l'absence de droits de l'autre* »[180].



Crédits : © AFP/Bertrand GUAY

De manière générale, le dialogue social entre les plateformes et leurs travailleurs semble pour le moment limité au secteur des VTC et, marginalement, à celui de la livraison de repas à domicile. Les autres formes d'emplois de plateformes, et les activités externalisées auprès d'indépendants[181] ne paraissent pas autant impliquées dans cette démarche.

Le dialogue social dans l'économie de plateforme reste donc un **chantier en cours**. Le défi réside dans la possibilité de créer un cadre plus protecteur pour les travailleurs indépendants, en s'inspirant des meilleures pratiques observées dans d'autres pays et en intégrant les exigences de la directive européenne sur les conditions de travail des travailleurs de plateforme, qui replace ces travailleurs dans une perspective de salariat.

177. Audition de Pierre DELALANDE et Laurence GUARDIOLA, le 9 janvier 2025
178. Audition de Thomas AONZO, le 14 novembre 2024
179. Audition de Ludovic RIOUX, le 7 novembre 2024
180. Propos tenus la veille de l'élection des représentants de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE) par les livreurs et chauffeurs, le 29 mai 2024.
181. Ainsi, l'activité des guides dans les musées privés, auparavant encadrée par les CDD d'usage (CDDU).

Préconisations

5- En concertation avec les mairies d'arrondissement, impulser la création d'autres Maisons des coursiers à Paris, en fonction des besoins mis en évidence par l'étude demandée à l'APUR (accès aux droits, accès à la santé, repos, choix des implantations sur le territoire parisien, etc.). Ces différentes structures, de tailles variées et adaptées, en partenariat avec des associations et coopératives, pourraient travailler en réseau, avec chacune une spécialité et en mutualisant certains personnels (ex : un.e infirmier.e, un.e travailleur.euse social.e, etc.). Le modèle économique de ces structures – du type *Maison des Coursiers*, actuellement dépendant des seules subventions publiques - devra garantir leur pérennité financière. Sans attendre la transposition de la directive européenne établissant la présomption de salariat pour les travailleurs des plateformes, ces dernières doivent participer au financement de ces structures.

6- Demander aux plateformes de transmettre à tous leurs travailleurs un fascicule papier et numérique développé par la Ville et traduit en plusieurs langues, pour les informer des dispositifs de prévention de santé existants et leur indiquer les centres municipaux de santé pouvant les accueillir.

7- Développer en lien avec les plateformes, un fascicule d'information, papier et numérique, à destination des travailleurs des plateformes, en plusieurs langues, pour présenter les droits du statut d'auto-entrepreneur et les démarches administratives dont ils doivent s'acquitter.

8- Engager une politique « d'aller vers » pour entrer au contact des publics concernés et les informer de leurs droits à l'aide de ces fascicules.

9- Demander aux plateformes de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la transparence de leurs algorithmes et d'en donner les clés de compréhension:
▸ pour les travailleurs des plateformes et leurs représentants, afin de leur permettre de comprendre les décisions de management qui les concernent ;
▸ pour les clients, afin de leur permettre de comprendre comment et pourquoi certains contenus leur sont suggérés et comment leurs données sont utilisées.

10- Demander aux plateformes de supprimer le système de notation et de sanction des travailleurs des plateformes par les clients.

11- Réserver la livraison de colis et repas en étage au bénéfice des personnes ayant des difficultés à se déplacer (PMR, personnes âgées, femmes enceintes, etc.).

12- Demander aux commerces partenaires des plateformes, prioritairement aux grandes enseignes, de s'engager à accueillir les livreurs pendant les temps d'attente et leur permettre un accès à leurs sanitaires.

13- Étudier la possibilité d'augmenter le nombre de toilettes publiques.

14- Créer un fonds de dotation auquel les plateformes seraient appelées à participer, afin de proposer à leurs travailleurs des formations continues obligatoires, en vertu de l'article L7342 -3 du Code du travail (sécurité routière, RPS, VSS, etc.).

15- Ce fonds de dotation prévoira la fourniture des équipements nécessaires aux activités des travailleurs des plateformes, notamment en matière de sécurité (casque, gants, sac de livraison, imperméable, etc.).

16- Demander à l'État de renforcer les moyens d'action humains et matériels de l'Inspection du Travail dévolus au contrôle des conditions de travail au sein des plateformes.

17- Demander aux plateformes de mettre en place et de renforcer leurs dispositifs de lutte et de signalement des situations d'exploitation sexuelle de mineurs aux services judiciaires, administratifs, et aux associations concernées.

18- Renforcer les campagnes de sensibilisation auprès des jeunes, sur les réseaux sociaux, sur le danger de l'exploitation sexuelle et sur les violences sexistes et sexuelles via les plateformes.

19- Renforcer les moyens budgétaires de l'ASE dans la prévention, la formation et la prise en charge des situations de prostitution de mineurs.

III. LES DÉFIS URBAINS DE L'UBÉRISATION



© Guillaume Bontemps - Ville de Paris

A. Gestion de l'espace public : pourquoi la Ville y perd ?

1. Mobilité et flux urbains

La gestion de l'espace public à Paris en matière de mobilité et de flux urbains est un défi complexe, impliquant une multitude d'usagers aux besoins variés : piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun, livreurs, chauffeurs de VTC et taxis. Cette diversité engendre des conflits d'usage et nécessite une régulation adaptée pour assurer une cohabitation harmonieuse.

a. L'évolution des modes de transport et les défis du partage de l'espace public

Alors que l'usage de la voiture à Paris tend à diminuer fortement – en effet, entre 2001 et 2018, presque 25% des déplacements métropolitains en voiture ont disparu ou ont été reportés sur d'autres modes[182]-, un rééquilibrage s'opère en faveur des modes de transport doux. L'apparition des services de mobilité partagée, tels que *Vélib, Dott, Lime* ou encore *Cityscoot* a introduit de nouveaux modes de déplacement, modifiant ainsi l'occupation de l'espace public.

Toutefois, l'adoption rapide de ces nouvelles solutions de mobilité soulève des problématiques de sécurité et d'encombrement de l'espace public parisien. En 2023, la Ville de Paris, après une votation citoyenne, a décidé d'interdire les trottinettes en libre-service. Cet exemple témoigne des conflits d'usage et des problématiques du partage de la voirie pour y cohabiter sereinement et en sécurité. En effet, les conflits classiques entre piétons, cyclistes et automobilistes se voient exacerbés par l'arrivée de ces nouveaux modes de transport et de nouveaux modes de consommation.

b. Les enjeux liés aux mobilités et flux de plateformes

Avec environ 500 000 colis livrés quotidiennement à Paris[183], la **logistique urbaine** représente un enjeu clé dans l'organisation de l'espace public. L'explosion du commerce en ligne et des plateformes de livraison de repas a entraîné une forte augmentation du nombre de livreurs et de véhicules de livraison sillonnant la capitale. Cette dynamique pose notamment le problème de l'encombrement des trottoirs et des voies de circulation, l'occupation désordonnée des places de stationnement, la pollution accrue et des nuisances sonores.
Avec des milliers de livreurs à vélo et en scooter sillonnant la capitale quotidiennement, la **gestion des temps d'attente** est également un enjeu majeur. En effet, entre deux commandes, ces travailleurs ont besoin de stationner temporairement ou de se reposer, ce qui peut engendrer une occupation néfaste de l'espace public, des nuisances sonores, une accumulation de déchets et potentiellement des tensions avec les piétons et les riverains. Ce phénomène est naturellement plus visible aux abords des restaurants, particulièrement ceux qui génèrent beaucoup de commandes, dans les quartiers commerçants et touristiques. Face à ces problématiques, certaines plateformes recherchent des solutions en lien avec les collectivités pour « *pacifier les choses* » comme l'explique Julien LAVAUD : « *nous avons cherché avec certaines collectivités à identifier des zones de stationnement que les livreurs pourraient favoriser, répondant à la fois aux attentes de la Mairie et au besoin de leur activité,*

182. Étude APUR – Évolution des mobilités dans le Grand Paris – Tendances historiques, évolutions en cours et émergente – juin 2021
183. La Ville logistique, repenser la logistique urbaine à Paris – Stratégie 2022-2026 – Ville de Paris

c'est-à-dire à proximité des établissements pourvoyeurs de commandes »[184].

David BELLIARD, adjoint à la Maire de Paris, dénonce, outre les « *conditions de travail inhumaines* » que subissent les « *travailleurs ultra-précarisés* » des plateformes de livraison, leurs effets néfastes pour la collectivité : « *Sur un plan fonctionnel d'abord, ces livraisons instantanées à domicile de repas ne répondent à aucun besoin objectif. [...] La vie de nos quartiers et de nos commerces s'en retrouve dégradée. Nous connaissons la saturation de notre si rare espace public parisien, il n'est donc pas acceptable d'y ajouter ces flux tout à fait inutiles* »[185].

L'impact des chauffeurs VTC sur la circulation est significatif : en constante quête de passagers, ils contribuent à l'encombrement des rues, notamment lors des pics de demande, comme les heures de pointe.

VTC et Taxis

Le secteur du transport des personnes nécessite une régulation précise pour répondre à plusieurs enjeux majeurs : la sécurité des usagers, la gestion du trafic et la lutte contre le changement climatique.

L'émergence des plateformes de voiture de transport avec chauffeur (VTC) en 2010, permise grâce à la « loi NOVELLI » de 2009 qui libéralise le régime des voitures de tourisme avec chauffeur (nom des VTC à l'époque), à la loi modernisation de l'économie de 2008 qui crée le statut d'auto-entrepreneur, et à l'essor des smartphones, a bouleversé ce secteur.

A l'échelle nationale, le nombre de VTC était évalué à 47 000 en 2022 contre 100 000 en 2023[186]. Paris, premier marché VTC de France et deuxième d'Europe après Londres, en comptait en 2023 environ 30 000[187]. Cette multiplication des VTC a contribué à une hausse du trafic, notamment dans les zones très fréquentées : gares, aéroports, quartiers touristiques, etc. L'absence de places dédiées pour le stationnement des VTC incite souvent les chauffeurs à se garer illégalement sur des arrêts-minute, des places de livraisons, des trottoirs, et à emprunter des voies de bus, contribuant ainsi à l'encombrement des espaces urbains.

Sur le marché du transport de personnes, les taxis se trouvent en concurrence avec les VTC, qui ne sont pas soumis aux mêmes règles. En effet, le nombre de chauffeurs de taxi est régulé grâce à un numerus clausus (17 636 à Paris au 1er janvier 2025[188]). Celui-ci est « indispensable pour maintenir un juste revenu aux chauffeurs tout en tenant évidemment compte des besoins de la clientèle[189]».

Par ailleurs, les chauffeurs de taxi, en plus de devoir détenir le permis de conduire depuis 3 ans, avoir un casier judiciaire vierge et réussir un examen professionnel - règles identiques pour devenir chauffeur VTC - doivent surtout « *obtenir de la préfecture une autorisation de stationnement*

184. Audition de Julien LAVAUD et Rémi MULEMBA, le 5 décembre 2024

185. Contribution écrite de David BELLIARD, adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

186. Idem

187. Les JO de Paris 2024 rallument déjà la mèche entre taxis et VTC - Les Echos, 31 janvier 2024

188. Taxis - Ville de Paris l https://www.paris.fr/

189. Commission d'enquête de l'Assemblée nationale – Rapport n°1521 Les révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences – présidée par Benjamin HADDAD et rapportée par Danielle SIMONNET – Audition de Christophe JACOPIN, président du GESCOP (GIE de coopératives de taxis)

(souvent appelée « licence » [et qui peut coûter jusqu'à 200 000 €]) – indispensable pour circuler ou s'arrêter sur la voie publique en attente de clientèle. Une fois sa carte professionnelle et sa licence obtenues, le chauffeur de taxi s'engage aussi à respecter les tarifs fixés par un arrêté du ministre de l'économie et par un arrêté préfectoral au sein de chaque département »[190].

Les VTC ne sont soumis, quant à eux, à aucune régulation du nombre de chauffeurs ni des tarifs pratiqués et ne sont pas tenus d'acheter une licence coûteuse, mais dépendent des conditions imposées par les plateformes.

La coexistence des taxis et VTC est régulée par la réglementation en matière d'occupation du domaine public. En effet, les taxis ont le monopole de la maraude, y compris de la maraude électronique et ont l'exclusivité d'accès aux espaces publics comme les voies de bus et les stations de taxis. « *L'occupation du domaine public est le seul critère qui permette de faire cohabiter une concurrence entre les taxis, qui paient ce droit, et les VTC. Cette notion prend une importance croissante dans les métropoles : le domaine public est un bien, et pouvoir l'occuper est un privilège qui justifie le prix de la licence de taxi* »[191].
Les taxis sont en revanche en concurrence avec les VTC sur le marché de la réservation préalable.

David BELLIARD précise que l'autorité régulatrice en matière de VTC est l'État. « *La Ville de Paris n'est pas compétente pour réguler le secteur, notamment le nombre de véhicules présents dans la zone parisienne, le contenu de la formation nécessaire pour l'obtention de la carte de chauffeur VTC, la tarification des courses. Cet état de fait ne nous permet pas d'adapter nos politiques publiques en fonction ou d'imposer une montée en gamme du service. Nous n'avons pas non plus de compétences pour obtenir des données précises sur l'activité notamment en temps réel. Le fonctionnement de l'algorithme, l'impact de l'activité sur l'occupation des voies de circulation ou la réalité des contrôles des chauffeurs. La législation sur la gestion algorithmique des travailleurs est trop faible pour nous permettre de réguler efficacement le secteur sans pénaliser les chauffeurs* »[192].



©Archives / SL / actu Paris

190. Commission d'enquête de l'Assemblée nationale – Rapport n°1521 Les révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences – présidée par Benjamin HADDAD et rapportée par Danielle SIMONNET

191. Commission d'enquête de l'Assemblée nationale – Rapport n°1521 Les révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences – présidée par Benjamin HADDAD et rapportée par Danielle SIMONNET – Audition de Thomas THEVENOUD, ancien député et médiateur du conflit entre les taxis et les VTC en 2014

192. Contribution écrite de David BELLIARD

Si la gestion des flux de mobilité urbaine soulève des questions complexes sur l'occupation de l'espace public, un autre défi émerge et concerne la présence des plateformes dans l'espace publicitaire, domaine dans lequel les marges de manœuvre sont étroites pour les villes.

2. Présence des plateformes sur les espaces publicitaires

Les grandes plateformes adoptent des **stratégies publicitaires offensives**, largement visibles, que ce soit sur les réseaux sociaux, à la télévision ou encore dans l'espace public, et sont d'une grande agilité. Elles misent sur une combinaison de marketing digital, publicités traditionnelles, influence marketing et promotions pour attirer de nouveaux clients, fidéliser les utilisateurs, renforcer leur engagement via des abonnements et des récompenses et créer une forte notoriété et visibilité.

Les plateformes disposent pour cela de nombreuses données pour **analyser les habitudes de consommation** et ainsi affiner leurs campagnes publicitaires. La collecte de données permet notamment de personnaliser les publicités en fonction des préférences et des comportements des utilisateurs, d'optimiser les campagnes, de mesurer les performances de celles-ci, d'anticiper les tendances et comportements futurs ou encore d'améliorer l'expérience utilisateur.

La grande force des stratégies publicitaires des plateformes réside également dans leur grande capacité d'adaptation à l'actualité et aux tendances.

Ainsi, en 2020, à l'approche des élections municipales, *Airbnb* mettait en avant dans ses publicités les efforts que la plateforme avait réalisés pour pacifier ses relations avec les Parisiens et la Mairie.



« *La nouvelle campagne imaginée par Belle, et lancée auprès des Parisiens début mars, témoigne que les actions mises en place par la marque sont les signes tangibles de sa volonté de promouvoir les valeurs de partage et de vivre-ensemble qui sont chères aux Parisiennes et Parisiens. Cette campagne invite également à découvrir l'ensemble des actions d'Airbnb sur une page dédiée* »[193].

193. AirBnB - Agence Belle | https://agencebelle.com/

En août 2023, *Deliveroo* mettait en place la campagne "*deliveraoût*" jouant sur le fait que Paris « est vide » pendant ce mois d'été[194].



En 2022, *Uber Eats* installait une campagne publicitaire parisienne « sur mesure », pour mettre en avant toutes les excuses entendues pour ne pas avoir à se déplacer[195].



194. Deliveroo a pensé aux courageux du mois d'août - Image - CB News | https://www.cbnews.fr/
195. Uber Eats s'adresse aux Parisiens dans une campagne drôle ! | https://jai-un-pote-dans-la.com/

À la suite de la décision de la Ville de Paris d'interdire les trottinettes en free-floating, *Leboncoin* lançait une campagne originale afin de mettre en avant son offre de trottinettes de seconde-main[196].



Crédit Photo : YouTube / leboncoin

Enfin, en 2021, en pleine pandémie de Covid, *Uber* s'engageait à conduire les personnes âgées jusqu'aux centres de vaccination[197].



196. 22 840 trottinettes électriques de seconde-main sur leboncoin ! | https://jai-un-pote-dans-la.com/
197. Uber offre le trajet vers les centres de vaccination à vos grands-parents | https://jai-un-pote-dans-la.com/

Le cas des Dark stores

Les « dark stores » sont des locaux urbains dédiés à la préparation de commandes de produits de consommation courante, principalement alimentaires, destinées à être livrées rapidement aux clients ayant passé commande depuis une application en ligne. Ces espaces ne sont pas accessibles au public et se sont multipliés à Paris, notamment durant la pandémie de COVID-19[198].



En janvier 2022, plus de 80 dark stores étaient recensés à Paris et sa proche banlieue[199], créant des nuisances pour les riverains, et une concurrence nouvelle, parfois accompagnée de conséquences négatives, pour les commerces de proximité. En effet, les riverains se plaignaient de nombreux désagréments : le bruit causé par les livreurs et les camions de livraison, l'encombrement des trottoirs ou encore la dégradation de la vie de quartier avec la présence de vitrines souvent occultées.

La Ville craignait également que le développement des dark stores ne fragilise les commerces de proximité déjà sous pression avec la montée du e-commerce. Ces « magasins fantômes » qui n'accueillent pas de public prenaient par ailleurs potentiellement la place de commerces accessibles aux habitants.

À la suite d'un décret qualifiant ces locaux « d'entrepôts » et non de commerces, grâce à un PLU interdisant les entrepôts en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation et à une politique volontariste en matière de protection des petits commerces, la Ville de Paris a, en juin 2022, ordonné aux sociétés *Frichti* et *Gorillas Technologies* (deux acteurs principaux dans le secteur du quick commerce) de restituer à leur activité d'origine plusieurs « dark stores », décision entérinée par le Conseil d'État en 2023[200].

La Ville de Paris a ensuite multiplié les contentieux et mis en place un dispositif permettant aux riverains de signaler les « dark stores » non autorisés, afin de vérifier leur conformité avec la réglementation en vigueur, ce qui a entraîné la disparition de tous les dark stores.

Le PLUb parisien, adopté en novembre 2024 prévoit que « les dark stores, inclus dans la sous destination « *Entrepôt* » (sous-section UG. 1.3.1) et ne relevant pas du type d'activité des « *équipements de logistique urbaine », sont interdits sur les terrains comportant de l'habitation. De même, le changement de destination des locaux existants à rez-de-chaussée sur rue vers la sous-destination « Entrepôt » est interdit sauf s'ils relèvent des « équipements de logistique urbaine* »[201].

198. Comment signaler un « dark store » non autorisé - Ville de Paris l https://www.paris.fr
199. Drive piétons, dark kitchens, dark stores – Les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris – Étude APUR – février 2022
200. La transformation de commerces en dark stores devait être autorisée par la Ville de Paris - Conseil d'État – Décision de justice 23 mars 2023
201. Contribution écrite de Lamia El AARAJE, adjointe à la Maire de Paris chargée de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, de l'accessibilité universelle et des personnes en situation de handicap

Alors que la maîtrise de la Ville sur l'espace public évolue en fonction de l'essor des plateformes, ce changement trouve également un écho dans le secteur immobilier, où la multiplication de l'offre immobilière touristique contribue à fragiliser le marché locatif parisien, modifiant l'équilibre résidentiel et l'accessibilité au logement.

B. Conséquences de la multiplication de l'offre immobilière touristique sur le marché locatif parisien

La multiplication des meublés de tourisme a de nombreuses conséquences sur le marché immobilier résidentiel. Ce phénomène, permis par l'essor des plateformes de location saisonnière, modifie l'offre de logements disponibles et renforce les tensions locatives dans les zones urbaines touristiques et attractives.

1. L'impact des meublés de tourisme sur le marché locatif

Certains propriétaires, notamment des multi-propriétaires (60 % des logements du parc locatif privé à Paris est possédé par des propriétaires qui ont au moins 5 biens immobiliers[202]), préfèrent louer leurs biens en tant que meublés touristiques à l'année plutôt que de les proposer en location classique, se détournant de la réglementation applicable aux meublés destinés à l'habitation. Paris compte de **nombreux meublés de tourismes illégaux.** Ce sont autant de biens soustraits au marché locatif traditionnel, ce qui aggrave la pénurie de biens destinés aux habitants. Comme le souligne Vincent AULNAY, membre du collectif *Parisvsbnb*, « *Airbnb est une manne financière pour les investisseurs, parce que la rentabilité est explosive par rapport à une location à l'année. On fait x4 et parfois x7 dans certains secteurs par rapport à une location à l'année* »[203]. Cette rentabilité majeure incite de nombreux propriétaires à privilégier les locations de courte durée, au détriment du parc locatif résidentiel.

L'essor des meublés de tourisme a également un impact sur l'accession à la propriété. Pour Jacques BAUDRIER, « *le sujet est la protection des résidences principales : garder des logements pour que les gens habitent et travaillent à Paris. À Paris, nous avons un problème massif d'accès au logement* »[204].

Jeanne RICHON, doctorante à l'Université Paris-est Créteil, explique par ailleurs que la location en meublé touristique permet aux propriétaires de générer des revenus tout en conservant la maîtrise de leur bien. Ainsi, alors même que cela est interdit par le règlement municipal, des loueurs mettent en location leur appartement qui n'est pas leur résidence principale, afin d'en dégager des revenus. « *Avec le développement du télétravail, de la multi-activité professionnelle, les départs de Paris au moment de la retraite ou encore les séparations et divorces, de plus en plus de ménages éprouvent le besoin de détenir un pied-à-terre à Paris. En rendant viable financièrement ce choix de vie à cheval entre plusieurs domiciles, la location de courte durée participe à l'augmentation du nombre de résidences secondaires et des pied-à-terre à Paris, qui concurrencent les résidences principales* »[205].

202. Chiffres issus de l'audition de Jacques BAUDRIER, le 12 décembre 2024
203. Audition de Vincent AULNAY, membre du collectif Parisvsbnb, le 12 décembre 2024
204. Audition de Jacques BAUDRIER, le 12 décembre 2024
205. Contribution écrite de Jeanne RICHON, doctorante à l'université Paris-Est Créteil, rattachée au Lab'Urba et à l'EIREST

Ainsi selon le journal *Le Monde*[206], cité par Alexandre LABASSE, pendant les neuf premiers mois de l'année 2024, seules 27 % des acquisitions ont été effectuées à des fins d'investissement locatif tandis que les achats de résidences secondaires dans la capitale ont augmenté de 37 % et représentaient 11 % des ventes. Les logements concernés sont principalement de petite taille, « *surtout les deux pièces, c'est-à-dire précisément ce qui faisait la force du parcours résidentiel parisien. [...] Ce chaînon important est en train de disparaître, ce qui rend désormais compliqué l'accès à Paris* »[207].

On constate une professionnalisation des loueurs *Airbnb*, avec la présence croissante de multipropriétaires spécialistes de la location à Paris. Selon la direction du logement et de l'habitat de la Ville de Paris (DLH), ce phénomène est à mettre en lien avec l'augmentation du nombre de résidences secondaires à Paris.

2. La hausse des prix et la transformation de la vie locale

De plus, l'augmentation du nombre de meublés de tourisme au sein des résidences secondaires a un effet sur le niveau des prix de l'immobilier et des loyers. La raréfaction des biens disponibles en location longue durée entraîne un déséquilibre entre l'offre et la demande, ce qui pousse les loyers à la hausse. Comme l'explique Jacques BAUDRIER, « *si on ne régule pas dans ces zones très touristiques, le prix de l'immobilier augmente et il y a du retrait de marché* »[208]. Sarah COUPECHOUX, responsable de la Mission Europe à la Fondation pour le logement des défavorisés, abonde dans ce sens : « l*à où il y a une hausse importante du nombre de locations touristiques, il y a une évolution des prix du logement* »[209].

Enfin, dans les quartiers les plus touristiques, la multiplication des meublés de tourisme modifie la vie locale. La rotation incessante des touristes et les potentielles nuisances dégradent le cadre de vie des habitants. Jacques BAUDRIER alerte, « s*'il n'y a pas de régulation, à terme, toutes ces zones très touristiques ne seront que des villes de pied-à-terre. [...] Si on ne régule pas cette spéculation immobilière, on ne peut plus loger les travailleurs essentiels de nos villes et maintenir des commerces de proximité. [...] L'objectif est que toutes ces villes restent vivantes* »[210].



206. Immobilier : le marché « atterrit en douceur », mais l'investissement locatif chute – Le Monde, 30 septembre 2024
207. Audition d'Alexandre LABASSE, le 3 octobre 2024
208. Audition de Jacques BAUDRIER, le 12 décembre 2024
209. Audition de Sarah COUPECHOUX, responsable de la Mission Europe à la Fondation pour le logement des défavorisés, le 12 décembre 2024
210. Audition de Jacques BAUDRIER, le 12 décembre 2024

La situation de *Airbnb*

Actuellement, Paris comptabilise plus de 90 000 annonces *Airbnb*, dont 89% de logements loués entiers. Environ 30% de ces annonces sont gérées par des « multi-annonceurs »[211].
Selon *Airbnb* :

- 75% des logements loués sur *Airbnb* à Paris sont des résidences principales ou des chambres chez l'habitant ;
- seuls 4500 hébergements étaient dédiés à la location touristique en 2023, ce chiffre montant à 9000 en prenant en compte l'ensemble des plateformes.

Selon Clément EULRY, l'offre proposée par *Airbnb* est complémentaire de l'offre hôtelière, car elle s'adresse à un public différent et répond à d'autres besoins. Il estime par ailleurs que « *l'enjeu pour Paris, c'est de s'attaquer aux multi-investisseurs qui sont une minorité mais dont les hébergements sont potentiellement en concurrence avec la location longue durée* »[212]. Il exprime par ailleurs des réserves sur les mesures prises par la Ville de Paris pour réguler ces locations, estimant qu'elles risquent d'être inefficaces, voire contre-productives. « *Premièrement, il est toujours aussi difficile pour les Parisiens de trouver un logement et les loyers continuent d'augmenter. Deuxièmement, le coût des séjours touristiques à Paris continue d'augmenter. Les prix des chambres d'hôtel ont augmenté de 77% sur 6 ans. [...] les nouvelles mesures que Paris s'apprête à adopter, c'est-à-dire réduire le nombre de jours qu'une résidence principale peut être louée de 120 à 90 jours [mesure adoptée au Conseil de Paris de décembre 2024] n'auront d'autre impact que de réduire le pouvoir d'achat de ces personnes* »[213].

A la place du système de compensation - coûteuse et seulement accessible aux plus aisés - Clément EULRY plaide plutôt pour l'instauration de quotas sur les résidences secondaires « *quartier par quartier, arrondissement par arrondissement* ». Selon lui, cette approche permettrait aux propriétaires de pied-à-terre de louer ponctuellement leur bien au lieu de le laisser inoccupé, évitant ainsi une vacance nuisible. Il propose, pour mettre en place ces quotas, l'accès à davantage de données via une interface dédiée, offrant une vision claire du parc de meublés touristiques (chambres, résidences principales et secondaires, logements dédiés). *Airbnb* propose également d'accompagner les équipes municipales pour exploiter les outils de contrôle existants, « *par exemple, le "Portail des villes" qui permet aux Mairies de regarder l'ensemble des meublés de tourisme sur Airbnb et en un clic de demander la suspension d'une annonce, lorsqu'elle ne correspond pas au cadre réglementaire auquel elle doit se conformer* »[214].

Il est à noter que *Airbnb*, comme les autres plateformes de location de meublés touristiques, est soumise à des obligations strictes en matière de transmission de données aux collectivités et à l'administration fiscale. En vertu de législations nationales, telles que la loi ELAN de 2018, et européennes, notamment un règlement de l'Union européenne concernant la collecte et le partage des données relatives aux services de location de logements de courte durée adopté en 2024, ces plateformes doivent fournir des informations détaillées sur les locations, le nombre de nuitées et les revenus générés. Ces informations sont essentielles pour la Ville pour opérer les contrôles.
L'objectif de ces obligations est double : permettre aux collectivités territoriales de mieux encadrer le marché des locations touristiques en adaptant leurs politiques de logement et assurer une

211. Chiffres issus de Paris | Inside Airbnb l https://insideairbnb.com/
212. Audition de Clément EULRY et Juliette LANGLAIS, le 12 décembre 2024
213. Ibidem
214. Ibidem

Pour la Ville de Paris et les associations de défense du droit au logement, le problème n'est pas les loueurs de meublés touristiques qui respectent les règles et souhaitent arrondir leurs fins de mois. Leur principal combat vise les multi-propriétaires qui contournent les règles pour maximiser leurs profits, au détriment du marché locatif résidentiel. Jacques BAUDRIER précise : « *le but n'est pas de lutter contre le tourisme, mais que l'activité touristique et l'attractivité touristique n'interviennent pas dans la réduction du parc de logements* »[215].

Toutefois Jeanne RICHON nuance l'argument selon lequel la location de courte durée permettrait aux ménages d'alléger leurs charges « *notamment parce que la mise à disposition de son domicile sur une plateforme nécessite des ressources socialement discriminantes (solution tierce d'hébergement, temps, compétences informatiques, attractivité du domicile…)* »[216].

Paroles d'hôtes *Airbnb*

Le *club d'Hôtes Airbnb de Paris* (groupe proposé par *Airbnb* aux propriétaires parisiens ayant recours à la plateforme en vue d'échanger des informations) a recueilli de nombreux témoignages d'étudiants, retraités, cadres, indépendants, artistes ou encore fonctionnaires qui louent leur résidence principale en respectant la réglementation en vigueur. Ils soulignent qu'il s'agit pour eux d'une « *solution de survie économique dans un contexte inflationniste, de hausse de taxes notamment foncière et de coût élevé du logement* »[217]. Leurs logements étant bien des logements occupés, ils ne se considèrent pas comme responsables de la crise du logement et déplorent la décision de la Ville d'avoir fait passer le seuil maximal annuel de jours de location de 120 à 90 jours.

Voici quelques paroles transmises par le club :

« *Sans Airbnb nous ne pourrions pas partir en vacances et rembourser notre crédit* » – Marie, professeure de sciences économiques et sociales

« *J'ai besoin d'un complément de revenus.* » – Isabelle, retraitée

« *Airbnb me permet de payer les charges de mon immeuble, qui augmentent d'année en année.* » – Cristina, assistante dans un centre de formation

« *Cela se passe très bien avec les voisins, ça n'a jamais été un sujet* » – Une consultante dans le développement durable dans le 1er arrondissement

« *Si je ne peux plus louer, mon appartement restera vide quand je pars en déplacement.* » – Un Freelance dans le 18e

Il est à noter que la mission n'a pas vérifié l'authenticité de ces témoignages.

215. Audition de Jacques BAUDRIER, le 12 décembre 2024
216. Contribution écrite de Jeanne RICHON
217. Contribution écrite du club d'hôte Airbnb Paris

3. Le non-respect par certaines plateformes du plafonnement des loyers

Selon le baromètre de l'encadrement des loyers de la Fondation pour le logement des défavorisés, 30% des logements proposés à la location à Paris en 2024 dépassaient en moyenne de 251€/mois les plafonds de loyer [218].

Près de la moitié des annonces mises en ligne sur certaines plateformes sont illégales : « *55% des annonces mises en ligne sur PAP et 40% de celles figurants sur Leboncoin proposent des biens à des prix supérieurs au plafond légal* »[219].

Certaines plateformes immobilières, comme *SeLoger*, mettent en place des dispositifs pour assurer le respect des obligations légales. *SeLoger*, qui met en relation particuliers, investisseurs et professionnels de l'immobilier, a développé un système permettant d'intégrer les plafonds de loyers dans les annonces et de signaler les éventuelles irrégularités. La plateforme « *fournit les outils nécessaires au respect de l'encadrement des loyers dans les annonces, à la mise à jour de ces informations et veille également à ce que les annonces respectent les réglementations en vigueur en cas de signalement par les utilisateurs* »[220].

Ainsi, que ce soit pour les professionnels de l'immobilier ou pour les particuliers propriétaires qui postent une annonce de location sur cette plateforme, des outils d'information et de vérification existent pour contrôler le respect du montrant du loyer demandé. Pour ceux qui les consultent, ces annonces affichent ainsi clairement les mentions légales et indiquent tout dépassement de loyer.

Si les plateformes modifient profondément la régulation de certains marchés, il paraît indispensable de considérer leurs répercussions environnementales globales, qui influencent notre manière de consommer et de vivre, et posent des défis majeurs en termes de durabilité.

218. 4ème baromètre de l'encadrement des loyers | https://www.fondationpourlelogement.fr/
219. Logement : comment les élus communistes veulent rendre plus efficace l'encadrement des loyers ? – L'Humanité, 18 septembre 2024
220. Contribution écrite de SeLoger – Thomas LEFEBVRE, vice-président Data de SeLoger

C. Environnement et durabilité

1. L'impact environnemental des plateformes de VTC et de livraison

L'économie de plateforme génère des impacts environnementaux significatifs. En effet, l'émergence et le développement des plateformes de VTC et de livraison ont démultiplié les trajets, y compris à vide, de véhicules qui à l'origine étaient quasiment tous thermiques. Cette situation aggrave la congestion des axes routiers et, par conséquent, l'émission de polluants.

L'afflux de véhicules a conduit l'association *Respire* à dénoncer l'impact de l'activité des VTC sur la pollution en ville en 2020 via la campagne « *Cost of Uber* ». En effet, en 2017 en France, 90 % des chauffeurs VTC utilisaient un véhicule diesel[221]. Cette concentration de véhicules diesel dans les zones urbaines contribue de manière significative à la dégradation de la qualité de l'air et à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. L'étude indique ainsi que : « *Uber et les services similaires intensifient le trafic et accroissent le nombre de kilomètres parcourus dans les zones urbaines. Dans les cas de Paris et Londres, les kilomètres effectués par ces voitures supplémentaires produisent environ* ***515 kilotonnes d'émissions de CO_2 par an***. *Ce qui équivaut à ajouter les émissions de CO2 de 250 000 voitures supplémentaires appartenant à des particuliers. De plus, ces kilomètres ont été avant tout effectués par des voitures essence et diesel, ce qui exacerbe la pollution de l'air dans les centres urbains d'Europe.* ***En France, des données du gouvernement indiquent que fin 2017, 90 % des VTC enregistrés étaient des véhicules diesel***. *Or ces véhicules constituent la principale source d'émission de NOx dans les villes européennes* »[222].

Ces dernières années, la protection de l'environnement est devenue un enjeu pour de grands acteurs du secteur comme *Uber*, qui a mis en place un plan ambitieux de verdissement de l'application et des véhicules en 2020 : « *Depuis la fin de l'année 2024, il n'y a plus de véhicules diesel sur l'application, sauf certains types de véhicules, comme les vans, pour lesquels nous estimons que l'offre électrique n'est pas assez développée ; mais nous souhaitons que 100 % des véhicules soient électriques d'ici 2030. Un plan d'investissement de 75 millions d'euros a été mis en place, principalement pour accompagner financièrement les chauffeurs dans cette transition vers l'électrique. […]. Les résultats sont là : en seulement quatre ans, nous sommes passés de 90 % de véhicules diesel à 95 % de véhicules hybrides et électriques sur l'application. Et 16 % des kilomètres parcourus sur Uber le sont en véhicules électriques* »[223].

Il est cependant à noter, comme le rappelle la commission d'enquête de l'Assemblée Nationale, et bien que *Uber* propose des facilités d'équipement pour ses chauffeurs, que « *la responsabilité de la transition vers des modes de transport durable est rejetée sur les chauffeurs. Charge à ces derniers – dont on connaît le faible niveau de revenus – de s'équiper à leurs frais de véhicules électriques ou hybrides. Or, dans bien des cas, les coûts d'acquisition de véhicules sont bien trop élevés* »[224].

221. Audition Tony RENUCCI, directeur général de l'association Respire et Axel GENOUD-PRACHEX, chargé de campagne logistique urbaine et affaires publiques de Respire, le 9 janvier 2025

222. Uber doit arrêter de polluer les villes européennes l https://respire-asso.org/

223. Audition de Pierre DELALANDE et Laurence GUARDIOLA, le 9 janvier 2025

224. Commission d'enquête de l'Assemblée nationale – Rapport n°1521 Les révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences – présidée par Benjamin HADDAD et rapportée par Danielle SIMONNET

2. Enjeux liés à la livraison rapide

La livraison rapide favorise l'augmentation des déchets par l'utilisation de contenants jetables ou la multiplication des emballages. Par exemple, les emballages en plastique et les sacs en papier utilisés pour les livraisons de repas contribuent à l'accumulation de déchets. De plus, la demande croissante pour des livraisons express entraîne une augmentation des trajets courts et fréquents, ce qui accroît encore les émissions de CO_2 et la congestion urbaine. Ces livraisons entraînent de plus des nuisances sonores, surtout du fait des scooters thermiques.

En somme, bien que les plateformes numériques offrent des avantages en termes de commodité et d'efficacité, elles posent également des défis environnementaux importants. Il est crucial que les acteurs du secteur continuent à investir dans des solutions durables pour minimiser ces impacts et promouvoir une économie circulaire.



Source : Le Monde, www.lemonde.fr - DPA / PHOTONONSTOP

Face aux défis urbains posés par la plateformisation, il est essentiel d'envisager des perspectives innovantes qui permettent de créer un environnement urbain harmonieux et durable pour les générations futures.

Préconisations

20 - Instaurer des quotas d'autorisations de meublés de tourisme, à l'instar de Saint-Malo ou Biarritz, quartier par quartier, en concertation avec les mairies d'arrondissement.

21 - Solliciter auprès des plateformes un partage en continu avec la Ville et les mairies d'arrondissement de leurs données relatives aux meublés touristiques sur le territoire parisien, afin de faciliter la lutte contre les annonces illégales par les services de la Ville de Paris.

22 - Modifier le système de déclaration de mise en location d'un meublé de tourisme nouvellement proposé pour lutter contre les offres d'annonces illégales en obligeant la fourniture de la déclaration de changement d'usage ou de destination ainsi que le diagnostic de performance énergétique (DPE) valide.

23 - Demander aux plateformes de livraison de mettre en œuvre des moyens en vue de réduire les déchets, de limiter les emballages et l'usage unique (colis et repas), de déployer progressivement des solutions de réemploi et de lutter contre le gaspillage alimentaire.

24 - Demander aux syndics de copropriété de signaler à la Ville et aux mairies d'arrondissement toute adresse pour laquelle un changement d'usage vers la location de meublés de tourisme contreviendrait au règlement de copropriété.

IV. PERSPECTIVES : VERS UN MODÈLE ÉQUILIBRÉ ET RESPONSABLE POUR LA VILLE DE DEMAIN



Image générée par l'IA

Avant la présentation des préconisations de la mission, cette quatrième partie a d'abord pour objet de rappeler les mesures déjà adoptées par Paris, mais aussi par d'autres villes, en France et à l'étranger en vue de réguler l'ubérisation. Puis elle retrace les principales pistes de réflexion émises devant la MIE au fil des auditions pour mieux insérer ce modèle économique dans l'espace urbain.

A. La plateformisation : les premiers jalons de la régulation, des exemples de ce qui est fait à Paris et ailleurs

De nombreuses métropoles ont d'ores et déjà pris différentes mesures pour limiter les nuisances occasionnées par l'ubérisation dans leur ville. Les actions initiées par la Ville de Paris dans le cadre de la règlementation nationale sont récapitulées ci-dessous ainsi que celles mises en œuvre par les Villes de Nancy, d'Amsterdam et de Barcelone, dont la MIE a pu prendre connaissance par l'audition de leurs représentants.

1. À Paris

S'agissant des locations touristiques saisonnières, la Ville de Paris a mis en place les dispositifs suivants afin de réguler leur foisonnement :

a) La Ville de Paris a été la première à instaurer le **régime de déclaration préalable** soumis à enregistrement, prévu par la loi du 7 octobre 2016, pour toute location meublée de courte durée. Le dispositif du numéro d'enregistrement, voté à l'unanimité du Conseil de Paris en juillet 2017, est obligatoire depuis le 1er décembre 2017.

Depuis cette date, toute location de courte durée à Paris doit être enregistrée, et le numéro d'enregistrement doit figurer sur l'annonce.

Échappent cependant à l'obligation de télédéclaration :
- la location de chambres d'hôtes. Ce type d'hébergement à la nuitée, caractérisé par des prestations para-hôtelières comme le petit-déjeuner, fait déjà l'objet d'une déclaration spécifique ;
- la location en meublé touristique d'une partie seulement de sa résidence principale.

b) En novembre 2024, la Ville de Paris a adopté son nouveau **Plan local d'urbanisme bioclimatique** (PLUb), entré en vigueur au début de l'année 2025, qui interdit désormais la création de tout nouveau meublé touristique dans une grande partie de la ville. Dans les Ier, IIe, IIIe, IVe, Ve, VIe, VIIe, VIIIe et XIe arrondissements, ainsi que dans le secteur de Montmartre (XVIIIe arrondissement), la transformation de locaux d'habitation, commerciaux, ou encore d'entrepôts en meublés touristiques est maintenant impossible. S'agissant des autres arrondissements, rappelons que depuis 2021[225], l'autorisation de changement d'usage de locaux d'habitation ou à usage commercial en vue de les transformer en meublés de tourisme, est subordonnée à une compensation dans le même quartier administratif, pouvant aller jusqu'au triple de la surface transformée.

225. 2021 DLH 459 - Modification du règlement municipal fixant les conditions de délivrance des autorisations de changement d'usage de locaux d'habitation, conformément au Code de la construction et de l'habitation et 2021 DLH 460 - Adoption du règlement municipal fixant les conditions de délivrance des autorisations pour la location d'un local à usage commercial en tant que meublé de tourisme

c) Dès le 19 décembre 2024, la Ville de Paris a adapté sa réglementation des meublés touristiques[226] en application de la loi n° 2024-1039 du 19 novembre 2024 dite Loi ECHANIZ et LE MEUR.

Au 30 septembre 2024, 95 344 meublés de tourisme étaient enregistrés sur le téléservice de la Ville de Paris, dont 78 301 déclarés en tant que résidences principales, soit plus de 82%.

Jusque-là, la loi prévoyait que les résidences principales pouvaient être louées, sans autorisation de changement d'usage, dans la limite de 120 jours par an. La location de ces résidences principales à hauteur de 120 jours par an à Paris représentait donc un potentiel de près de 9,4 millions de nuitées annuelles, pour une clientèle de passage, essentiellement touristique. L'abaissement à 90 par an décidé par le Conseil de Paris en décembre 2024, du nombre maximum de nuitées proposées pourra être revu en décembre 2025 en vertu de la clause de revoyure.

Si la location de la résidence principale n'a pas d'influence sur l'attrition du parc de logements, elle est source de nuisances importantes pour les riverains, du fait du bruit et de la fréquentation excessive des parties communes des immeubles.

La multiplication et l'accroissement de ce type de locations impactent également fortement la vie des quartiers et la diversité urbaine propre au tissu urbain parisien, entrainant notamment une évolution et une spécialisation des commerces de proximité vers la satisfaction des besoins de cette clientèle.

La loi ECHANIZ et LE MEUR visant à renforcer les outils de régulation des meublés de tourisme à l'échelle locale a ainsi entendu donner la possibilité aux communes d'abaisser **le plafond de location de la résidence principale** dans la limite de 90 jours.

La Ville de Paris s'est saisie de cette possibilité sur son territoire à compter du 1er janvier 2025.

Cet abaissement doit permettre au loueur de disposer de revenus complémentaires d'appoint, et non d'exercer une activité dont les revenus seraient d'ordre professionnel par leurs montants.

d) Face à la multiplication des **dispositifs de type boîtes à clé**, la Maire de Paris a pris un arrêté[227] interdisant leur installation sur le mobilier urbain. En cas d'infraction, la boîte à clé sera retirée par les services de la Ville.



Crédits : Guillaume Bontemps/Ville de Paris

226. Délibération du Conseil de Paris 2024 DLH 398
227. Arrêté de la Maire de Paris du 24 janvier 2025

e) Le contrôle du respect de la règlementation

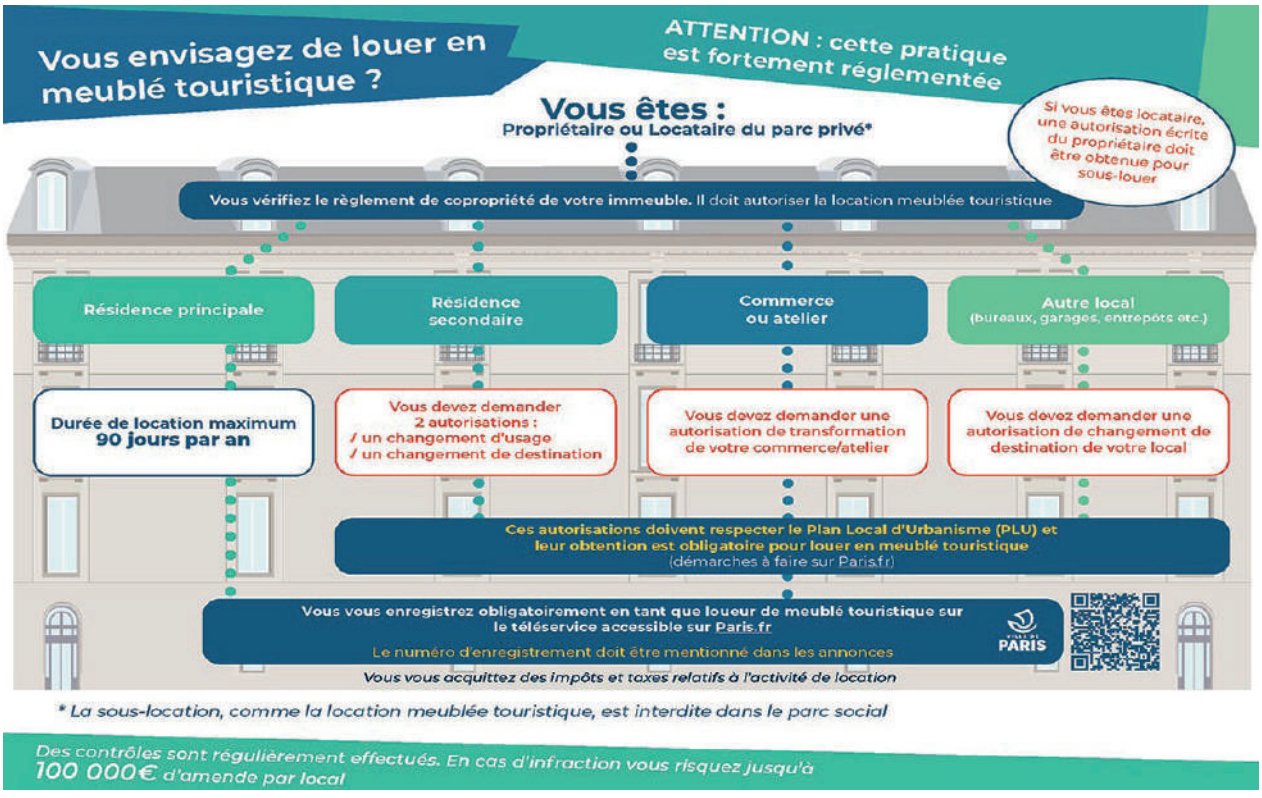
Le Service de la Protection de l'Habitation et de l'Encadrement des Locations Touristiques (SPHELT) de la Ville de Paris est composé de 33 agents dont 15 sont dédiés au contrôle des logements transformés en meublés de tourisme et 3 au contrôle des commerces transformés en meublés de tourisme. Les suspicions d'infraction sont remontées au service par trois canaux :

- le croisement des données transmises par les plateformes afin d'identifier de potentiels multi loueurs et de potentiels loueurs de biens qui ne sont pas des résidences principales ;
- les signalements d'usagers, de syndics ou de mairies d'arrondissement ;
- les campagnes de terrain.

Emmeline de KERRET, cheffe du SPHELT, souligne devant la MIE : « *La loi LE MEUR entrée en vigueur le 21 novembre 2024 [...] va rendre les contrôles plus efficaces et surtout les sanctions plus dissuasives. Elle met fin à la nécessité de la preuve de l'usage d'habitation au 1er janvier 1970, ce qui pour nous est fondamental. L'amende contre les loueurs en résidence secondaire, ceux que nous essayons de toucher le plus, les multi loueurs à l'année, passe de 50 000 euros à 100 000 euros* [228] ».

Après enquête, si l'infraction est confirmée, une procédure est engagée devant le tribunal judiciaire. Une centaine de nouvelles procédures sont initiées chaque année par la Ville.

Schéma représentant les quatre situations de la location meublée touristique



228. Audition d'Emmeline de KERRET, cheffe du service de la protection de l'habitation et de l'encadrement des locations touristiques (SPHELT) à la direction du logement et de l'habitat de la Ville de Paris, le 12 décembre 2024

2. En France

a. À Nancy

La mission a auditionné[229] Laurent WATRIN, adjoint au Maire de Nancy, délégué à la démocratie coopérative, à l'innovation des politiques publiques et à la ville numérique, afin de prendre connaissance des politiques de régulation mises en œuvre par cette collectivité qui représente aujourd'hui 104 000 habitants et 265 000 pour la Métropole du Grand Nancy et ses 20 communes.

En juin 2024, l'équipe municipale a été alertée par une partie des commerçants, et des riverains du centre-ville, sur l'existence de certains rassemblements de plus en plus nombreux de personnes travaillant pour les plateformes de livraison rapide de repas à vélo, ainsi que de faits de délinquance sur la voie publique. Ces faits de délinquance sont parfois liés à un usage délétère des réseaux numériques, mais aussi aux comportements de ces personnes, qui pouvaient se livrer à des interpellations sexistes auprès des femmes ou à des insultes envers les piétons ou passants, et par l'intermédiaire du réseau numérique qu'ils utilisent également à du trafic,

En réaction, le Maire de Nancy a envoyé une lettre à l'opérateur *Uber*, puis a mis en place des zones blanches, c'est-à-dire la suspension des notifications des commandes dans certaines zones pour apaiser les quartiers perturbés par ces comportements problématiques. Les livreurs doivent donc s'éloigner de ces zones pour recevoir à nouveau des notifications de commande.

Après quelques mois de recul depuis la mise en œuvre de ces périmètres, en août dernier, Laurent WATRIN fait le constat que « *l'effet de cette mesure a été immédiat pour les quartiers et rues ciblés, qui ont vu les rassemblements diminuer et la circulation redevenir fluide. [Mais] le phénomène a simplement été déplacé. Le problème n'a bien évidemment pas été réglé* ».
Il estime qu'au-delà de la création de zones blanches, la réponse réside notamment dans une présence renforcée de la police, d'actions de prévention et d'alternative à la sanction, et souligne que « *le questionnement autour des outils de régulation reste donc totalement ouvert et doit au minimum être tenu à l'échelle européenne* ».

Laurent WATRIN précise par ailleurs : « *Nous avions créé, pendant le confinement, entre 2021 et 2022, un espace d'abri municipal à destination des coursiers. Ceux-ci ne s'en sont toutefois pas saisis. [...] Notre intention était de mettre en place un accueil qui aurait pu, par la suite, être aussi quelque chose d'accompagnant, de préventif sur les bonnes pratiques et une forme de lien solidaire... Mais cela n'a pas eu lieu. Néanmoins, nous pourrions en effet relancer cette réflexion* [230] ».



Source : Est Républicain – Stéphanie CHEFFER

229. Elle a aussi sollicité le Maire de Lyon, qui a décliné l'invitation (23 janvier 2025).
230. Audition de Laurent WATRIN, adjoint au Maire de Nancy, délégué à la démocratie coopérative, à l'innovation des politiques publiques et à la ville numérique, le 23 janvier 2025

Par ailleurs, le phénomène *Airbnb*, commence à questionner des villes moyennes comme Nancy, bien que n'étant pas dans des zones aussi tendues d'un point de vue touristique que d'autres régions. Laurent WATRIN constate, à Nancy un accroissement des périmètres concernés : « *Ce phénomène gêne les hôteliers, qui se sentent démunis face à cette concurrence déloyale. Nous observons également l'existence de difficultés dans certains immeubles et copropriétés, en raison de comportements et usages délétères liés à ce type de locations ou sous-locations, la régulation laissant également à désirer dans ce cas* [231] ».

Il indique que la réflexion est toujours en cours au niveau de la métropole du Grand Nancy au sujet des outils mis en place par la loi de novembre dernier et de la possibilité de se saisir de ces dispositifs de régulation, qui permettraient notamment d'avoir la maîtrise des autorisations préalables aux changements d'usage du parc immobilier à des fins de location de type *Airbnb*.

Il s'agit de dresser un état des lieux ainsi qu'une relation plus approfondie avec les opérateurs, en particulier *Airbnb*, en vue d'aboutir à un projet, de façon pluraliste et transpartisane, portant sur les dispositifs de régulation.

Laurent WATRIN souligne l'enjeu que représente l'IA : « *Il est essentiel que les collectivités territoriales effectuent un lobbying au niveau européen. La régulation de la data est en effet un enjeu de souveraineté majeur » et précise qu'il envisage de « travailler avec la coentreprise Hexadone, montée par la Caisse des dépôts et consignations et Orange, [...] ce qui nous permettrait de disposer de plus de données pour travailler sur certains aspects de la politique publique, notamment concernant la mobilité* ».

b. Quelques exemples d'autres actions menées en France

- **En matière de régulation de la location de meublés touristiques**

Marseille[232]

La municipalité, pour protéger l'accès au logement des résidents permanents, a mis en œuvre depuis ces cinq dernières années d'importantes restrictions visant à réguler les locations de courte durée.

Selon Patrick AMICO, adjoint au maire de Marseille en charge de ces questions, « *sur les 12 600 meublés courte durée à Marseille, 55 % sont des résidences secondaires, et 70 % des propriétaires ne sont pas marseillais* ». Ce nombre de locations saisonnières est l'aboutissement d'une augmentation de 45% depuis 2022. La location de courte durée représente, d'après les chiffres qu'il fournit, 9% des logements dans le 1er arrondissement de Marseille, 7,2% dans le 2e arrondissement, et 6,8% dans le 7e arrondissement.

Depuis le 1er octobre 2020, la réglementation *Airbnb* à Marseille oblige les propriétaires souhaitant louer sur *Airbnb* à s'enregistrer auprès de la mairie.

La municipalité a ensuite adopté un nouveau règlement relatif aux locations de courte durée en conseil municipal le 21 mai 2021 et en conseil métropolitain le 4 juin 2021. Ce règlement rend obligatoire la demande de changement d'usage pour toute location d'un meublé de tourisme hors résidence

231. Ibidem
232. Marseille détaille son futur règlement Airbnb : « on ne pourra louer que son logement principal » l https://madeinmarseille.net/

principale, avec obligation de compensation demandée à partir de la deuxième location de résidence secondaire pour les personnes physiques, et dès la première pour les personnes morales.

En 2023, un observatoire est créé pour suivre l'évolution du phénomène des locations de courtes durées, et une brigade de contrôle est créée. Elle comptait à l'origine six agents, contre dix aujourd'hui.

En 2024, la réglementation est durcie, pour empêcher la location d'une résidence secondaire en meublé de tourisme sans compensation. Parmi les mesures adoptées récemment par la municipalité, on peut relever :

- la limitation de la location de courte durée. À compter de 2025, seuls les logements occupés au moins 8 mois par an par leur propriétaire pourront être loués en *Airbnb*, avec une limite réduite à 90 jours par an (contre 120 jours auparavant) ;
- l'obligation d'obtenir une autorisation de changement d'usage. À partir du début de l'année 2025, les propriétaires devront obtenir cette autorisation pour convertir un logement en local à usage commercial. Cette demande doit être effectuée auprès de la Direction de l'Urbanisme, et la permission est renouvelable tous les quatre ans. Aujourd'hui, en moyenne, 80 % des 800 demandes d'autorisation de changement d'usage sont refusées, contre 4 % en 2020. 6 220 logements sont estimés comme n'étant pas en règle. Environ 350 courriers de mise en demeure sont envoyés aux propriétaires identifiés comme étant en infraction tous les 2 mois et des dossiers sont constitués en vue de poursuites judiciaires ;
- une action symbolique et visible : les agents de la municipalité ont supprimé des boîtes à clés installées illégalement dans l'espace public, pour les locations de courte durée ;
- le principe de compensation : les propriétaires de résidences secondaires devront compenser chaque logement loué en courte durée en créant un autre logement disponible sur le marché classique. Cette obligation s'applique dès la première résidence secondaire. Patrick AMICO précise que la ville souhaite « *revenir vers le fonctionnement d'origine des plateformes comme Airbnb* », où seule la résidence principale peut être louée ;
- l'alourdissement des sanctions : les propriétaires non conformes risquent jusqu'à 50 000 euros d'amende.

Saint-Malo

La commune d'Ille-et-Vilaine a mis en place des mesures de restriction des locations de courte durée dès 2021. Elle a instauré des quotas stricts dans les différents quartiers de la ville, notamment dans sa partie historique, en limitant à 12,5 % du nombre de logements totaux le volume de biens destinés à la location touristique intra-muros. L'arrêté en question a été attaqué par un groupe de propriétaires. Le tribunal administratif de Rennes a tranché le 17 octobre 2024[233] en faveur de la municipalité. Le cas de Saint-Malo fait désormais jurisprudence.

Chamonix

En juillet 2024, la Communauté de Commune de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc a adopté par délibération un règlement visant à réguler les meublés de tourisme dans les 4 communes de Servoz, Les Houches, Chamonix et Vallorcine, afin de limiter la location de courte durée au profit du logement permanent.

La réglementation *Airbnb* à Chamonix, entrée en vigueur en 2025, comprend plusieurs mesures clés, telles que le numéro d'enregistrement obligatoire pour chaque annonce, à obtenir auprès de la mairie concernée et l'autorisation de changement d'usage.

233. Tribunal administratif de Rennes - 3ème Chambre - 17 octobre 2024 / Décisions nos 2104171 et 2202102

À partir du 1er mai 2025, un quota encadrant le nombre de logements disponibles par habitant entrera en vigueur pour les locations touristiques dans certaines communes. Cette mesure vise à limiter le nombre de biens pouvant être proposés à la location par une même personne physique, dans le cadre de la demande d'autorisation de changement d'usage.

La communauté d'agglomération du Pays basque

Le Pays basque est particulièrement touché par le phénomène *Airbnb* : plus de 11 000 biens y sont loués en courte durée.

C'est dans ce contexte que les 24 communes de la communauté d'agglomération du Pays basque (CAPB), comme Bidart, Boucau, Ciboure, Hendaye ou Urrugne, ont mis en place dès mars 2023 des mesures pour freiner la spéculation immobilière et encadrer la prolifération des meublés de tourisme. Leur nombre avait augmenté de 130 % entre 2016 et 2020. Grâce au principe de compensation, ces communes ont conditionné toute autorisation de louer un bien en saisonnier par la mise en location d'un logement de surface équivalente sur le long terme, et dans la même commune.

Lille

Les propriétaires doivent enregistrer leur logement auprès de la municipalité pour pouvoir le louer en courte durée. Par ailleurs, les taxes sur les résidences secondaires ont été augmentées pour freiner la conversion de logements en biens purement saisonniers.

Villefranche-sur-Mer

La commune des Alpes-Maritimes limite, depuis le 1er juillet, les locations de vacances à un seul logement par foyer fiscal pour une durée de six ans.

Bordeaux et Lyon

Les deux villes imposent également une limitation de la durée de location, en exigeant un changement d'usage pour les logements touristiques. Ce processus permet de reclasser le bien en tant que meublé de tourisme et ainsi de limiter le nombre de nuitées conformément à la loi.

- Dans le domaine de la livraison à domicile

Limoges

Le 4 novembre 2024, la ville a mis en place une mesure expérimentale pour limiter les nuisances liées aux livreurs dans les rues les plus fréquentées de son centre-ville, en particulier autour des établissements de restauration. Un arrêté municipal restreint le stationnement prolongé des livreurs dans ces zones entre 11h et 15h, ainsi qu'entre 16h30 et 1h. Les livreurs peuvent seulement y marquer des arrêts momentanés pour récupérer ou livrer des commandes, mais devront organiser leur temps d'attente ailleurs. Cette mesure fait écho à des actions similaires dans d'autres villes françaises, comme Toulouse et Nice. Selon la presse locale, certains commerçants se félicitent de cette mesure tandis que d'autres estiment que les livreurs ne causent pas de gêne en journée. Les livreurs eux-mêmes expriment leur incompréhension face à cette interdiction, craignant une entrave à leur travail.

Grenoble

La municipalité a voté le 24 juin 2024 la mise à disposition d'un local pour l'association des livreur-euses à vélos (ADALI) afin de leur offrir un espace de repos, de réunion et d'accès aux droits.

Troyes

En 2023, un premier arrêté municipal a réglementé le stationnement et la circulation des cycles à deux roues dans les aires piétonnes. La zone d'interdiction a été étendue en novembre 2024 dans le centre-ville. Les livreurs de repas ont interdiction de circuler à vélo et de stationner dans les principales rues piétonnes du centre historique.

3. À l'international

La mission a souhaité entendre le témoignage de deux métropoles européennes, Amsterdam et Barcelone.

Des représentants de la Ville d'Amsterdam ont ainsi évoqué la régulation de l'ubérisation dans leur ville, tant en matière de mobilité que de livraison de repas.

Ceux de la ville de Barcelone lui ont présenté les politiques conduites concernant d'une part les plateformes de location touristique et d'autre part la mobilité, les infrastructures et les services urbains.

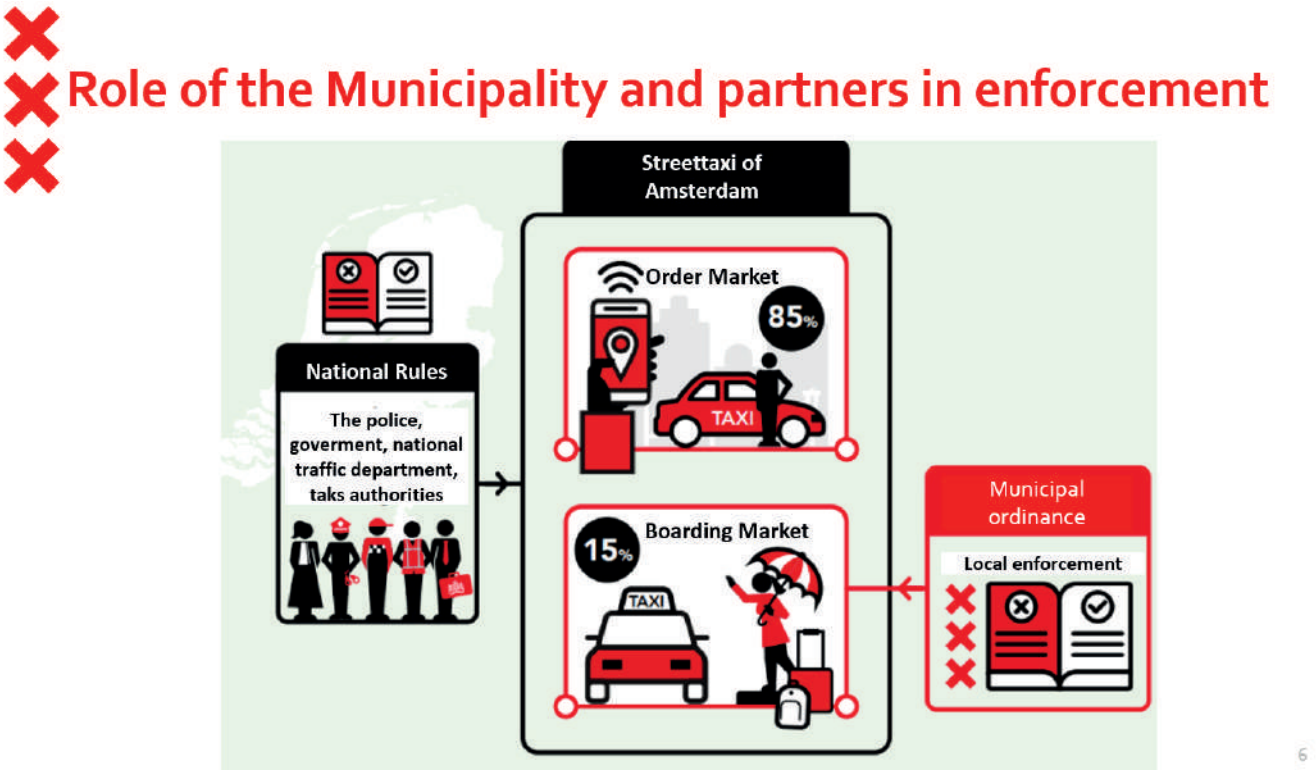
a) Le témoignage d'Amsterdam

Klaas BERENDS, responsable du programme taxis à la Direction des transports et de l'espace public a effectué devant la mission une présentation générale de la situation des taxis à Amsterdam qui comporte trois types de services différents : les taxis proprement dits, les contrats, c'est-à-dire les services mis en place surtout pour les écoles ou personnes souffrant d'un handicap, et le « marché de la rue ».

Ce marché de la rue est soumis à une législation nationale. Il comprend :
- le marché de la commande (« order market »), c'est-à-dire les plateformes, avec *Uber* et *Bolt* comme principaux acteurs ;
- le marché du taxi pris directement dans la rue, « à la volée » (« boarding market »). Celui-ci fait également l'objet d'une réglementation municipale. Il est ainsi bien mieux régulé que le marché à la commande.

Le marché traditionnel du taxi en ville est réglementé par une ordonnance municipale. Six organisations sont approuvées. Environ 80 arrêts sont prévus dans la ville pour les taxis réglementés et leur sont réservés. Ces taxis, au nombre d'environ 2 000, peuvent également être arrêtés dans la rue ou hélés, à n'importe quel endroit.

Les taxis à la commande sont donc quant à eux soumis à une loi nationale. Celle-ci a en quelque sorte libéralisé le marché du taxi. N'importe qui peut en effet être taxi, dans tous les Pays-Bas. Ce marché s'organise surtout autour des plateformes comme *Uber* ou *Bolt*. Les chauffeurs de VTC peuvent en revanche uniquement prendre des commandes via les applications. Ils n'ont pas le droit d'utiliser l'espace réservé aux taxis ni d'être hélés dans la rue.



(Gemeente Amsterdam, taxi program, Klaas Berends)

Environ 8 millions de courses sont réalisées chaque année à Amsterdam, soit environ 22 000 par jour. Elles sont effectuées à 85 % par des VTC contre 15 % de taxis « classiques ». La part de ces derniers a clairement diminué, puisque les proportions étaient inverses il y a dix ans. Le basculement s'est opéré avec le Covid19 et l'émergence des plateformes. La plupart des courses sont prises par des résidents, à hauteur de 40 % d'entre elles. Viennent ensuite les touristes. Au final, 12 % du trafic total de la Ville d'Amsterdam est généré par les taxis. Ce niveau monte jusqu'à 31 % dans le centre et même à 88 % le soir, après 21 ou 22 heures.

Klaas BERENDS indique qu'a été mise à jour l'an passé « l'*Approche d'Amsterdam pour les taxis* » (*Amsterdam Taxi Approach*) qui avait été ébauchée en 2021 afin que toutes les autorités locales à travers le pays organisent séparément les taxis selon les deux différents marchés et pour que ce soit plus facile à contrôler.

Cette approche permet également de mieux positionner le taxi dans la ville, en l'intégrant à part entière au système de mobilité mixte, afin de ne pas être uniquement perçu de façon négative, comme un élément générant de la pollution ou de la criminalité, mais aussi comme un service de bonne qualité.

La difficulté reste néanmoins de limiter leur nombre en ville. Par ailleurs des accords ont été signés avec les plateformes, pour que celles-ci s'engagent à atteindre le zéro-émission.

La dernière loi nationale sur les taxis date de 20 ans, donc bien avant les plateformes. Il conviendrait ainsi de la mettre à jour, afin de mieux réglementer le marché. « *Nous n'y sommes pas encore parvenus à ce stade.* »

Pour devenir taxi aux Pays-Bas, il convient aujourd'hui de disposer d'un permis de conduire et de passer un examen national, généralement plutôt facile. Il permet d'obtenir une licence de taxi et de détenir

une voiture distinctive, munie d'une plaque d'immatriculation de couleur bleue. La réglementation est ainsi très libérale, ce qui permet à n'importe qui de devenir chauffeur assez facilement, mais rend en revanche difficile le fait de réglementer le marché, en particulier à Amsterdam.

Klaas BERENDS souligne que « *cette loi nationale empêche même la limitation du nombre de chauffeurs de plateforme. C'est pourquoi les efforts se sont concentrés sur les taxis classiques, en leur réservant des espaces, pour tenter de lutter contre cette prolifération des VTC* ».

Il ajoute enfin que « *la plupart des taxis ne sont pas employés, mais sont des travailleurs indépendants, payés à la course. Il est ainsi plus difficile pour eux d'être représentés. Un syndicat s'est néanmoins attaqué à Uber il y a trois ans. L'affaire est toujours en cours. Celui-ci soutient que les travailleurs Uber devraient détenir le statut d'employés* [234]».



Crédits : Hidden Holland

Diederik BASTA, responsable du programme pour la mobilité intelligente à Amsterdam, a de son côté évoqué devant la MIE les travaux de recherches de sa ville sur l'organisation de livraison des repas.

Ces recherches, conduites dans le cadre d'un consortium rassemblant aussi Copenhague, Shanghai et Singapour, portent sur le bien-être des livreurs, la sécurité et le *click delivery*, c'est-à-dire le temps nécessaire, à partir de la commande, pour préparer un repas, avant que le livreur en prenne livraison.

Ce temps s'allonge parfois et oblige le livreur à attendre, ce qui le pousse par la suite à faire de mauvais choix pour aller plus vite, jusqu'à mettre sa vie en danger.

Les recherches sont à mi-parcours et ce qui a été présenté n'est donc qu'un résultat préliminaire. Elles ont notamment mis en exergue de nombreux conflits d'intérêts : la plateforme veut offrir un service de qualité, mais pense à ses marges et bénéfices, tandis que les livreurs souhaitent avant tout gagner de l'argent, les consommateurs désirant quant à eux être livrés le plus rapidement possible.
S'ajoute le maillon des restaurants, qui sont dépendants de la plateforme, leur propre site web ne leur permettant pas de générer assez de trafic.

234. Audition de Klaas BERENDS, responsable du programme taxis à la Direction des transports et de l'espace public de la Ville d'Amsterdam, le 23 janvier 2025

Trois principaux défis ont été identifiés :

- Le comportement des livreurs :

Le constat est que les livreurs privilégient généralement la rapidité de la livraison, au détriment de leur propre sécurité. Ils choisissent ainsi les itinéraires les plus courts, qui sont les moins sûrs. Les jeunes ont en particulier plus de pression sur ce point et sont donc particulièrement susceptibles d'emprunter les routes les moins sûres. 82 % des livreurs utilisent en outre leurs téléphones lorsqu'ils sont sur leur vélo, ce qui est source de distraction. Si on indique sur les cartes les routes les moins sûres, 25 % des livreurs les évitent. Il apparaît enfin que 40 % des livreurs sont susceptibles de changer de comportement en cas d'incitation financière en ce sens.

Il ressort aussi de l'étude que si les livreurs prennent 1,37 minute de plus en moyenne pour effectuer une course, leur risque d'accident baisse alors de 10 %. Il apparaît de plus que ceux-ci sont prêts à prendre dix minutes de plus par trajet, en contrepartie d'une rémunération supplémentaire de 1,74 €. La difficulté est que ce montant serait répercuté sur le client.

Il ne semble donc pas facile de modifier le comportement des livreurs et une telle évolution ne serait pas intéressante pour les plateformes, celle-ci ayant un impact direct sur la satisfaction du client.

- Les infrastructures et leur sécurité :

S'agissant des facteurs statiques, l'étude a mis en évidence le fait que les pistes cyclables soient quelquefois étroites, ce qui pose un problème de sécurité, parfois celui de leur absence, la question des intersections, qui sont complexes à gérer, ou encore celle de l'éclairage.

Par ailleurs des facteurs dynamiques ont été identifiés, notamment l'intensité de l'usage des routes, en particulier aux heures de pointe, les questions climatiques, la baisse de visibilité la nuit ou encore les pressions exercées au niveau de la livraison et la culture du pourboire, qui pousse les livreurs à accélérer pour pouvoir en bénéficier. Les livreurs ont pour leur part souvent un vélo électrique, contrairement à la plupart des autres utilisateurs. Ils sont ainsi plus rapides et donc potentiellement plus dangereux.

- L'ajustement du fonctionnement des plateformes

Les discussions avec les plateformes ont été assez difficiles, car elles bénéficient de la situation actuelle qui leur convient donc parfaitement. A été abordée la question des délais de livraison, l'objectif étant d'améliorer l'intégration entre l'interface client et le système de coordination opérationnelle. La difficulté se situe en particulier au niveau du restaurant, qui reçoit une commande alors que d'autres sont déjà en attente, ce qui engendre un délai et contraint le livreur à attendre pour la récupérer.

Afin de progresser sur ce point, l'étude a porté sur l'amélioration des algorithmes, de manière à atteindre une meilleure coordination de tous les acteurs, pour faire en sorte que les livreurs n'aient pas à attendre que les commandes soient traitées, et permettre une densification du réseau de livreurs, ce qui réduirait les temps de trajets et améliorerait leur sécurité.

b) Le témoignage de Barcelone

Eva MUR, directrice d'inspection de Barcelone, a présenté à la MIE le cadre de l'hébergement touristique dans sa ville pour les plateformes.

Elle a rappelé l'énorme pression du surtourisme subie par Barcelone, qui a entrainé des nuisances

délétères pour les citoyens ainsi qu'un phénomène de gentrification et a obligé la Municipalité à lancer un plan spécial pour l'hébergement touristique en 2016.



(Source : Eva Mur)

- Le surtourisme à Barcelone

Il existe actuellement au sein de la ville 10 101 appartements légalement enregistrés. Depuis l'instauration de ce plan, qui visait à éviter leur prolifération en centre-ville, mais aussi en banlieue, ce nombre est resté stable.

À la suite de l'explosion des plateformes, parmi lesquelles *Airbnb* ou *Home Away*, l'apparition de 6 000 appartements illégaux a été constatée, facilitée par le fait que les plateformes ne donnent pas nécessairement la localisation exacte, l'étage, la porte ou le numéro des appartements. Ils ont donc été très difficiles à détecter. Le fait qu'il faille constater 31 jours de location et une transaction financière pour être identifiés comme une location touristique leur a également permis de passer sous les radars.

En 2017, une amende de 30 000 euros a été infligée à *Airbnb*, puis de 600 000 euros à la suite de récidives par décisions de justice car la plateforme ne fournissait pas la localisation exacte des annonces ni tous les éléments demandés.

Une campagne de sensibilisation à destination des citoyens, montrant ces pratiques illégales, expliquant pourquoi elles le sont et exposant leurs effets délétères, a suscité une réaction de la part des

plateformes, et une négociation a ainsi débuté en particulier avec *Airbnb, Booking* et *Home Away*. Le principe est que Barcelone établit une liste des annonces illégales, ne répondant pas à tous les critères exigés, et la transmette aux plateformes. En échange, celles-ci s'engagent à fournir toutes les informations relatives à ces annonces, notamment la localisation précise des logements.

Pour traiter ces listes, Barcelone a dû mettre en place de nombreux investissements financiers et en ressources humaines et faire appel au service *Spider web*. Cet outil identifie les annonces ne présentant pas de numéro de licence, contrairement à ce que la réglementation exige. Celles-ci sont ensuite traitées par une équipe dédiée. En 2017, 72 000 annonces ont ainsi été captées.

Il s'agit d'analyser les annonces ainsi identifiées, d'examiner les photos, les commentaires ou encore les avis et parfois même de se faire passer pour des clients. L'objectif est de vérifier que le bien proposé correspond à un logement touristique, de définir sa localisation exacte et d'établir un rapport. Cette démarche permet d'identifier les locations touristiques passant sous les radars, c'est-à-dire faisant l'objet de moins de 31 jours de location et d'une transaction financière.

Une fois le caractère illégal de la location établi, cette annonce est insérée dans une base de données et dans la liste transmise tous les mois aux plateformes. « *Nous envoyons également au propriétaire un avertissement lui exposant ce qu'il risque. Des amendes de 60 000 euros sont même parfois infligées. Ce courrier s'accompagne d'une mise en demeure lui demandant de cesser ces pratiques.* »

Cette démarche a permis de réduire le nombre d'appartements illégaux identifiés en 2017 chaque mois de 6 000 à une fourchette de 500 à 700. Des amendes ont été infligées, des annonces ont été désactivées. Eva MUR précise cependant : « *Nous rencontrons actuellement un problème avec les mafias, qui ont beaucoup de logements. Ils ne payent pas les amendes, d'autant plus que leur argent n'est pas en Espagne. Il reste donc ce problème. Néanmoins, nous avons observé une diminution considérable des logements illégaux grâce à nos actions* ».

En 2024, 7 807 inspections ont été réalisées. Plus de la moitié ont été initiées grâce à l'outil *Spider web*, le reste grâce au signalement des citoyens. Ont été infligées 873 sanctions et 1 583 mises en demeure d'arrêter ces pratiques.

L'accord passé avec *Airbnb* sur le partage des données est toujours en vigueur. Tous les mois, *Airbnb* envoie ainsi à Barcelone une base de données rassemblant toutes les annonces relatives à la ville. Toutefois, ces informations ne sont pas toujours fiables et cette situation a été dénoncée à plusieurs reprises. *Airbnb* laisse en effet le soin de remplir les annonces à ceux qui les proposent.

Eva MUR résume ainsi l'action conduite par Barcelone : « *À la suite du Plan de 2017, nous avons décidé du gel de l'offre des appartements légaux. [...]. La Mairie a décidé que ce gel se poursuivrait pendant les cinq prochaines années. L'objectif est de libérer des logements pour les citoyens, qu'ils soient jeunes ou non. Nous continuons parallèlement notre travail pour lutter contre l'hébergement illégal. Les appartements identifiés sont en effet libérés de leur usage touristique et peuvent ainsi être de nouveau destinés à un usage d'habitation* [235]».

Xavier PATON, responsable de la mobilité, des infrastructures et des services urbains de la Ville de Barcelone a de son côté estimé que « *si une évolution des pratiques d'hébergement touristique et*

235. Audition d'Eva MUR, directrice d'inspection de Barcelone, le 23 janvier 2025

de l'opinion publique à ce sujet est observée, les choses sont bien différentes pour la question de la mobilité ».

Il estime que l'idée selon laquelle ces plateformes contribuent à l'établissement d'une économie collaborative ne s'est pas avérée, et qu'au contraire « *les travailleurs, censés être indépendants, entrent en réalité dans une précarisation terrible, dans la mesure où ils doivent assumer de nombreuses responsabilités jusqu'alors dévolues à l'entreprise. Cette précarisation a effacé des années de combats syndicaux, désormais à la poubelle* [236]».

- L'état des lieux de la situation actuelle dressé par Xavier PATON est le suivant :

Il considère que les plateformes de mobilité nourrissent une concurrence déloyale, notamment vis-à-vis des taxis, et que l'administration ne dispose pas nécessairement du cadre juridique nécessaire pour faire face à ces nouvelles situations.

En effet, les taxis sont une profession très réglementée à Barcelone, dont les prix sont fixés par les autorités, alors que pour les VTC, les prix varient selon la demande. Il existe donc une réelle différence et une inégalité. Des conflits très importants entre VTC et taxis sont donc intervenus. Pour tenter d'équilibrer la situation et limiter la prolifération des VTC au détriment des taxis, Barcelone a établi une réglementation municipale qui fixe un rapport de 1 VTC pour 30 taxis. Cette mesure est toutefois aujourd'hui devant les tribunaux et ne devrait pas être validée.

Il est constaté que les prix des VTC peuvent atteindre jusqu'à 10 fois celui des taxis régulés dans les moments de forte demande. Il existe donc une rupture d'égalité entre VTC et taxis, à Barcelone, mais aussi dans les régions autonomes.

S'agissant de la livraison à domicile, les pratiques des deux principaux opérateurs, *Amazon* et *Glovo* génèrent de nombreux effets négatifs :

- en matière d'environnement, elles engendrent une augmentation des émissions de CO2, du trafic et des embouteillages, et des emballages ou encore une difficulté à appliquer la réglementation relative au tri sélectif ;
- la force de travail est précarisée ;
- elles créent une concurrence déloyale vis-à-vis des commerces physiques ;
- elles s'accompagnent d'une série de manques d'efficacité logistique, avec notamment la gestion des retours ;
- les données des clients sont utilisées de façon indue ;
- elles encouragent la dépendance technologique ;
- elles impactent négativement la fiscalité. Les sièges sociaux de ces entreprises ne sont en effet pas basés en Espagne, ce qui crée une évasion fiscale au niveau national, mais également européen.

Xavier PATON a évoqué les actions et les propositions de la Ville de Barcelone dans ces différents domaines :

- Concernant les plateformes de mobilité :

Depuis 1984 une loi relative au transport terrestre différencie clairement les taxis et les VTC. Toutefois, les plateformes souhaitent brouiller cette frontière et assimiler les VTC aux taxis. Cette position fait actuellement l'objet d'un conflit avec la Ville.

236. Audition de Xavier PATON, responsable de la mobilité, des infrastructures et des services urbains de la Ville de Barcelone, le 23 janvier 2025

La municipalité de Barcelone souhaite protéger les taxis et faire en sorte que les VTC interviennent en tant que fournisseurs de service, mais dans un autre cadre, qui sera à analyser.
La municipalité dispose par ailleurs d'une réglementation visant à limiter le nombre de VTC, sans beaucoup de succès à ce stade. Barcelone a aussi mis en place une plateforme publique, PICMI, destinée aux taxis, afin que ceux-ci puissent également bénéficier d'une plateforme d'intermédiation.

- Concernant la livraison à domicile :

Xavier PATON a indiqué qu'afin d'améliorer la distribution et la logistique dans les rues, une nouvelle application permet aux livreurs d'optimiser les lieux où aller chercher les commandes et de repérer les endroits où ils peuvent se garer facilement.

La Ville va de plus promouvoir les casiers de e-commerce, car il a été constaté que les embouteillages étaient surtout provoqués par les livraisons au domicile et que centraliser les livraisons permettrait de réduire ces nuisances.

Une réglementation stricte a été instaurée pour prendre à bras le corps la question des dark kitchens, cuisines centralisées destinées à la livraison à domicile. Elle contient un volet relatif à l'activité des livreurs.

Par ailleurs, Barcelone va poursuivre ses efforts en vue de créer une taxe « *Amazon* » sur chaque transaction. Cette taxe s'appliquerait à toutes les plateformes de distribution de marchandises à domicile. La Ville a jusque-là perdu devant le tribunal, mais va formuler d'autres propositions pour l'avenir.

Elle souhaite enfin développer des microhubs dans les parkings souterrains. Barcelone est en effet dotée de nombreux parkings souterrains et l'objectif est de ne pas les limiter aux voitures, mais de les utiliser également pour la logistique et la distribution de ce type de services.

c) L'expérience de la Ville de Dallas

La Ville de Dallas a adressé à la mission une contribution écrite au sujet de l'accueil de robots livreurs et de voitures autonomes conformément au code des transports de l'État du Texas, qui encadre leur déploiement et leur exploitation. Les réglementations fédérales et nationales, en plus du contrôle local, offrent une grande cohérence en matière de sécurité d'exploitation et d'intervention en cas d'urgence.

Les robots livreurs et les voitures autonomes fonctionnent dans une zone délimitée et dans un environnement relativement fixe, et fournissent des données très utiles à la ville.

Les véhicules autonomes roulent en toute sécurité dans un environnement statique et constituent une option supplémentaire en matière de mobilité. En outre, ils utilisent des moteurs électriques respectueux de l'environnement. Il faut cependant tenir compte de la charge qui pèse sur le réseau électrique.

Les robots de livraison permettent de répondre à un besoin de livraison de nourriture, de médicaments dans les zones où il existe une infrastructure urbaine comme des trottoirs mais pas d'autres services ; par exemple, dans les communautés mal desservies où il n'y a pas d'épicerie, on peut déployer un camion rempli de produits alimentaires sur un parking disponible et utiliser des robots pour livrer de la nourriture aux maisons de personnes âgées dans un certain rayon autour de la zone d'opération.

La question de leur impact sur les métiers de livreur, de coursier et de chauffeur fait encore l'objet de discussions, voire de collecte de données et de recherches, mais on peut remarquer d'ores et déjà que ces solutions contribuent à remédier à la pénurie de main-d'œuvre tout en créant de nouveaux types d'emplois. Leur déploiement suppose l'amélioration des infrastructures, la disponibilité de systèmes de communication fiables avec un faible temps de latence et l'éducation du public. Les opérateurs doivent disposer au préalable de toutes les assurances requises pour couvrir leurs responsabilités.

La Ville de Dallas estime que ces nouveaux services ont leur place et qu'ils peuvent être bénéfiques à condition de respecter les exigences et les modalités qui leur sont propres.

Toutefois, si la technologie est disponible, elle n'est pas prête à être utilisée à grande échelle, comme en témoignent les dernières nouvelles de *General Motors Corporation*, qui a suspendu les activités de son département « *Cruise* ».



(Source : *The Dallas Morning News* - Emanuel Rame)

d) Exemples d'actions menées par d'autres villes étrangères

De nombreuses villes ont pris des mesures de régulation de l'ubérisation dans le monde, parmi lesquelles on peut mentionner les suivantes.

New-York

En 2018, la ville de New-York a adopté une réglementation concernant les VTC[237] :

- un gel des nouvelles licences pour les VTC pendant un an. Cette suspension visait à donner le temps à l'autorité new-yorkaise de régulation des VTC (TLC) de mener une étude d'impact afin d'évaluer les effets des VTC sur la ville. Le Maire de l'époque, Bill de BLASIO avait expliqué que cette décision allait « *stopper l'afflux de voitures qui contribue à la congestion qui paralyse nos rues* » ;
- un salaire minimum pour les chauffeurs.

237. VTC : New York gèle les nouveaux permis et impose un salaire minimal pour les chauffeurs - Le Monde, 9 août 2018

Concernant les meublés de tourisme[238], la ville de New-York qui fait face à une pénurie de logements et à des loyers excessifs, a, en 2023, imposé des conditions strictes aux propriétaires qui louent leurs logements pour une durée de moins de 30 jours. Ces derniers ne peuvent en effet louer leur bien moins de 30 jours uniquement s'ils vivent dans le bien (et le partagent donc avec les voyageurs) et à 2 personnes maximum. Les propriétaires doivent par ailleurs avoir enregistré leur logement sur le site de la mairie de New-York auprès de l'« *Office of Special Enforcement* »[239].

Un an après, en 2024, le nombre d'annonces *Airbnb* pour des séjours de moins de 30 jours est passé de 22 246 en août 2023 à 4000 en mai 2024, soit une chute de 82%[240]. Selon la plateforme, « *un an après son adoption, la réglementation sans précédent de la location à court terme à New-York n'a pas tenu sa promesse de lutter contre la crise du logement [...] Les prix moyens des hôtels à New York ont augmenté de 7,4 % en 12 mois, contre une augmentation de seulement 2,1 % à l'échelle nationale, selon les données de CoStar. [...] Les loyers ont grimpé de 3,4 % au cours des 11 premiers mois d'application de la réglementation, selon StreetEasy* »[241].

L'état de l'Oregon

En 2014, « *la régie des transports publics de l'Oregon a passé un accord avec Strava (application pour smartphone très populaire qui suit les mouvements des coureurs et des cyclistes) et payé une forte somme pour accéder aux données concernant les itinéraires empruntés par les cyclistes utilisateurs de l'application, dans le but d'améliorer les pistes cyclables et de concevoir des trajets alternatifs* »[242].

Londres[243]

En 2019, le *Transport for London (TFL)*, l'autorité de régulation des transports dans la capitale anglaise, avait refusé de renouveler la licence de la compagnie *Uber*, privant ainsi la société de son droit d'exercer dans la métropole. Étaient reprochées à la société de VTC des négligences ne permettant pas de garantir la sécurité des passagers. Trois chauffeurs condamnés pour violence sexuelle n'avaient notamment pas vu leurs comptes désactivés. TFL reprochait également à *Uber* un bug dans l'application qui permettait facilement de changer la photo d'un chauffeur. Suite à cette décision, *Uber* a engagé un recours devant les tribunaux et a plaidé des erreurs, corrigées depuis, avec une amélioration de ses contrôles. Le tribunal a ainsi estimé qu'*Uber* respectait les règles nécessaires pour obtenir une licence dans la capitale anglaise mais n'a accordé à la société de VTC qu'une licence de 18 mois au lieu des 5 ans maximum.

En 2021, la Cour suprême britannique a estimé que les chauffeurs *Uber* pouvaient être considérés comme des « travailleurs » salariés (*workers*) et donc bénéficier de droits sociaux. Ainsi, peu de temps après, *Uber* a annoncé que l'ensemble de ses 70 000 chauffeurs bénéficierait d'un salaire minimum et de congés payés[244].

Selon le rapport d'information du Sénat – Travailleurs de plateformes : pour un cadre européen protecteur et adapté, le statut de worker a été défini au Royaume-Uni en 1996. Il s'agit d'une catégorie

238. Airbnb : à New York, louer un appartement pour quelques jours est devenu quasiment impossible - Le Parisien, 8 septembre 2023
239. Bureau chargé notamment de l'application des règles relatives aux locations de meublés touristiques
240. Short-Term Airbnb Rentals in NYC Down 80% Since New Regulation Started - Business Insider, 26 juin 2024
241. NYC's rules one year later: Higher prices for travelers, no housing impact I https://news.airbnb.com
242. Résister à l'ubérisation du monde, par Evgeny Morozov - Le Monde diplomatique, septembre 2015
243. Uber conserve le droit d'exercer à Londres, tranche la justice britannique - Le Monde, 28 septembre 2020
244. Uber reconnaît à ses chauffeurs britanniques un statut de travailleur salarié, une première - Le Monde, 17 mars 2021

intermédiaire entre les salariés (employees) et les indépendants (self-employed). « *Ce sont des travailleurs indépendants mais dépendants économiquement, qui bénéficient donc d'une partie des droits et protections du salariat : un salaire minimum, un maximum d'heures de travail, des congés payés, le principe d'égalité ou encore des droits syndicaux. Les workers ne remplissent toutefois pas l'ensemble des critères qui fondent la qualification de relation salariale au Royaume-Uni et ne peuvent bénéficier d'un certain nombre de droits réservés aux salariés : arrêts de travail pour maladie, allocations parentales, droit de recours en cas de licenciement abusif et droit de préavis en cas de cessation d'emploi* »[245].

Helsinki[246]

Helsinki, en collaboration avec la start-up *Ajelo*, a créé *Kutsuplus*, un croisement d'*Uber* et d'un système de transports publics traditionnel.

Kutsuplus était un service de transport combinant une flotte de mini-bus d'une dizaine de places et un système informatique de gestion optimisée. Grâce à une application mobile, les utilisateurs indiquaient leur trajet souhaité, et un algorithme sélectionnait le mini-bus le plus proche en limitant les détours et en optimisant le coût du trajet. Si l'offre était acceptée, le véhicule ajustait son itinéraire pour récupérer le passager et l'emmener à destination.

Développé par la start-up *Alejo* et testé dès 2012, *Kutsuplus* était contrôlé et subventionné par HSL, l'autorité des transports de la région d'Helsinki. En mai 2014, une quinzaine de mini-bus étaient en circulation, avec une expansion prévue. Bien que plus onéreux que les transports publics traditionnels, le service restait plus abordable qu'un taxi.

Kutsuplus se distinguait d'*Uber* par son intégration avec d'autres modes de transport et la gestion publique de ses données. Le tarif était calculé sur la base de la distance la plus courte entre les points de départ et d'arrivée, indépendamment des détours effectués pour d'autres passagers.

Cependant, après cinq ans d'exploitation, *Alejo* a fait faillite fin 2015, les coûts d'exploitation étant restés trop élevés pour la ville.

Danemark

En 2017, suite à une réglementation exigeant des chauffeurs particuliers qu'ils soient équipés d'un taximètre et de détecteurs d'occupation de sièges permettant d'activer les airbags, *Uber* s'est retiré du Danemark. La société de VTC jugeait alors son activité impossible[247]. Cependant, en 2025, *Uber* a repris ses activités dans le pays en adoptant un nouveau modèle commercial adapté au marché danois. Ce retour survient suite à un accord conclu avec la compagnie de taxis danoise *Drivr* : *Uber* fournit l'application tandis que *Drivr* s'engage à fournir des chauffeurs et des voitures, conformément à la réglementation en vigueur sur les taxis[248].

245. Travailleurs de plateformes : pour un cadre européen protecteur et adapté - Sénat – Rapport d'information n°27
246. Kutsuplus (Finlande) - MobiliDoc l https://mobilidoc.fr/
247. Une loi contraint Uber à jeter l'éponge au Danemark - Les Echos, 28 mars 2027
248. Uber rides will return to Denmark in new format - The Copenhagen Post, 16 août 2024

B. L'intégration de la plateformisation dans une vision urbaine équilibrée, écologique et solidaire

Enfin, plusieurs propositions ont été formulées par les personnes auditionnées afin de mieux insérer les plateformes dans la ville, autour des principes suivants : la promotion de modèles alternatifs de type coopérative, l'encouragement des livraisons vertes, la contribution des plateformes à la compensation de leurs externalités négatives, la réinvention de l'espace public et le traitement des enjeux de la donnée.

1. Modèles alternatifs du type coopérative

a) La mission a ainsi auditionné Kevin POPERL et Alexandre SEGURA, co-fondateurs de *CoopCycle*, une fédération de coopératives de cyclo logistique proposant un logiciel en libre-accès, dont l'usage commercial est réservé aux coopératives, ainsi qu'une mutualisation de moyens à destination des livreurs à vélo et commerçants. Son but est de construire une alternative aux plateformes de la Food Tech.

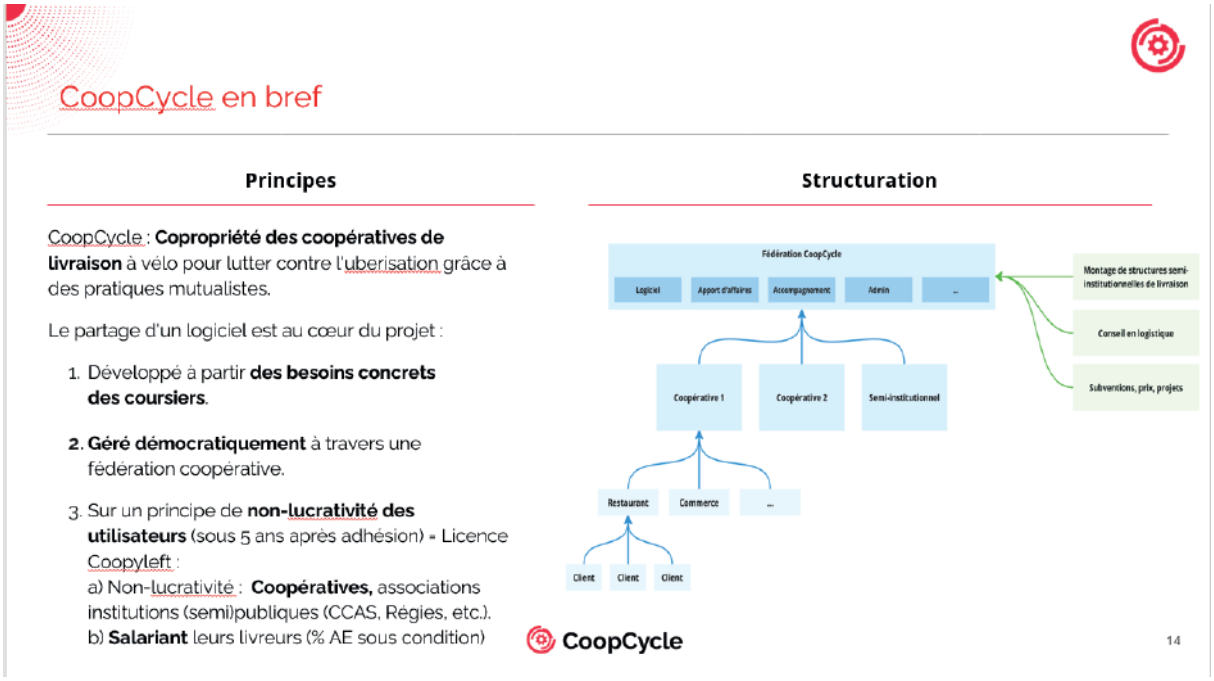
Ce sont les conditions de travail des livreurs de plateforme, marquées par un retour du travail à la tâche, une absence de protection sociale, une atomisation des travailleurs par les outils techniques et le recours à l'auto-entrepreneuriat comme « salariat déguisé » qui ont motivé la création de *CoopCycle* en 2016

Face à ce constat, Kevin POPERL et Alexandre SEGURA ont créé une coopérative internationale de mutualisation de livraison, locale et écologique dont les livreurs se déplacent uniquement à vélo.

Elle représente aujourd'hui un réseau d'une soixantaine de coopératives, situées dans dix pays et trois continents. Son cœur de métier est une plateforme numérique ouverte sous licence à réciprocité, c'est-à-dire que seules les coopératives salariant leurs travailleurs peuvent l'utiliser.

CoopCycle propose également tous les services nécessaires au montage d'une entité de livraison locale : le soutien au montage d'activité de livraison, la formation, le soutien juridique, les achats groupés, l'apport d'affaires.

Elle est la copropriété des collectifs de livraison respectant les critères de la licence, c'est-à-dire être une coopérative, une association ou une institution semi-publique sous les cinq ans et salariant ses livreurs. Ce modèle exclut les entités lucratives, qui ont pour objectif de maximiser leurs profits.



(Source : *CoopCycle*)

Kevin POPERL indique que la structure se heurte toutefois à des **limites.**

Celles-ci sont d'une part **économiques**, les coopératives du réseau salariant leurs travailleurs et faisant face à une concurrence particulière de la part des plateformes utilisant le statut d'auto-entrepreneur, le « salariat déguisé ». Le marché est par ailleurs à faible valeur ajoutée, ce qui a poussé *CoopCycle* à diversifier les types de livraison. Par ailleurs, les collectifs ont parfois du mal à respecter les conditions d'adhésion et recourent à l'utilisation d'une part de livreurs sous statut d'indépendant pour les pics d'activité. Au niveau de la fédération, *CoopCycle* rencontre des difficultés à stabiliser un chiffre d'affaires, certaines coopératives s'effondrant en une année, ce qui induit une instabilité de sa base de cotisants. Enfin, elle souffre de sous-financement sur les postes qui ne sont pas liés au logiciel mais touchent à la coordination de la fédération.

Les limites rencontrées par *CoopCycle* sont d'autre part **sociologiques**. Monter une coopérative de travailleurs, exige en effet de détenir des papiers, un capital économique, symbolique et relationnel et ne peut être proposé à tous les livreurs travaillant sur les plateformes. Il y a également des limites en termes de charge de travail, puisque gérer une coopérative implique souvent beaucoup de travail gratuit de la part des livreurs coopérateurs.

Kevin POPERL estime que le **rôle de la puissance publique** est double :

- il est d'abord **législatif,** avec la transposition de la directive européenne qui est un enjeu important. Kevin POPERL appelle aussi « *à la régularisation de ces personnes travaillant depuis de nombreuses années en France et ne pouvant l'être par une preuve de travail, celle-ci devant s'apparenter à un contrat et non une facture d'auto-entreprise*[249] ».

249. Audition de Kévin POPERL, co-fondateur de CoopCycle, le 7 novembre 2024

- il est aussi **économique** : Il s'agit d'un marché monopolistique sur un bien non rival. Le transport est historiquement un monopole public. La structure des coûts, avec des coûts fixes élevés et des coûts variables décroissants, légitime en effet l'intervention de la puissance publique. Il existe une rente et une duplication du travail, les plateformes développant un grand nombre de fois le même outil et finissant par proposer à des villes de mettre en place des plateformes locales pour une certaine somme, alors que le logiciel est déjà développé.

C'est pourquoi Kevin POPERL propose « *de s'appuyer sur des communs numériques existants pour monter des services publics du numérique de la livraison, à travers des outils comme ceux que nous avons développés*[250] ».

b) D'autres modèles vertueux peuvent être développés

Le constat global dressé par Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, tant sur l'évolution des conditions de travail que sur la déstabilisation de certains de nos secteurs économiques, « *est le manque d'anticipation des effets pervers, la lenteur du système face au marché actif, en bref la passivité de l'État, comme l'a bien démontré l'exemple d'Airbnb* ».

En dépit de ce constat, au-delà de *CoopCycle*, les activités de logistique et de livraison ne sont pas exclusivement exercées par des plateformes et Paris accueille de nouveaux acteurs économiques innovants, préoccupés par les enjeux environnementaux et prônant des modèles respectueux de leurs salariés. Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, adjointe à la Maire, a indiqué à la MIE que « *la Ville soutient cette nouvelle économie, notamment par de forts investissements dans le développement de structures issues de l'économie sociale et solidaire*[251]».

Cette démarche passe notamment par l'aide à l'installation de ces opérateurs dans les hôtels et sites d'activité dont la Ville est propriétaire. Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, évoque ainsi l'exemple « *des Cargonautes », une coopérative de cyclo-logistique installée depuis 2020 dans un local de 850 m² à CAP18. Créée en 2015 sous le nom d'OLVO, cette SCOP compte actuellement 40 salariés. Tous sont au capital de l'entreprise et bénéficient de primes d'intéressement* ».

2. Réduction des livraisons thermiques

La mission a entendu Tony RENUCCI, directeur général, et Axel GENOUD-PRACHEX, chargé de campagne logistique urbaine et affaires publiques de l'association *Respire*, dont l'objet est, d'une part de sensibiliser l'opinion publique sur les sujets liés à la pollution de l'air, et d'autre part d'influencer les acteurs publics afin qu'ils prennent des décisions favorables.

L'association a en particulier travaillé sur l'impact sur la qualité de l'air du recours aux plateformes numériques s'agissant de la mobilité des personnes, notamment les VTC, et l'activité de livraison.

a) S'agissant des livraisons, il faut distinguer les livraisons de repas via des plateformes comme *Uber Eats* ou *Deliveroo*, qui causent effectivement des émissions de polluants atmosphériques et du bruit, et l'activité de livraison de biens meubles, avec des véhicules utilitaires légers ou des poids lourds, qui ne relève pas toujours de l'ubérisation.

250. ibidem
251. Audition d'Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, le 3 octobre 2024

- En ce qui concerne les **livraisons de repas**, Tony RENUCCI indique que selon Pétronille REME-HARNAY, directrice de recherche et directrice du laboratoire SPLOTT (Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail) à l'université Gustave-Eiffel : « *Paris est une exception dans l'écosystème des livraisons de repas ; la majorité des livraisons se font déjà à vélo et seulement un tiers se font en scooter*[252] ».

  Par ailleurs, le fait que, pour environ 50 % des comptes de livreurs, ce n'est pas toujours la personne qui est inscrite sur la plateforme qui effectue réellement la livraison, rend difficiles les contrôles sur les véhicules et empêche les travailleurs d'accéder individuellement aux aides financières qui sont proposées – notamment par les plateformes, comme *Uber* – pour acheter un vélo ou un véhicule moins émetteur.

  Tony RENUCCI préconise de « *réglementer les horaires d'autorisation de livraison en véhicule thermique, par exemple en les interdisant à partir d'une certaine heure la nuit. Cela permettrait de restreindre l'usage des véhicules de livraison thermiques, quel que soit le type de plateforme, et cela favoriserait la livraison à zéro émission, par exemple à vélo, parce que la réglementation imposerait de ne pas utiliser autre chose à partir d'un certain horaire*[253]».

- L'activité de **livraison de biens meubles**, notamment via des utilitaires et des poids lourds, a un fort impact sur la pollution et la santé publique à Paris comme le montre une étude réalisée en 2024 par *Respire*, avec *InCities* et les étudiants du master « *Science sustainable impact analysis* » (SIA) de la Paris *School of Economics* et de l'École nationale des ponts et chaussées.

  Il ressort de cette étude que les poids lourds et les véhicules utilitaires légers correspondent à 20 % du trafic motorisé à Paris, mais à près de 40 % des concentrations de polluants issus de ce trafic : 43 % pour le dioxyde d'azote, 40 % pour les particules PM10.

Tony RENUCCI indique : « *Si nous remplacions tout ce trafic par des véhicules à zéro émission ou par une cyclo-logistique, nous éviterions au moins – les données sont assez prudentes – 92 décès par an et l'émission de 500 000 tonnes d'équivalent CO2 par an*[254]».

Sa principale préconisation, qui rejoint celle portant sur les deux-roues, « *est de mettre en place une zone de livraison apaisée à Paris, c'est-à-dire une zone à zéro émission logistique, où les livraisons se feraient uniquement par véhicule électrique, hydrogène ou par cyclo-logistique, sept jours sur sept et 24 heures sur 24*[255]».

Il propose de commencer par autoriser les véhicules thermiques seulement dans un temps restreint, entre 4h et 11h30 du matin. « *D'autres villes, comme Nantes, Bordeaux et Montpellier, l'ont fait.* » C'est une mesure qui est également en train de s'appliquer à Amsterdam et qui est d'ores et déjà en vigueur dans 35 villes européennes d'après une étude de CleanCities d'octobre 2024.

Tony RENUCCI précise que, selon un sondage réalisé par *OpinionWay* en mai 2024, 68 % des Parisiens pensent que les livraisons ont un impact négatif dans Paris, 78 % pensent que la Mairie de Paris devrait s'impliquer davantage à ce sujet et 81 % se prononcent en faveur d'une mesure telle qu'une zone de livraison apaisée.

252. Audition de Tony RENUCCI et Axel GENOUD-PRACHEX, le 9 janvier 2025
253. Il rappelle que cette proposition avait été émise par Pierre-Yves BOURNAZEL, conseiller de Paris, en 2024
254. Audition de Tony RENUCCI et Axel GENOUD-PRACHEX, le 9 janvier 2025
255. Il rappelle qu'un vœu en ce sens avait été adopté par le Conseil de Paris, à l'unanimité.

Un vœu du Conseil de Paris voté à l'unanimité en novembre 2024 demande que « *La Ville de Paris s'engage en concertation avec la Métropole du Grand Paris à expérimenter, dans un quartier de Paris à déterminer, des zones de livraisons apaisées, c'est-à-dire réservées prioritairement aux véhicules non polluants* [256]».



Crédits : Henri Garat/Ville de Paris

3. Contribution des plateformes et compensation des externalités négatives

Afin de mieux appréhender les modalités selon lesquelles les plateformes pourraient être appelées à compenser les externalités négatives qui découlent de leur activité, la mission a auditionné Isabelle BARAUD-SERFATY[257], fondatrice d'*Ibicity*.

Isabelle BARAUD-SERFATY souligne que le numérique est un secteur très mouvant, au sujet duquel il est difficile de faire des prévisions.

Elle rappelle que le modèle économique des plateformes est très particulier.

Il est d'abord multifaces et s'adresse simultanément à plusieurs faces de clients. Ainsi *Airbnb* a deux *faces* de clients : les personnes qui cherchent un logement et celles qui offrent un logement. La gratuité peut donc être une stratégie commerciale pour une face, ce qui n'était pas du tout le cas, ou moins le cas, dans les entreprises traditionnelles.

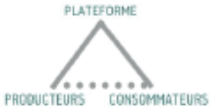
Il dépend ensuite des lois spécifiques de l'économie numérique, notamment celle des rendements croissants et des effets de réseau, qui s'opposent à la loi traditionnelle des rendements décroissants : plus une entreprise grandit, plus elle va grandir vite. Cela explique pourquoi la croissance des plateformes numériques peut être à la fois très rapide et s'arrêter brutalement.

Ce qui caractérise les plateformes, c'est d'être au plus près de l'utilisateur, du consommateur, de l'usager final. Cela permet de « *l'hyper sur mesure* », du temps réel et la révélation des actifs sous-utilisés, comme l'a fait par exemple *Airbnb* dans le domaine du logement, ou *Zenpark* dans celui du parking, et cela diminue le besoin d'infrastructures.

256. Vœu relatif à la création de zones de livraison apaisée déposé par le groupe Paris en Commun et adopté lors du Conseil des 19, 20, 21 et 22 novembre 2024

257. Audition d'Isabelle BARAUD-SERFATY, Fondatrice d'Ibicity, agence de conseil en économie urbaine, enseignante à Sciences Po, autrice de l'ouvrage « Trottoirs ! Une approche économique, historique et flâneuse , le 9 janvier 2025

Plateformes : un modèle économique non traditionnel

	Entreprises de l'économie traditionnelle (« Entreprises monofaces » ou « pipeline »)	Plates-formes numériques (« Plates-formes multi-faces »)
Architecture de valeur	 Chaîne de valeur linéaire	
Principale préoccupation	Attirer des clients et leur vendre des produits et services dans des conditions profitables pour elles ➢ Enjeu : optimiser la chaîne d'approvisionnement	Attirer plusieurs types de clients en leur permettant d'interagir les uns avec les autres dans des conditions qui soient pour eux attractives. ➢ Enjeu : favoriser les interactions
Focus	« Supply side »	« Demand side » Sur-mesure, multitude, temps réel, hybridation
Stratégie de développement	Loi des rendements décroissants : à partir d'une certaine taille l'entreprise n'a plus intérêt à grandir	Loi des rendements croissants : plus une entreprise grandit, plus elle grandit vite. Lois des effets de réseaux Loi du « Winner takes it all »
Stratégie de prix	Il ne peut pas être rentable de vendre des produits inférieurs à leur coût	Il peut être rentable, non seulement de ne pas faire payer certains clients, mais encore de les rétribuer.

(D'après : « De précieux intermédiaires. Comment Blablacar, Facebook, PayPal ou Uber créent de la valeur » - David Evans – Richard Schmalensee – Editions Odile Jacob – 2017)

Source : Isabelle Baraud-Serfaty

Isabelle BARAUD-SERFATY rappelle que **le trottoir**, c'est-à-dire le trottoir proprement dit et les bandes de stationnements est, de plus en plus, un espace rare et cher. C'est l'espace du piéton, du riverain et des multiples occupants traditionnels : les commerçants, les restaurateurs, les opérateurs de mobilier urbain, les opérateurs comme *Lulu dans ma rue*.

Elle souligne que « *c'est aussi le lieu pour installer des bornes d'apports volontaires de déchets, des agrès sportifs, des bornes de Vélib'. Il y a une multiplication des occupants du trottoir sous l'effet de la transition numérique puisqu'aujourd'hui les micromobilités ont besoin d'aller sur le trottoir, au moins pour stationner sur la bande de stationnement* ».



(Source : Isabelle Baraud-Serfaty)

Elle évoque même une « *amazonisation des espaces publics* » : « *La réalité en 2022 (c'est que) le trottoir et la bande de stationnements deviennent un quai de déchargement pour les camionnettes Amazon et les livreurs qui poussent des chariots devant les portes cochères. Et désormais les nouveaux véhicules de livraison Amazon utilisent les pistes cyclables. Le trottoir devient une ressource clé*[258] ».

Or, pour l'essentiel le trottoir appartient aux collectivités territoriales. Il lui parait donc être un levier de régulation majeur de plateformes comme *Amazon*.

Isabelle BARAUD-SERFATY s'interroge : « *Amazon présente des externalités négatives sur le petit commerce local, les encombrements, les embouteillages. On peut se poser la question : est-ce qu'il ne faudrait pas faire payer le trottoir ?*[259] »

Cette mesure relève d'arbitrages politiques mais a été juridiquement contestée, notamment à Barcelone qui avait mis en place une taxe sur les trottoirs, ou à Avignon qui avait créé ce qui avait été appelé « *la taxe kebab* » sur l'occupation du trottoir devant les guichets de banque et devant les kebabs. Cette mesure a été annulée par le Conseil d'État au motif qu'il s'agissait d'une occupation éphémère. « *Comme il n'y a pas d'occupation du domaine public, remarque Isabelle BARAUD-SERFATY, c'est difficile à acter juridiquement* ».

258. Audition d'Isabelle BARAUD-SERFATY, le 9 janvier 2025
259. Ibidem

Elle évoque enfin l'impact de *Google*, et notamment de *Google Maps*, sur les villes. Il s'agit encore d'un modèle multifaces. Il y a la face des utilisateurs finaux, pour qui le service est gratuit, la face des commerçants, qui paient un prix variable selon le zoom. Parallèlement, il y a un modèle freemium : au-delà d'un certain nombre de consultations, cela devient payant. Elle note encore : « *Le modèle économique est fondé sur la gratuité et je pense que la gratuité de Google Maps, permise par le numérique, constitue une sorte de cape d'invisibilité*[260] ».

Elle relève que la gratuité traditionnelle de la ville est fondée sur le couple usager-contribuable. L'espace public est gratuit pour l'usager parce qu'il est payé par le contribuable. Or, on voit apparaitre de nouveaux modèles de gratuité qui sont fondés par le numérique.

Isabelle BARAUD-SERFATY remarque : « *Nous constatons que, de fait, l'accès à l'espace public passe de plus en plus par l'accès à l'information sur l'espace public. Il y a une plateformisation de la couche informationnelle pour accéder à l'espace public*[261] ».

Elle ajoute : « Sur la question des plateformes et de l'espace public, il me semble que le rôle de *Google Maps* doit être interrogé. Il faut se demander ce que peuvent faire les collectivités locales ». On voit que les chevauchements entre espace public réel et espace public virtuel sont de plus en plus importants. De même, pour Gilles JEANNOT, sociologue, la plateformisation interpelle de façon inédite les services publics, notamment en privatisant et en s'appropriant l'espace public. Il explique par exemple que les applications de navigation en temps réel engendrent des formes d'usage et de sur-usage qui n'étaient pas prévues par les politiques publiques définissant les conditions de circulation.

Ainsi une double hybridation se fait jour, sur laquelle Isabelle BARAUD-SERFATY appelle à réfléchir, « *avec d'un côté un espace public dont la couche informationnelle devient de plus en plus importante, et de l'autre un numérique qui n'est pas du tout virtuel, qui a des impacts physiques de plus en plus important* ».

Afin d'améliorer les conditions de travail des livreurs, Jérôme PIMOT, cofondateur du collectif des livreurs autonomes de Paris (CLAP), mise, lui sur une contribution des plateformes pour installer des abris légers, disséminés dans la ville, où les livreurs pourraient se protéger de la pluie et recharger leurs téléphones portables[262].

c. Des constats qui suscitent d'autres pistes de réflexion

La plateformisation peut contribuer à une dégradation de la propreté urbaine dans la mesure où ses clients contribuent au dépôt d'emballages des livraisons dans l'espace public. En parallèle, concentrés aux heures de forte demande, les véhicules et les livreurs génèrent parfois des nuisances sonores pour les riverains. Si les plateformes ont déjà mis en place des mesures de signalement, il reste encore à agir en la matière.

L'encombrement des rues constitue une autre conséquence majeure. Les flottes de vélos, parfois mal stationnées et en nombre devant les restaurants à forte demande, ainsi que les véhicules de livraison, peuvent obstruer les trottoirs et les voies de circulation. Cette situation complique donc les déplacements des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite, et accentue les tensions dans l'espace public.

260. Ibidem
261. Ibidem
262. Audition de Jérôme PIMOT, co-fondateur du collectif des livreurs autonomes de Paris (CLAP), le 14 novembre 2024

Sur le plan environnemental, les plateformes de livraison et les transports aggravent également la pollution de l'air, comme l'ont exposé les membres de *Respire*. Les trajets motorisés pour des livraisons rapides ou des déplacements individuels en VTC engendrent des émissions de CO_2 liées au transport dans Paris, avec une concentration importante dans les arrondissements touristiques.

4. Une plateformisation responsable, éthique et créatrice de valeur : une gestion stratégique de l'information, de la formation et des données

a. L'information : un levier de transparence et d'équilibre des pouvoirs

Les plateformes numériques accumulent d'immenses volumes d'informations sur les comportements des utilisateurs (clients et travailleurs) mais aussi sur la mobilité, la logistique et l'occupation des espaces, générant ainsi une **asymétrie de pouvoir**. Certains, comme Jean CATTAN considèrent que « *l'ubérisation* » permet de rompre ces asymétries d'information en intermédiant une offre et une demande qui s'ignoraient par le passé[263]. D'autres comme Pierric MARISSAL, contestent cette vision : « *Nous n'avons aucune idée des informations captées par Uber et compagnie. Au contraire, cette technologie rajoute un intermédiaire*[264]».

Le **« pouvoir » de l'information** semble en effet concentré entre les mains des plateformes. Algorithmes opaques, opacité des critères de rémunération, manque de transparence sur les flux en ville : la gestion de l'information est donc un enjeu clé qui concerne tous les acteurs de la chaîne.

Pour les travailleurs, l'information doit devenir un levier d'émancipation. Cela passe par la transparence des algorithmes et une plus grande équité dans la rémunération. Comprendre les critères de notation et de distribution des missions permettrait aux travailleurs d'avoir un meilleur contrôle sur leur activité et d'éviter certaines formes d'exploitation.

Pour les consommateurs, il s'agit de rendre accessible des informations sur les impacts sociaux et environnementaux de leurs choix. Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD souligne : « *Au cœur de toute révolution économique, il existe en effet l'enjeu de la responsabilisation du consommateur et du professionnel. De la même manière que nous parvenons à faire évoluer les mentalités et notre façon de consommer pour répondre aux enjeux environnementaux, il nous revient d'œuvrer à une prise de conscience nouvelle des problématiques sociales et sociétales engendrées par ce modèle économique de l'ubérisation, pour que chacun puisse bien en mesurer les conséquences, tant sur la vie et la santé des travailleurs qui le font tourner que sur la qualité, la traçabilité et la pérennité de ce qu'il produit*[265]». On pourrait imaginer afficher l'empreinte carbone d'une livraison par exemple ou mener des campagnes d'information sur les conditions de travail des livreurs à vélo.

Pour les collectivités, l'ouverture des données est essentielle pour mieux organiser l'espace public et réguler les flux. Par exemple, en partageant les données sur les trajets des livreurs, les villes pourraient mieux anticiper les zones de congestion et adapter les horaires de livraison. Thomas AONZO perçoit notamment la politique d'open data comme une dynamique intéressante pour une ville : « *il y a un sérieux enjeu à demander aux plateformes d'avoir une ouverture de leurs données de géolocalisation pour enrichir les politiques d'open data de la Mairie de Paris afin de vous aider sur les projets d'urbanisme. Par exemple, sur les questions de mobilité, les plateformes ont une quantité de données*

263. Audition de Jean CATTAN, le 17 octobre 2024
264. Audition de Pierric MARISSAL, le 17 octobre 2024
265. Audition d'Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, le 3 octobre 2023

astronomiques sur les zones de tension, les zones de localisation des livreurs, de VTC, les zones de demande, je pense que vous méritez de demander cela. En termes de politique d'aménagement de l'espace urbain pour confronter tous les publics dans des zones de sécurité, c'est une excellente chose à faire[266]».

b. La formation : accompagner les différents acteurs vers une cohabitation harmonieuse

L'économie de plateforme s'est développée de façon très rapide, parfois imprévisible, désordonnée et sans que les travailleurs, consommateurs ou habitants ne soient préparés aux transformations qu'elle entraîne. Pour éviter des conflits d'usage et assurer une meilleure intégration de ces nouvelles dynamiques économiques, la formation devient essentielle.

Pour les concepteurs d'algorithmes, Martine BERTHET et Pascal SAVOLDELLI, sénateurs, recommandent dans leur mission d'information « *Ubérisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi* » menée en 2021, d'intégrer une sensibilisation aux enjeux éthiques et d'explicabilité dans leur formation[267]. Cette mesure viserait à réduire l'opacité des algorithmes et à garantir des processus décisionnels justes.

Pour les travailleurs sociaux, une meilleure compréhension du travail de plateforme semble essentielle afin d'accompagner les travailleurs les plus précaires, notamment dans l'accès à leurs droits et aux soins. Ces travailleurs sont en effet souvent vulnérables face aux conditions imposées par les plateformes et ont besoin d'un soutien adapté.

Pour les collectivités, la formation peut également jouer un rôle structurant. Paris par exemple, promeut des modèles alternatifs et vertueux, en investissant dans la formation aux métiers de la transition écologique, notamment dans les secteurs de l'économie circulaire et des nouvelles mobilités et des mobilités douces, via le dispositif « *Paris Fabrik* ». Comme le rappelle Afaf EL KAOUN -GABELOTAUD, « *la Ville de Paris mobilise 500 000 euros chaque année depuis 2017 pour former gratuitement 400 Parisiens à ces métiers. Par ce biais, nous contribuons à l'émergence d'opérateurs plus vertueux, en formant leurs futurs salariés. Nous avons fait le choix d'investir dans ces formations, constatant qu'une absence d'agilité pour pouvoir agir en temps et en heure laisserait la place aux effets pervers et à des marchés non vertueux. Il faut ainsi immédiatement les contrecarrer avec des exemples différents*[268]».

c. La donnée : un bien commun à réguler et un levier pour les politiques publiques

Les plateformes détiennent une immense quantité de données. Pourtant, ces données restent largement privées, servant principalement des intérêts commerciaux. L'enjeu est donc moins de collecter davantage d'informations que d'en assurer une gestion éthique et équilibrée.

Inspiré par des initiatives comme *CoopCycle* où les livreurs ont un droit de regard sur l'utilisation des données, les modèles de gouvernance participative où travailleurs et citoyens peuvent aussi contribuer à la collecte de données doivent être explorés. Comme l'explique Geoffroy BOULARD, maire du 17ème arrondissement de Paris, « *l'ubérisation est aussi une opportunité en matière d'engagement citoyen et permet de doper l'investissement et l'engagement civique*[269]». M. BOULARD a d'ailleurs fondé

266. Audition de Thomas AONZO, le 14 novembre 2024
267. Plateformisation du travail : agir contre la dépendance économique et sociale – Sénat – rapport d'information n°867
268. Audition d'Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD, le 3 octobre 2023
269. Audition de Geoffroy BOULARD, Maire du 17ème arrondissement de Paris, le 30 janvier 2025

dans son arrondissement « *l'Heure civique* », dispositif qui permet de mettre en relation des habitants souhaitant donner de leur temps et des associations de proximité qui ont besoin de volontaires.

Certaines initiatives existent déjà, comme l'application « *Dans Ma Rue* » qui permet aux Parisiens de signaler diverses anomalies et incivilités observées dans l'espace public.

Pour éviter que les données des plateformes ne soient utilisées uniquement à des fins lucratives, la puissance publique doit instaurer des régulations garantissant leur partage équitable. Cela pourrait inclure des obligations d'open data sur les données de mobilité ou encore la mise en place de normes éthiques en matière de gestion algorithmique.



Photo générée par l'IA

Préconisations

25 - En concertation avec les mairies d'arrondissement, réserver des places de stationnement existantes aux chauffeurs de VTC pour qu'ils puissent prendre des pauses et déposer leurs clients, notamment dans les gares parisiennes.

26 - Densifier le réseau de bornes de recharges des véhicules électriques pour faciliter le déploiement de flottes de véhicules électriques dans le secteur du transport de personnes.

27 - Demander aux plateformes de densifier la vérification de concordance d'identité entre le chauffeur et le détenteur du compte pour améliorer la sécurité des passagers, notamment celle des femmes.

28 - Valoriser les initiatives de relocalisation de l'économie du type « *Fabriqué à Paris* ».

29 - Développer le principe d'une plateforme alternative « *Acheter à Paris* » pour recenser et promouvoir les produits responsables, fabriqués et commercialisés à Paris, dans le respect des droits et des conditions de travail des livreurs. Un label spécifique pourrait être étudié en vue de l'accorder aux commerçants faisant appel à cette plateforme.

30 - Impulser des modèles économiques de plateformes éthiques et vertueux issus de l'économie sociale et solidaire (ESS) à l'instar des coopératives nantaise et bordelaise.

31 - Favoriser la cyclo-logistique du dernier kilomètre en valorisant les initiatives coopératives et éthiques et en développant une politique d'aménagement logistique innovante.

CONCLUSION

Le phénomène d'ubérisation induit des transformations profondes dans les modes de consommation et de travail à Paris. Il offre un certain nombre d'opportunités que la Ville doit exploiter et valoriser, tout en anticipant et régulant ses externalités négatives dans l'espace urbain, notamment les conséquences néfastes pour les travailleurs des plateformes.

L'essor de la plateformisation repose sur une utilisation croissante des outils numériques, qui entraîne une mutation des secteurs clés de la ville, tels que les transports, l'hébergement, le commerce et les services à la personne. Si cette dynamique a favorisé l'émergence de nouveaux services, elle a également déstabilisé certains acteurs traditionnels et transformé les services publics et leur accès, qui ont dû s'adapter à cette numérisation.

Par ailleurs, la plateformisation du travail a encouragé le développement du statut d'auto-entrepreneur, souvent perçu comme un vecteur d'autonomie et d'indépendance. Toutefois, cette mutation a engendré de fortes fluctuations de revenus, une absence de protection sociale garantie et une dégradation des conditions de travail pour de nombreux travailleurs concernés.

Face à ces défis, une action collective renforcée est nécessaire pour encadrer l'essor de l'ubérisation et de la plateformisation. Municipalités, État, syndicats, plateformes, commerçants et habitants doivent collaborer afin d'élaborer un modèle juste, équilibré et durable, conciliant innovation numérique, respect du droit du travail et qualité de vie urbaine. Cela implique notamment de promouvoir des alternatives comme les coopératives, les livraisons vertes ou encore des initiatives en cohérence avec la transition écologique et numérique.

Dans un contexte de transformation durable des villes, il est essentiel que Paris anticipe encore davantage les défis liés à ces mutations. C'est pourquoi la Mission propose une série de préconisations qui sont récapitulées ci-après.

PRÉCONISATIONS DE LA MISSION

I. La plateformisation : entre progrès et indispensable régulation

1. Demander à l'Observatoire des conditions de travail à Paris (APUR) de dédier une prochaine étude thématique aux travailleur·se.s de plateforme afin de mieux connaitre ces publics, leur démographie, leurs besoins en termes d'accès aux droits, et d'objectiver la problématique des risques liés à leur statut sur le territoire parisien. L'étude devra notamment porter sur la situation des femmes dans le travail ubérisé, afin de les identifier et de les informer de leurs droits.

2. Lancer une recherche en partenariat avec l'Institut de psychodynamique du travail, en complément de l'étude Santé Course, sur l'impact du travail des livreurs et des chauffeurs, notamment sur leur santé, en particulier le « coût cardiaque » et leur espérance de vie.

3. Créer un observatoire parisien de la plateformisation, en lien avec la Métropole du Grand Paris et la Région Île-de-France, qui abordera toutes les dimensions de l'économie de plateforme et ses évolutions, ainsi que leurs conséquences sur la vie parisienne en matière de droit du travail, d'urbanisme, de mobilité, de respect des services publics et d'égalité femme/homme.

4. Sensibiliser les parlementaires parisiens à la transposition de la directive (UE) 2024/2831 du 23 octobre 2024 relative aux travailleurs des plateformes créant un socle protecteur de droits pour les travailleurs.

II. Conséquences de la plateformisation sur les droits et les conditions de travail des travailleurs

5. En concertation avec les mairies d'arrondissement, impulser la création d'autres Maisons des coursiers à Paris, en fonction des besoins mis en évidence par l'étude demandée à l'APUR (accès aux droits, accès à la santé, repos, choix des implantations sur le territoire parisien, etc.). Ces différentes structures, de tailles variées et adaptées, en partenariat avec des associations et coopératives, pourraient travailler en réseau, avec chacune une spécialité et en mutualisant certains personnels (ex : un.e infirmier.e, un.e travailleur.euse social.e, etc.). Le modèle économique de ces structures – du type *Maison des Coursiers*, actuellement dépendant des seules subventions publiques - devra garantir leur pérennité financière. Sans attendre la transposition de la directive européenne établissant la présomption de salariat pour les travailleurs des plateformes, ces dernières doivent participer au financement de ces structures.

6. Demander aux plateformes de transmettre à tous leurs travailleurs un fascicule papier et numérique développé par la Ville et traduit en plusieurs langues, pour les informer des dispositifs de prévention de santé existants et leur indiquer les centres municipaux de santé pouvant les accueillir.

7. Développer en lien avec les plateformes, un fascicule d'information, papier et numérique, à destination des travailleurs des plateformes, en plusieurs langues, pour présenter les droits du statut d'auto-entrepreneur et les démarches administratives dont ils doivent s'acquitter.

8. Engager une politique « d'aller vers » pour entrer au contact des publics concernés et les informer de leurs droits à l'aide de ces fascicules.

9. Demander aux plateformes de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la transparence de leurs algorithmes et d'en donner les clés de compréhension :
- pour les travailleurs des plateformes et leurs représentants, afin de leur permettre de comprendre les décisions de management qui les concernent ;
- pour les clients, afin de leur permettre de comprendre comment et pourquoi certains contenus leur sont suggérés et comment leurs données sont utilisées.

10. Demander aux plateformes de supprimer le système de notation et de sanction des travailleurs des plateformes par les clients.

11. Réserver la livraison de colis et repas en étage au bénéfice des personnes ayant des difficultés à se déplacer (PMR, personnes âgées, femmes enceintes, etc.).

12. Demander aux commerces partenaires des plateformes, prioritairement aux grandes enseignes, de s'engager à accueillir les livreurs pendant les temps d'attente et leur permettre un accès à leurs sanitaires.

13. Étudier la possibilité d'augmenter le nombre de toilettes publiques.

14. Créer un fonds de dotation auquel les plateformes seraient appelées à participer, afin de proposer à leurs travailleurs des formations continues obligatoires, en vertu de l'article L7342 -3 du Code du travail (sécurité routière, RPS, VSS, etc.).

15. Ce fonds de dotation prévoira la fourniture des équipements nécessaires aux activités des travailleurs des plateformes, notamment en matière de sécurité (casque, gants, sac de livraison, imperméable, etc.).

16. Demander à l'État de renforcer les moyens d'action humains et matériels de l'Inspection du Travail dévolus au contrôle des conditions de travail au sein des plateformes.

17. Demander aux plateformes de mettre en place et de renforcer leurs dispositifs de lutte et de signalement des situations d'exploitation sexuelle de mineurs aux services judiciaires, administratifs, et aux associations concernées.

18. Renforcer les campagnes de sensibilisation auprès des jeunes, sur les réseaux sociaux, sur le danger de l'exploitation sexuelle et sur les violences sexistes et sexuelles via les plateformes.

19. Renforcer les moyens budgétaires de l'ASE dans la prévention, la formation et la prise en charge des situations de prostitution de mineurs.

III. Les défis urbains de l'ubérisation

20. Instaurer des quotas d'autorisations de meublés de tourisme, à l'instar de Saint-Malo ou Biarritz, quartier par quartier, en concertation avec les mairies d'arrondissement.

21. Solliciter auprès des plateformes un partage en continu avec la Ville et les mairies d'arrondissement de leurs données relatives aux meublés touristiques sur le territoire parisien, afin de faciliter la lutte contre les annonces illégales par les services de la Ville de Paris.

22. Modifier le système de déclaration de mise en location d'un meublé de tourisme nouvellement proposé pour lutter contre les offres d'annonces illégales en obligeant la fourniture de la déclaration de changement d'usage ou de destination ainsi que le diagnostic de performance énergétique (DPE) valide.

23. Demander aux plateformes de livraison de mettre en œuvre des moyens en vue de réduire les déchets, de limiter les emballages et l'usage unique (colis et repas), de déployer progressivement des solutions de réemploi et de lutter contre le gaspillage alimentaire.

24. Demander aux syndics de copropriété de signaler à la Ville et aux mairies d'arrondissement toute adresse pour laquelle un changement d'usage vers la location de meublés de tourisme contreviendrait au règlement de copropriété.

IV. Perspectives : vers un modèle équilibré et responsable pour la ville de demain

25. En concertation avec les mairies d'arrondissement, réserver des places de stationnement existantes aux chauffeurs de VTC pour qu'ils puissent prendre des pauses et déposer leurs clients, notamment dans les gares parisiennes.

26. Densifier le réseau de bornes de recharges des véhicules électriques pour faciliter le déploiement de flottes de véhicules électriques dans le secteur du transport de personnes.

27. Demander aux plateformes de densifier la vérification de concordance d'identité entre le chauffeur et le détenteur du compte pour améliorer la sécurité des passagers, notamment celle des femmes.

28. Valoriser les initiatives de relocalisation de l'économie du type « *Fabriqué à Paris* ».

29. Développer le principe d'une plateforme alternative « *Acheter à Paris* » pour recenser et promouvoir les produits responsables, fabriqués et commercialisés à Paris, dans le respect des droits et des conditions de travail des livreurs. Un label spécifique pourrait être étudié en vue de l'accorder aux commerçants faisant appel à cette plateforme.

30. Impulser des modèles économiques de plateformes éthiques et vertueux issus de l'économie sociale et solidaire (ESS) à l'instar des coopératives nantaise et bordelaise.

31. Favoriser la cyclo-logistique du dernier kilomètre en valorisant les initiatives coopératives et éthiques et en développant une politique d'aménagement logistique innovante.

ANNEXES

Annexe 1 : Lettre demandant la création de la MIE et élus signataires

Annexe 2 : Exposé des motifs du projet de délibération

Annexe 3 : Délibération demandant la création de la MIE

Annexe 4 : Trombinoscope des membres de la MIE

Annexe 5 : Liste des personnes auditionnées

Annexe 6 : Calendrier des séances d'auditions et de la visite de terrain

Annexe 7 : Liste des contributions écrites adressées à la Mission

Annexe 8 : Bibliographie sommaire

Annexe 9 : Préconisations des groupes politiques

ANNEXE 1 : LETTRE DEMANDANT LA CRÉATION DE LA MIE ET ÉLUS SIGNATAIRES

VILLE DE PARIS

Groupe Communiste et Citoyen

Mme Anne Hidalgo
Maire de Paris
Hôtel de Ville de Paris
3, rue Lobau
75 004 Paris

Paris, le 30 mai 2024

Objet : Constitution d'une Mission d'Information et d'Évaluation sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions »

Madame la maire,

En application de l'article 22 du règlement intérieur du Conseil de Paris, nous, élus du groupe Communiste et Citoyen signataires du présent courrier tenons à vous faire part de notre demande de création d'une Mission d'Information et d'Évaluation sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions ».

Depuis plusieurs années, nous constatons dans le monde et à Paris le développement de l'ubérisation, parfois également appelée plateformisation. Ce phénomène consiste en l'utilisation de services permettant aux professionnels et aux clients de se mettre en contact direct, de manière quasi instantanée, grâce à l'utilisation d'une plateforme numérique.

L'ubérisation touche différents domaines de l'économie qui impactent directement notre capitale, et changent le quotidien de nombre de Parisiennes et de Parisiens. L'économie de plateformes agit directement sur la précarité des travailleurs, sur l'empreinte environnementale et sociale des consommateurs, sur les nuisances subies par nos habitants, sur les fragiles équilibres de notre ville, sans oublier les stratégies d'optimisation fiscales qu'elles mettent en place.

Le recours aux services de plateforme déstabilise les fonctions essentielles de la ville en matière de commerce, de logement, de mobilités, de l'accès à la santé ou encore d'organisation ou de réappropriation de l'espace public...

C'est le cas de l'hôtellerie et du logement. Paris fait face depuis le milieu des années 2010 au développement massif de plateformes telles que Airbnb ou Booking.com. Le nombre de locations disponibles sur ces plateformes se compte aujourd'hui par milliers et sont autant de logements retirés du marché locatif parisien.

Le secteur des transports de personnes est également impacté avec la création de plateformes telles que Uber. Leur développement modifie les mobilités dans la capitale et engendre d'importantes conséquences sur les autres acteurs de ce secteur déjà existants.

Souvent portés par les mêmes plateformes, les services de livraison se sont massifiés à travers des applications comme Deliveroo et UberEats. Le modèle économique de ces livraisons s'appuie aujourd'hui largement sur la précarisation de travailleurs souvent sans-papiers.

Devant la rapidité de la transformation de notre ville que ces plateformes provoquent, il est urgent que des collectivités locales comme la nôtre engagent un travail de réflexion pour sortir de cette logique libérale qui déstabilise notre environnement.

Cette ubérisation touche donc de nombreux domaines liés à la vie quotidienne de nos concitoyens et s'appuie aujourd'hui largement sur le statut d'auto-entrepreneur. Elle pose la question du travail et des modèles sociaux que nous souhaitons soutenir ici, à Paris.

Cette diversité d'impacts qui touche l'ensemble des domaines de nos vies nous oblige, en tant qu'élus, à nous pencher sur ce sujet de l'ubérisation dans la capitale. Pour cela, nous devons répondre à ces questions essentielles : dans quelle mesure l'ubérisation est-elle aujourd'hui un handicap ou un atout pour notre capitale et faut-il la réguler davantage ? Quelles sont la nature et l'ampleur des perturbations qu'elles provoquent ? Quels outils publics ou coopératifs alternatifs peuvent être mis en place par les acteurs locaux ? Comment prévenir et construire une réponse publique aux externalités négatives créées par ces plateformes ? Comment la puissance publique peut-elle s'emparer de la question algorithmique ? Les perspectives qu'offrent ces plateformes sont-elles porteuses d'un projet politique viable ?

Si la Ville de Paris a engagé un travail important concernant plusieurs domaines liés à ce phénomène, nous proposons avec cette Mission d'Information et d'Évaluation (MIE) d'envisager l'ubérisation comme une problématique globale impactant l'ensemble des domaines de nos vies.

Aux côtés de nombreux acteurs civils, scientifiques et institutionnels, cette mission d'information et d'évaluation devra réaliser les objectifs suivants :

- Évaluation du développement de l'ubérisation à Paris dans l'ensemble des domaines aujourd'hui concernés ;
- Évaluation des potentiels manquements des différentes plateformes à la législation et réglementation en vigueur et des dégradations éventuelles provoquées par les plateformes sur l'ensemble des secteurs qui composent la vie quotidienne des parisiennes et des parisiens (offres de santé, de transports, de logistique et livraison, de location immobilière, de commerces ; service à la personne, collecte et marchandisation de données...)
- Évaluation de l'impact des plateformes sur l'espace public parisien (cadenas AirBNB accrochés au mobilier urbain, dark kitchens et dark store)
- Évaluation des différents dispositifs mis en place par la Ville de Paris afin de réguler ce phénomène ;
- Évaluation des conséquences du développement de l'économie de plateforme sur l'emploi et les conditions de travail sur le territoire parisien
- Évaluation et consultation des expériences engagées par d'autres métropoles mondiales afin de réguler davantage cette ubérisation ;
- Évaluation des méthodes à améliorer, à développer ou à créer à Paris pour faire face à l'ubérisation & engagement d'une réflexion sur les conséquences de l'économie de plateforme sur la question de la fiscalité locale.
- Évaluation de perspectives en matière réglementaire ainsi que des alternatives aux services créés, proposés et rendus par les plateformes (service public, soutien à l'économie sociale et solidaire)
- Cartographie des différents secteurs de l'économie parisienne faisant l'objet d'une « ubérisation »
- ...

A ce titre, il nous semble essentiel de solliciter les différents acteurs impliqués dans l'ubérisation ou la plateformisation de notre société ainsi que des experts spécialisés sur ce sujet à l'occasion des auditions de cette MIE. Celles-ci auront pour but d'effectuer un constat éclairé de la situation parisienne. Ces réflexions devront faire émerger des propositions efficaces pour réguler davantage les plateformes.

Cette mission d'information et d'évaluation s'inscrira dans cette démarche et aboutira à un rapport permettant d'éclairer le Conseil de Paris sur ces questions et de formuler des propositions concrètes en la matière. C'est en ce sens que nous vous remercions par avance de bien vouloir inscrire cette demande de MIE à l'ordre du jour du prochain Conseil de Paris.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Maire, l'expression de nos salutations distinguées.

Ian BROSSAT
Sénateur
Co-Président du Groupe

Raphaëlle PRIMET
Co-Présidente du Groupe

et les 31 cosignataires dont la liste figure en annexe

ANNEXE

Liste des signataires de la demande de MIE relative à l' « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions »

1. Ian Brossat
2. Raphaëlle Primet
3. Jean-Noël Aqua
4. Jacques Baudrier
5. Hélène Bidard
6. Nicolas Bonnet Oulaldj
7. Jean-Philippe Gillet
8. Barbara Gomes
9. Camille Naget
10. Laurence Patrice
11. Béatrice Patrie
12. Rémi Féraud
13. Geneviève Garrigos
14. Marie-José Raymond-Rossi
15. Jean-Philippe Daviaud
16. Halima Jemni
17. Boris Jamet-Fournier
18. Florian Sitbon
19. Roger Madec
20. Dominique Kielemoës
21. Nathalie Laville
22. Delphine Terlizzi
23. Gauthier Caron-Thibault
24. Emmanuel Coblence
25. Maya Akkari
26. Alexandra Cordebard
27. François Vauglin
28. Eric Pliez
29. Eric Lejoindre
30. Jérôme Coumet
31. Ariel Weil

ANNEXE 2 : EXPOSÉ DES MOTIFS DU PROJET DE DÉLIBÉRATION

Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires
Service du Conseil de Paris

2024 DDCT 143 Création d'une mission d'information et d'évaluation sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions »

PROJET DE DÉLIBÉRATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les co-présidents du groupe Communiste et Citoyen m'ont saisie d'une demande signée par 31 élues et élus de leur groupe et du groupe Paris en Commun, visant à créer une mission d'information et d'évaluation sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions ». La présidence en reviendra, comme cela est la règle, au groupe qui en est à l'initiative.

J'ai accepté d'inscrire à l'ordre du jour de notre assemblée la création de cette mission. En effet, l'ubérisation – ou plateformisation – si elle permet une grande souplesse grâce à une mise en contact directe et de manière quasi-instantanée des clients et des prestataires via des plateformes, est aussi source de précarité pour les travailleuses et travailleurs de ces plateformes et de déstabilisation en matière de commerce, de logement, de mobilités, d'accès à la santé ou encore d'organisation ou de réappropriation de l'espace public.

Cette mission devra notamment s'attacher à:

- Dresser un état des lieux concernant l'ubérisation à Paris : son développement, sa place, la nature des activités et les secteurs concernés ;
- Évaluer les conséquences de la plateformisation sur l'espace public parisien et l'urbanisme, sur l'emploi et les conditions de travail à Paris, sur la fiscalité locale, sur le logement et plus globalement sur tous les secteurs qui composent la vie quotidienne des Parisiennes et des Parisiens (santé, transports, etc.) ;
- Évaluer les moyens et les stratégies mis en œuvre par la Ville de Paris pour répondre à ces différents enjeux et leurs possibles évolutions ;
- Formuler des propositions éventuelles de régulation de l'ubérisation à Paris.

La mission d'information et d'évaluation (MIE) procèdera à l'audition des divers acteurs et experts concernés et pourra consulter d'autres métropoles afin d'examiner comment ces dernières gèrent et encadrent ce phénomène. Au terme de ses travaux, elle pourra ainsi formuler des préconisations.

Il s'agira de la vingtième MIE conduite au sein de la Ville de Paris et de la sixième de la présente mandature. Ce dispositif institué en 2008 au sein du Conseil de Paris, a montré son efficacité. Les rapports rendus par les MIE témoignent en effet de la volonté de leurs membres d'aboutir à un constat partagé et à la formulation de propositions consensuelles dans l'intérêt des Parisiennes et des Parisiens.

Je souhaite bien entendu qu'il en soit de même pour la mission dont je vous demande d'approuver aujourd'hui la création.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

ANNEXE 3 : DÉLIBÉRATION DEMANDANT LA CRÉATION DE LA MIE

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat
le 18 juillet 2024

CONSEIL DE PARIS

Extrait du registre des délibérations

Séance des 8, 9, 10, 11 et 12 juillet 2024

2024 DDCT 143 Création d'une mission d'information et d'évaluation sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions ».

Mme Afaf GABELOTAUD, rapporteure

Le Conseil de Paris,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L2121-22-1 ;

Vu l'article 22 du règlement intérieur du Conseil de Paris ;

Vu la lettre du 30 mai 2024 de M. Ian BROSSAT et Mme Raphaëlle PRIMET, co-présidents du Groupe Communiste et Citoyen, demandant la création d'une mission d'information et d'évaluation ayant pour thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions » ;

Considérant que ce thème constitue une question d'intérêt pour la Ville de Paris ;

Vu le projet de délibération en date du 11 juin 2024 par lequel Madame la Maire de Paris lui demande la création d'une mission d'information et d'évaluation sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions » ;

Sur le rapport présenté par Madame Afaf GABELOTAUD, au nom de la 1ère Commission,

Délibère :

Article 1 : Une mission d'information et d'évaluation est formée au sein du Conseil de Paris sur le thème « Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions ».

Article 2 : La mission débutera le 26 septembre 2024 pour une durée de six mois.

Article 3 : Cette mission est composée de 15 conseillers de Paris désignés à la proportionnelle des groupes, avec un minimum d'un élu par groupe. Chaque groupe peut également désigner un suppléant.

Article 4 : A l'issue de la mission, le rapport sera soumis au vote de ses membres. À défaut d'une adoption unanime, des contributions pourront être annexées au rapport. Après adoption, le rapport sera inscrit à l'ordre du jour et débattu au Conseil de Paris.

Article 5 : La mission sera assistée dans ses travaux par le Direction de la démocratie, des citoyen.ne.s et des territoires. Les directions de la collectivité, sous l'autorité de la secrétaire générale de la Ville de Paris, répondront à toutes demandes de documentation de la mission. Les adjoints à la Maire qui, sans en être membres, sont concernés par le champ de la mission participeront aux travaux de celle-ci sans voix délibérative.

La Maire de Paris,

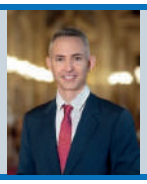


Anne HIDALGO

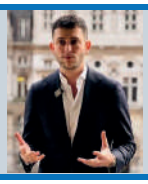
ANNEXE 4 : TROMBINOSCOPE DES MEMBRES DE LA MIE

Trombinoscope MIE « UBERISATION DANS LA VILLE : ETAT DES LIEUX, DEFIS, PROPOSITIONS »

[redacted] Membres titulaires



Président
Ian BROSSAT
18 - Groupe Communiste et Citoyen



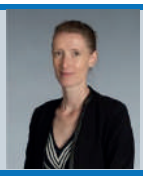
Rapporteur
Paul HATTE
17 - Groupe Union Capitale



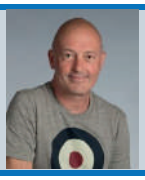
Jack-Yves BOHBOT
17 - Groupe Les Républicains, Les Centristes Demain Paris !



Marie-Caroline DOUCERE
15 - Groupe Union Capitale



Maud GATEL
15e - Groupe MoDem et Indépendants



Jean-Philippe GILLET
19e - Groupe Communiste et Citoyen



Jérôme GLEIZES
20 - Groupe Ecologiste de Paris



Alexis GOVCIYAN
9e - Groupe MoDem et Indépendants



Dominique KIELEMOES
11e - Groupe Paris en commun



Jean-Baptiste OLIVIER
13e - Groupe Changer Paris



Eric PLIEZ
20e - Groupe Paris en commun



Sylvain RAIFAUD
10 - Groupe Écologiste de Paris



Florian SITBON
15e - Groupe Paris en commun



Élisabeth STIBBE
13 Groupe Les Républicains, Les Centristes Demain Paris



Ariel WEIL
Paris Centre - Groupe Paris en commun

Membres suppléants



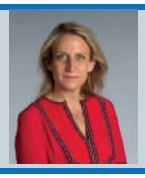
Véronique BALDINI
16e - Groupe Changer Paris



Pierre CASANOVA
5e - Groupe MoDem et Indépendants



Geneviève GARRIGOS
20e - Groupe Paris en commun



Catherine IBLED
15e - Groupe Union Capitale



Carline LUBIN- NOEL
17e - Groupe Les Républicains, Les Centristes Demain Paris !



Aminata NIAKATE
15e - Groupe Ecologiste de Paris



Raphaelle PRIMET
20 Groupe Communiste et Citoyen

ANNEXE 5 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Liste des intervenants
(Par ordre alphabétique)

ABDELNOUR Sarah, Maitresse de conférences en sociologie à l'Université Paris Dauphine, séance n°1 du 3 octobre 2024

AKTOUCHE Hichem, Secrétaire du syndicat SUD commerces et services en Ile-de-France, séance n°6 du 5 décembre 2024

ANTOINE Sophie, Responsable juridique et plaidoyer de l'ACPE (association de lutte contre la prostitution des enfants), séance n°11 du 30 janvier 2025

AONZO Thomas, président du syndicat Union-Indépendants, séance n°4 du 14 novembre 2024

AULNAY Vincent, membre du collectif Parisvsbnb, séance n°7 du 12 décembre 2024

BARAUD-SERFATY Isabelle, Fondatrice d'IBICITY, agence de conseil en économie urbaine, enseignante à Sciences Po, séance n° 8 du 9 janvier 2025

BASTA Diederik, Responsable innovation espace urbain, responsable du programme mobilité intelligente à la Ville d'Amsterdam, séance n°10 du 23 janvier 2025

BASTIDE Julie, Sous-directrice adjointe de la prévention et de la protection de l'enfance, séance n°11 du 30 janvier 2025

BAUDRIER Jacques, adjoint à la Maire en charge du logement et de la transition écologique du bâti, séance n°7 du 12 décembre 2024

BEN ALI Brahim, secrétaire général de l'intersyndical des VTC, séance n°4 du 14 novembre 2024

BERENDS Klaas, Responsable du programme taxis à la Direction des transports et de l'espace public de la Ville d'Amsterdam, séance n°10 du 23 janvier 2025

BERTHELIN Thibault, Responsable affaires publiques et entreprises du MEDEF Paris, séance n°3 du 7 novembre 2024

BERTHET Martine : sénatrice, présidente de la mission d'information du Sénat sur le thème : « L'ubérisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi ? » (Septembre 2021), séance n°4 du 14 novembre 2024

BEYER Séverine, médecin, référente technique et plaidoyer Santé Environnement chez Médecins du Monde, séance n°3 du 7 novembre 2024

BLONDEL Joel, Directeur général de L'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE), séance n°3 du 7 novembre 2024

BONNET OULALDJ Nicolas, adjoint à la Maire en charge de toutes les questions relatives au commerce, à l'artisanat, aux professions libérales, aux métiers d'art et à la mode, séance n°11 du 30 janvier 2025

BOTTON Hugo, doctorant au bureau d'études Le Compas, séance n°4 du 14 novembre 2024

BOULARD Geoffroy, Maire du 17ème arrondissement, séance n°11 du 30 janvier 2025

BOUSMAH Marwân-al-Qays, co-responsable scientifique de l'étude « Santé-Course » sur la santé des livreurs de plateformes, séance n°3 du 7 novembre 2024

CATTAN Jean, secrétaire général du conseil national du numérique, séance n°2 du 17 octobre 2024

CHAIBI Leïla, députée européenne, séance n°11 du 30 janvier 2025

CHATELLIER Régis, chargé d'études usages, innovation et prospective à la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), séance n°4 du 14 novembre 2024

COUPECHOUX Sarah, responsable de la Mission Europe à la fondation pour le logement des défavorisés, séance n°7 du 12 décembre 2024

DABLANC Laetitia, urbaniste, Directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel, directrice de la Chaire *Logistics City* consacrée à la logistique urbaine, aux nouvelles tendances de consommation en ligne, à l'urbanisme et l'immobilier de la logistique, séance n°6 du 5 décembre 2024

DE KERRET Emmeline, cheffe du service de la protection de l'habitation et de l'encadrement des locations touristiques (SPHELT) à la direction du logement et de l'habitat de la Ville de Paris, séance n°7 du 12 décembre 2024

DELALANDE Pierre, Directeur des affaires publiques France, Bénélux, Nord de l'Europe et affaires européennes de Uber, séance n°8 du 9 janvier 2025

DELISLE Eric, chef du service de l'emploi, des solidarités, du sport et de l'habitat, séance n°4 du 14 novembre 2024

DELVAU Franck, président de l'union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) Paris-Ile de France, séance n°7 du 12 décembre 2024

DESGREES DU LOU Annabel, co-responsable scientifique de l'étude « Santé-Course » sur la santé des livreurs de plateformes, séance n°3 du 7 novembre 2024

EL KAOUN-GABELOTAUD Afaf, Adjointe à la Maire chargée de toutes les questions relatives aux entreprises, à l'emploi et au développement économique, séance n°1 du 3 octobre 2024

EULRY Clément, directeur général de Aibnb France, séance n°7 du 12 décembre 2024

GAYTE Aurore, journaliste à l'Express, spécialiste des nouvelles technologies, séance n°2 du 17 octobre 2024

GENOUD-PRACHEX Axel, Chargé de campagne logistique urbaine et affaires publiques de Respire, séance n°8 du 9 janvier 2025

Erreur ! Source du renvoi introuvable.séance n°8 du 9 janvier 2025

HADJIPANAYOTOU Antony, Président de l'U2P (Union des entreprises de proximité) Ile-de-France, séance n°3 du 7 novembre 2024

JEANNOT Gilles, sociologue, président du département sciences humaines et sociales de l'École nationale des ponts et chaussées, séance n°9 du 16 janvier 2025

JULLIEN Bernard, Maitre de conférences en économie, séance n°3 du 7 novembre 2024

KEFI Michael, Directeur juridique et des affaires publiques de Stuart, séance n°3 du 7 novembre 2024

LABASSE Alexandre, Directeur général de l'Atelier parisien d'urbanisme, séance n°1 du 3 octobre 2024

LANGLAIS Juliette, directrice des affaires publiques, Europe, Moyen-Orient, Afrique de Airbnb, séance n°7 du 12 décembre 2024

LAVAUD Julien, Directeur des relations extérieures, de Deliveroo France, séance n°6 du 5 décembre 2024

LECLERCQ Grégoire, Président de la Fédération nationale des autoentrepreneurs et micro-entrepreneurs , animateur de l'Observatoire de l'ubérisation, séance n°1 du 3 octobre 2024

LE LUDEC Clément, docteur en sociologie, séance n°2 du 17 octobre 2024

LEMOZY Fabien, chercheur à l'Institut psychodynamique du travail et auteur d'une étude sur les conséquences sur la santé mentale du travail sur les plateformes, séance n°3 du 7 novembre 2024

LIENART Circé, coordinatrice de la Maison des coursiers, visite de la Maison des coursiers le 16 janvier 2025

MAHJOUBI Mounir, ancien secrétaire d'État chargé du numérique, séance n°2 du 17 octobre 2024

MARIÉ Mélanie, chargée de plaidoyer à l'ECPAT France (End child prostitution, child pornography & trafficking of children for sexual purposes), séance n°11 du 30 janvier 2025

MARISSAL Pierric, journaliste à l'Humanité, spécialiste des questions numériques, séance n°2 du 17 octobre 2024

MAUDET Carole, sous-directrice du contrôle fiscal, du pilotage et de l'expertise juridique, adjointe au chef du service de la sécurité juridique et du contrôle fiscal au sein de la direction générale des finances publiques – Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, séance n°5 du 28 novembre 2024

MESSAOUDI Kayna, Directrice livraison à domicile e-commerce et partenariats du Groupe Carrefour, séance n°6 du 5 décembre 2024

MONNIER Jean-Marie, Professeur d'économie au centre d'économie de la Sorbonne, du CNRS et de l'université Paris I, séance n°5 du 28 novembre 2024

MULEMBA Rémi, Responsable des affaires publiques de Deliveroo France, séance n°6 du 5 décembre 2024

MUR Eva, Directrice d'inspection sur les plateformes de location touristique à la Ville de Barcelone, séance n°10 du 23 janvier 2025

NAMADE Nathalie, Directrice des affaires publiques du Groupe Carrefour, séance n°6 du 5 décembre 2024

NETTER Emmanuel, Professeur de droit privé, spécialisé en droit du numérique, séance n°1 du 3 octobre 2024

NGO KY CLAVERIE Marie-Sophie, Directrice générale du MEDEF Paris, séance n°3 du 7 novembre 2024

PATON Xavier, Responsable de la mobilité, des infrastructures et des services urbains de la Ville de Barcelone, séance n°10 du 23 janvier 2025

PERIN Laurent, CGT Finances, séance n°5 du 28 novembre 2024

PIMOT Jérôme, cofondateur du collectif des livreurs autonomes de Paris (CLAP), séance n°4 du 14 novembre 2024

POPERL Kevin, co-fondateur de CoopCycle, séance n°3 du 7 novembre 2024

POULAIN Lauranne, Responsable des affaires publiques de Too Good To Go France, séance n°6 du 5 décembre 2024

Erreur ! Source du renvoi introuvable.séance n°8 du 9 janvier 2025

RIOUX Ludovic, Représentant de la Fédération CGT des transports et créateur du collectif CGT des livreurs lyonnais, séance n°3 du 7 novembre 2024

SEGURA Alexandre, co-fondateur de CoopCycle, séance n°3 du 7 novembre 2024

SIMONNET Danielle, députée de la 15e circonscription de Paris, séance n°2 du 17 octobre 2024

TEKÉ Nicole, doctorante en sociologie à l'université Paris Nanterre-IDHES, séance n°5 du 28 novembre 2024

VICENTE Matthieu, Maître de conférences en droit privé, séance n°3 du 7 novembre 2024

VIDIT François, représentant du syndicat SUD Commerces et Services Île-de-France, séance n°4 du 14 novembre 2024

Erreur ! Source du renvoi introuvable., séance n°8 du 9 janvier 2025

VIREY Emma, directrice des opérations de Lulu dans ma rue, séance n°8 du 9 janvier 2025

VOET Ludovic, Secrétaire confédéral de la Confédération européenne des syndicats, séance n°3 du 7 novembre 2024

WATRIN Laurent, Adjoint au Maire de Nancy, délégué à la démocratie coopérative, à l'innovation des politiques publiques et à la ville numérique, séance n°10 du 23 janvier 2025

ANNEXE 6 : CALENDRIER DES SÉANCES D'AUDITIONS ET DE LA VISITE DE TERRAIN

24 septembre 2024 - séance d'installation de la MIE **- Élection du président et du rapporteur** **- Échanges autour du calendrier prévisionnel** **- Proposition d'une méthodologie et d'un programme de travail**	
3 octobre 2024 - séance d'auditions n°1 : Uberisation, économie de plateforme, économie numérique…. Définitions	
Sarah ABDELNOUR	Maîtresse de conférences à l'Université Paris Dauphine (PSL)
Afaf EL KAOUN-GABELOTAUD	Adjointe à la Maire chargée de toutes les questions relatives aux entreprises, à l'emploi et au développement économique
Alexandre LABASSE	DG de l'Atelier parisien de l'urbanisme
Grégoire LECLERCQ	Président de la fédération nationale des autoentrepreneurs et micro-entreprenenurs
Emmanuel NETTER	Professeur de droit privé spécialisé en droit du numérique
17 octobre 2024 – séance d'auditions n°2 : Le numérique au cœur de l'ubérisation	
Jean CATTAN	Secrétaire général du Conseil national du numérique
Aurore GAYTE	Journaliste spécialisée dans les nouvelles technologies à l'Express
Clément LE LUDEC	Docteur en sociologie
Mounir MAHJOUBI	Ancien secrétaire d'État chargé du numérique
Pierric MARISSAL	Journaliste à l'Humanité spécialiste des questions numériques
Danielle SIMONNET	Députée de la 15ème circonscription de Paris
7 novembre 2024 – séance d'auditions n°3 : Quelles conséquences sur le monde du travail ? État des lieux	
Thibault BERTHELIN	Responsable affaires publiques et entreprises MEDEF Paris
Séverine BEYER	Médecin, référente technique et plaidoyer santé environnementale chez Médecins du Monde
Joel BLONDEL	Directeur général de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE)
Marwân-al-Qays BOUSMAH	Co-responsable scientifique de l'étude « Santé-Course » sur la santé des livreurs de plateformes
Annabel DESGREES DU LOU	Co-responsable scientifique de l'étude « Santé-Course » sur la santé des livreurs de plateformes
Antony HADJIPANAYOTOU	Président de l'U2P Ile de de France
Bernard JULLIEN	Maître de conférences en économie
Michael KEFI	Directeur juridique et directeur des affaires publiques de Stuart
Fabien LEMOZY	Chercheur à l'institut psychodynamique du travail et co-auteur d'un rapport d'étude sur les conséquences sur la santé mentale pour les travailleurs et travailleuses des plateformes
Marie-Sophie NGO KY CLAVERIE	Directrice générale du MEDEF Paris

Kevin POPERL	Co-fondateur de CoopCycle
Ludovic RIOUX	Représentant de la fédération CGT des transports et créateur du collectif CGT des livreurs lyonnais
Alexandre SEGURA	Co-fondateur de CoopCycle
Matthieu VICENTE	Maître de conférences en droit privé
Ludovic VOET	Secrétaire confédéral de la confédération européenne des syndicats
14 novembre 2024 – séance d'auditions n°4 : Quelles conséquences sur le monde du travail ? Les outils de la régulation	
Thomas AONZO	President de Union-Indépendants
Brahim BEN ALI	SG de l'intersyndicale des VTC
Martine BERTHET	Sénatrice, présidente de la Mission d'information sur l'Ubérisation *« l'uberisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi ? »*
Hugo BOTTON	Doctorant au Compas
Régis CHATELLIER	Chargé d'études usages, innovation et prospective à la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL)
Eric DELISLE	Chef du service de l'emploi, des solidarités, du sport et de l'habitat à la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL)
Jérôme PIMOT	Cofondateur du Collectif des livreurs autonomes de Paris (CLAP)
François VIDIT	Syndicat SUD Commerces et Services Ile de France
28 novembre 2024 – séance d'auditions n°5 : Quelles conséquences en matière de fiscalité locale et nationale ?	
Carole MAUDET	Sous-directrice, adjointe au chef de service de la sécurité juridique et du contrôle fiscal à la direction générale des finances publiques – Ministère des finances
Jean-Marie MONNIER	Professeur d'économie – Centre d'économie de la Sorbonne, CNRS et Université Paris 1
Laurent PERIN	CGT finances
Nicole TEKE	Doctorante en sociologie
5 décembre 2024 – séance d'auditions n°6 : Quelles conséquences sur le commerce, l'artisanat et l'économie locale ?	
Hichem AKTOUCHE	Secrétaire du syndicat SUD Commerces et Services en IDF
Laetitia DABLANC	Professeur d'université Gustave Eiffel
Julien LAVAUD	Directeur des relations extérieures de Deliveroo France
Kayna MESSAOUDI	Directrice livraison à domicile E-commerce et partenariats marketplace de Carrefour
Rémi MULEMBA	Responsable des affaires publiques de Deliveroo France
Nathalie NAMADE	Responsable des affaires publiques du groupe Carrefour
Lauranne POULAIN	Responsable des affaires publiques de Too Good To Go France
12 décembre 2024 – séance d'auditions n°7 : Quelles conséquences en matière de logement, y compris d'immobilier de tourisme ?	

Vincent AULNAY	Membre du collectif ParisvsBnB
Jacques BAUDRIER	Adjoint à la Maire en charge du logement et de la transition écologique du bâti
Sarah COUPECHOUX	Responsable de la mission Europe de la Fondation pour le logement des défavorisés
Emmeline DE KERRET	Cheffe du service de la protection de l'habitation et de l'encadrement des locations touristiques (DLH)
Frank DELVAU	Président de l'union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH) Paris-Ile de France
Clément EULRY	Directeur France et Belgique de Airbnb
Juliette LANGLAIS	Directrice des Affaires publiques, Europe, Moyen-Orient, Afrique de Airbnb
9 janvier 2025 – séance d'auditions n°8 : Quelles conséquences en termes d'urbanisme et d'externalités négatives (environnement, transports, social, etc.)?	
Isabelle BARAUD-SERFATY	Fondatrice d'IBICITY, agence de conseil en économie urbaine, enseignante à Sciences Po
Pierre DELALANDE	Directeur des affaires publiques France, Benelux, Nord de l'Europe et affaires européennes de Uber [redacted]
Axel GENOUD-PRACHEX	Chargé de campagne logistique urbaine et affaires publiques de Respire
Laurene GUARDIOLA	Responsable des affaires publiques de Uber France
Tony RENUCCI	Directeur général de Respire
Charles-Edouard VINCENT	Président et fondateur de Lulu dans ma rue
Emma VIREY	Directrice des opérations de Lulu dans ma rue
16 janvier 2025 – séance d'auditions n°9 : Vers une ubérisation des secteurs non-marchands (santé, éducation) … Quelles conséquences pour nos services publics ?	
Gilles JEANNOT	Sociologue, chercheur au LATTS (Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés) à l'école nationale des ponts et chaussées, co-auteur de « *La privatisation numérique. Déstabilisation et réinvention du service public* »
VISITE DE LA MAISON DES COURSIERS avec Circé LIENART, coordinatrice de la Maison des coursiers	
23 janvier 2025 – séance d'auditions n°10 : Comparaison régionale et internationale globale	
Diederik BASTA	Responsable innovation espace urbain, responsable du programme mobilité intelligente d'Amsterdam
Klaas BERENDS	Responsable du programme taxis à la direction des transports et de l'espace public d'Amsterdam
Eva MUR	Directrice d'inspection, sur les plateformes de location touristique de Barcelone
Xavier PATON	Responsable de la mobilité, des infrastructures et des services urbains de Barcelone

Laurent WATRIN	Adjoint au maire de Nancy, délégué à la démocratie coopérative, à l'innovation des politiques publiques et à la ville numérique
30 janvier 2025 – séance d'auditions n°11	
Sophie ANTOINE	Responsable juridique et plaidoyer de l'ACPE (association de lutte contre la prostitution des enfants)
Julie BASTIDE	Sous-directrice adjointe de la prévention et de la protection de l'enfance - DSOL
Nicolas BONNET OULALDJ	Adjoint à la Maire en charge de toutes les questions relatives au commerce, à l'artisanat, aux professions libérales, aux métiers d'art et à la mode
Geoffroy BOULARD	Maire du 17ème arrondissement
Leila CHAIBI	Députée européenne
Mélanie MARIÉ	Chargée de plaidoyer à l'ECPAT France (End child prostitution, child pornography & trafficking of children for sexual purposes),

ANNEXE 7 : LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES ADRESSÉES À LA MISSION

Liste des contributions écrites

- Préfecture de Police
- Fanny GALLOT, historienne et Aurore KOECHLIN, sociologue
- Quentin PARRINELLO, Policy director – EU Tax Observatory
- Club d'hôtes Paris Airbnb
- Baptiste CAPRON, directeur général de Se Loger et de Meilleurs Agents
- Jeanne RICHON, doctorante, auteure d'une thèse sur les locations de meublés de courte durée dans le Grand Paris
- Lamia EL AARAJE, adjointe à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, de l'accessibilité universelle et des personnes en situation de handicap
- David BELLIARD, adjoint à la Maire de Paris en charge de de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la route et de la voirie
- Julie SALOMON, Pédiatre à l'hôpital Necker Enfants Malades et directrice médicale chez Qare

ANNEXE 8 : BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Bibliographie

APUR
Banque de données sur le commerce parisien (BDcom)
Les logements inoccupés à Paris, état des lieux, mise en perspective historique et leviers pour l'action publique, décembre 2023
Les auto-entrepreneurs dans les quartiers de la politique de la ville à Paris, juin 2023
Observatoire de l'économie parisienne - bilan de l'année 2023, avril 2024
Drive piétons, dark kitchens, dark stores - Les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris, février 2022
Évolution des mobilités dans le Grand Paris - Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes, juin 2021

ARCOM, Le Pôle Numérique ARCEP-ARCOM, Référentiel des usages numériques 2024

Assemblée nationale
Rapport de la commission d'enquête « Les révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences », juillet 2023 (Benjamin HADDAD, président et Danielle SIMONNET, rapporteure)
Rapport d'information sur le quick commerce (par Mmes Maud GATEL et Anaïs SABATINI, députées)

CASILLI Antonio, En attendant les robots. Enquête sur le travail du clic. Seuil, Paris (Collection La couleur des idées), 2019

Centre population et développement, Marwân-al-Qays BOUSMAH, SANTE-COURSE - La plateformisation de l'économie face aux inégalités sociales de santé : le cas des coursiers des plateformes numériques

DARES, Les travailleurs de plateforme : quels profils et quelles conditions de travail ? Analyses N° 69, novembre 2024

Entreprendre (site officiel d'information administrative et de démarches pour les entreprises), Comment se distingue le travailleur indépendant du salarié ? janvier 2023

Fondation pour le logement des défavorisés
4ème baromètre de l'encadrement des loyers, 12 septembre 2024
La Ville est à nous ! – Comment encadrer Airbnb face à la pénurie de logement, novembre 2020

FROUIN Jean-Yves, Rapport au Premier ministre, Réguler les plateformes numériques de travail, 2020

GOMES Barbara (Thèse), Le droit du travail à l'épreuve des plateformes numériques, Université de Nanterre 2018

INSEE, Capacité des communes en hébergement touristique en 2025

Institut Montaigne, Travailleurs des plateformes : liberté oui, protection aussi, avril 2019

KOECHLIN Aurore et GALLOT Fanny, Analyse sociologique de l'appréhension de la protection sociale par des travailleuses de plateformes : une analyse par le prisme du genre, Étude France, 2023

La Gazette des communes
LECHENET Alexandre, Les collectivités à la recherche du dialogue avec les « dark stores », 2 mars 2022
MENGUY Brigitte, Ubérisation : ce far west où les collectivités commencent à répliquer, 5 mars 2018

Le Courrier des Maires et des élus locaux, SOUTRA Hugo, En proie à l'ubérisation, les villes feront elles plier les plateformes numériques et l'État ? 29 novembre 2022

Le Défenseur des droits, Rapport annuel d'activité 2022, juin 2023

LVSL, Simon COTTIN-MARX, Vers l'ubérisation du service public ? 7 juin 2022

Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Impact économique et réglementation des meublés de tourisme, juin 2023

Rapport du **groupe de travail sur la prostitution des mineurs** présidé par Catherine CHAMPRENAULT, Procureure Générale près la cour d'appel de Paris, remis à Adrien TAQUET, secrétaire d'État à la protection de l'enfance et des familles, juin 2021

Revue française des affaires sociales, Stéphane LE LAY et Fabien LEMOZY, Capitalisme de plateformes et transformations de l'équilibre des rapports de genre. Une enquête en psychodynamique du travail dans la livraison à vélo, 2022/4

Sénat
Rapport d'information de la mission d'information "Uberisation de la société : quel impact des plateformes numériques sur les métiers et l'emploi ? 2021 (Martine BERTHET, présidente, et Pascal SAVOLDELLI, rapporteur)
Rapport d'information sur le droit social applicable aux travailleurs indépendants économiquement dépendants (par M. Michel FORISSIER, Mmes Catherine FOURNIER et Frédérique PUISSAT), 2020

SRNICEK Nick, Platform Capitalism, Cambridge, Polity Press, 2017 (Le capitalisme de plateforme, L'hégémonie de l'économie numérique, Montréal, Lux, 2018, traduction française par Philippe BLOUIN)

TELOS, François MEUNIER, Une intrigante contradiction dans le modèle économique des plateformes numériques, 29 janvier 2018

Terra Nova
BARTHELEMY Jacques et CETTE Gilbert, Travailler au XXIème Siècle - L'uberisation de l'économie ? 4 janvier 2017
DABLANC Laetitia, Quelle protection pour les livreurs indépendants ? - Réflexions après un arrêt de la Chambre sociale de la Cour de cassation, 17 décembre 2018

Travail et Emploi, Sarah ABDELNOUR, Sophie BERNARD et Julien GROS, Genre et travail indépendant – Divisions sexuées et places des femmes dans le non-salariat, n°150, 2017

Université Gustave Eiffel, sous la direction de Laetitia DABLANC, Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne, juin 2022

Vie-publique.fr, E-administration : la transformation numérique de l'État, 2024

Ville de Paris
La Ville logistique - Repenser la logistique urbaine à Paris – Stratégie 2022-2026
2024 DLH 398 Abaissement du plafond de location de la résidence principale en meublé de tourisme à 90 jours, séance des 17, 18, 19 et 20 décembre 2024
2024 V.48 Vœu relatif à la protection des travailleurs des plateformes, séance des 6, 7, 8 et 9 février 2024
2023 DAE 140 Subventions (135 000 euros) et conventions avec trois entreprises d'insertion par le travail indépendant parisiennes
2023 V. 127 Vœu relatif à la protection des travailleurs.euses des plateformes numériques de travail, séance des 4, 5, 6 et 7 juillet 2023
2019 V. 376 Vœu relatif au partenariat de la RATP avec les plateformes de mobilité le vendredi 13 septembre 2019, séance des 1er, 2, 3 et 4 octobre 2019
2018 SG 1 Convention d'expérimentation entre la Ville de Paris et la startup KAROS « Déploiement de la plateforme intermodale de déplacement domicile-travail www.karos.fr sur un panel, choisi et volontaire, de 150 agents de la Ville de Paris », séance des 5, 6 et 7 février 2018
2017 V.257 Vœu relatif au soutien à la création de plateformes numériques de livraisons à domicile vertueuses, séance des 25, 26 et 27 septembre 2017

Groupe Communiste et Citoyen du Conseil de Paris

Contribution aux préconisations de la mission d'information et d'évaluation Uberisation dans la Ville : état des lieux, défis, propositions

Sur proposition de Ian Brossat, Jean-Philippe Gillet, Raphaëlle Primet et les élu.es du groupe Communiste et citoyen

Cette mission d'information et d'évaluation que notre groupe a porté pendant 6 mois sur l'ubérisation va bien au-delà de l'étude d'un simple outil technologique. Désormais incontournable, elle s'est très largement étendue ces 10 dernières années bien au-delà de l'entreprise Uber pour s'élargir en France en phénomène de « plateformisation » aujourd'hui tentaculaire. Elle s'étend en effet aux services de VTC, de commandes de produits en ligne et de livraison, mais aussi à d'autres domaines tels que les professions médicales, des pompes funèbres, le travail domestique et jusqu'aux maitres-nageurs dans nos piscines. Certains services rendus par les plateformes sont maintenant complètement intégrés à notre quotidien, parfois pour le mieux, mais aussi, trop souvent, pour le pire.

Au-delà de la plateformisation : consommer autrement

Il ne s'agit pas de rejeter en bloc les progrès technologiques. Ces avancées, en elles-mêmes, ne sont ni intrinsèquement bonnes ni mauvaises : c'est l'usage qu'en font leurs développeurs et propriétaires qui en détermine la portée et les conséquences. C'est précisément l'enjeu de cette MIE : trouver des solutions face aux usages problématiques des plateformes. Dans le cas de cette mission ont été surtout abordées les modèles de plateformes de type « place de marché » ou « services à la demande ».

Leur modèle économique repose sur une quête de monopole absolu, une compétition acharnée pour maximiser les profits, dans un cadre où l'éthique est souvent reléguée au second plan. Si l'État et l'Union Européenne demeurent les seuls acteurs capables de mettre en place une régulation structurelle des plateformes, la Ville a également un rôle crucial à jouer. Elle peut agir sur son territoire urbain et ses infrastructures **(n°2 & 15)**, impulser des dynamiques plus vertueuses sur le plan environnemental, protéger ses espaces publics et contribuer à des changements positifs pour la vie des travailleurs concernés **(n°32)**.

Pour autant, tout n'est pas à jeter. Certaines entreprises proposent des plateformes de mise en relation entre l'offre et la demande plus ou moins vertueuse sans capitaliser sur les ressources urbaines, et surtout sans le travail d'auto-entrepreneurs qui entraîne des conséquences bien plus graves (*Deliveroo, Uber et UberEats, Amazon...*). Ces entreprises, au niveau français comme européen,

ont été particulièrement soutenues par les politiques néolibérales d'Emmanuel Macron, politiques qui placent le profit très loin devant l'humain. Notre pays a été transformé en un véritable terrain de jeux pour les plateformes.

La ville de Paris est impactée par la concurrence des plateformes de commerce en ligne, qui mettent en péril les commerces locaux, comme le montre la fin des contrats entre Vinted, Mondial Relay et les commerçants pour la gestion des colis. Pour les protéger ces commerces (n°5), pour préserver nos quartiers, nous devons soutenir l'économie locale, avec des initiatives comme Fabriquer à Paris, lancer la plateforme Acheter à Paris **(n°6 & 7)**, et labelliser les commerces engageant des livreurs contractuels en mobilité douce **(n°9)**.

La plateformisation, bien qu'elle représente pour les habitants un levier de facilitation du quotidien, engendre également des impacts négatifs dans leur vie. Les Parisiennes et les Parisiens font face à une multiplication des déchets, conséquence directe des nouvelles habitudes de consommation comme la livraison de repas et de colis à domicile. L'espace public est également affecté : densification du trafic routier, encombrement des trottoirs... Par ailleurs, l'exploitation des données personnelles des citoyens pour générer des revenus soulève **(n°21 à 23)** des préoccupations, tout comme l'influence croissante d'Airbnb sur le marché locatif, rendant l'accès au logement de plus en plus difficile pour les habitants.

Enfin, bien loin de ce qu'on nous a souvent vendu, et que l'on tente encore de nous vendre, la plateformisation n'est pas qu'une « économie de partage ». C'est même souvent l'exact contraire. Ce modèle économique, sommet du capitalisme, repose intrinsèquement sur la monopolisation d'un marché pour certains, l'accumulation des données et des profits pour d'autres, au détriment de l'exploitation des autres. Nous pouvons donc clairement dire qu'elles sont sans lien avec les définitions du partage qui sont « la division d'un tout (en parts) » ou encore « le fait de partager avec quelqu'un », comme l'indique la langue française.

Impacts sur la ville : question environnementale & espace public

La plateformisation de notre société peut être comparée à des sables mouvants : insaisissable et en perpétuelle évolution, elle impose ses propres règles tout en défiant une législation nationale et européenne souvent ralentie par des délais d'adaptation. Ces plateformes exploitent habilement les failles du temps, des lois et des décrets, avançant plus rapidement que les cadres juridiques censés les encadrer.

A tel point que les services publics - qui sont déjà en grande difficulté - se voient privés d'interlocuteurs dans les agences pour leurs démarches administratives au profit d'applications plateformisées **(n°12, 13 & 14)**. Tant pis si ces changements isolent encore davantage des publics déjà précaires comme certaines personnes âgées, en situation d'illectronisme, ou non-francophones... Tant pis pour le lien social et pour l'humain, qui permet de relier l'Etat aux citoyens. Tant pis pour les victimes collatérales de la start-up nation. On n'arrête pas le progrès, qu'importe le coût.

A tel point que les plateformes comme Airbnb, Uber, Deliveroo, Blablacar, Stuart et bien d'autres, en usant d'un montage d'optimisation fiscale bien ficelé, évitent d'être imposées en France tout en engrangeant des profits exponentiels. Non seulement elles devraient payer leurs impôts à l'État à la hauteur réelle de leur chiffre d'affaires, mais les externalités négatives affectées sont telles que les collectivités locales devraient toucher une contrepartie financière pour l'usage, aujourd'hui gratuit, de ses infrastructures et de sa voierie, ainsi que pour tous les préjudices engendrés pour la municipalité **(n°1, 3 & 4).**

Les externalités négatives c'est aussi l'installation des dark kitchens ou les VTC qui densifient un trafic déjà saturé tout en polluant l'air de nos rues. Mais comment sensibiliser les citoyens face à des campagnes marketing de greenwashing titanesques ? **(n°26 & 27)**

L'impact environnemental de la plateformisation, notamment les émissions élevées des VTC et scooters de livraison, est alarmant. Paris doit agir pour le climat et la santé en développant une logistique écologique, coopérative et publique, notamment pour la mobilité du dernier kilomètre **(n°26 & 27).**

Cela inclut le soutien à des coopératives comme les Cargonautes ou Coopcycle travaillant en mobilité douce, notamment via le levier des marchés publics. La cyclo-logistique nécessite des initiatives comme la création de microhubs avec Sogaris ou des parkings souterrains actuellement gérés en délégation de service public pour rationaliser et ordonner les livraisons **(n°19 & 20).**

Du côté du logement, nos propositions sont nombreuses et la ville fait déjà beaucoup. Sur la lutte contre les meublés touristiques, la ville de Paris a su initier, avec d'autres villes touchées par ce même phénomène, des actions fortes : agir pour limiter le nombre de nuitées ; développer les contrôles et sanctions contres des locations illégales grâce à de nouveaux outils comme la suppression des boites à clé. Par ailleurs, nous proposons de requalifier les nouveaux produits tels que les *Work and Sleep* et le « *flexliving* » dont les bureaux destinés aux professionnels constituent en réalité des meublés de tourisme **(n° 10 & 11).**

Plateformisation & statut des travailleurs : stop à la précarisation !

Au-delà des impacts sur Paris et ses habitant·es, cette mission a révélé des conditions de travail alarmantes de celles et ceux qui fournissent ces services via des plateformes **(n°38 à 42)**. Ces entreprises abusent d'un statut d'auto-entrepreneur bien souvent fictif. Ce constat, largement confirmé par des études provenant de chercheur·euses, ONG, associations, économistes, syndicalistes et avocats, met en lumière une exploitation systémique inhérente à ce modèle économique.

Ces travailleurs précaires, souvent sans papiers, sont piégés par des applications des plateformes qui réduisent leur rémunération tout en exigeant plus de travail. Tout cela est rendu possible grâce à un système savamment conçu pour contourner habilement les cadres du droit français et européen. Ces entreprises gardent jalousement le secret de leurs algorithmes, fixent unilatéralement les tarifs des courses, augmentent leurs commissions, exploitent les données personnelles des travailleurs et mettent fin aux collaborations sans préavis.

Dès lors, les plateformes doivent être considérées des employeurs et non des intermédiaires **(n°33)**. Sans ce statut de salariat ou de respect vrai des régimes d'indépendants, les travailleurs sont bloqués dans une situation hybride les privant de leur droit au chômage, à la retraite, à une couverture sociale digne.

Cette invisibilisation et cette exploitation des femmes et des hommes qui touchent des travailleurs sans papier très vulnérables, sont intolérables. La Ville doit créer un observatoire de l'ubérisation **(n°28 et 50)** afin de recueillir des données sur leur situation **(n°51 & 52)**, en collaboration avec les acteurs universitaires compétents et les autorités publiques. L'objectif est d'identifier leurs besoins, notamment en matière de santé **(n° 53 & 54)**.

Les besoins sont criants : selon l'étude « Santé Course », 62,8 % des livreurs blessés n'ont pas reçu de soins, et 41,5 % présentent des symptômes de dépression modérée à sévère. D'autres professions précaires, souvent féminines, subissent également de graves impacts sur leur santé. Il est essentiel d'étudier les pathologies touchant chauffeurs, femmes de ménage et autres travailleurs exposés à ces conditions. Forts des travaux de « Santé-Courses », du rapport de l'ANSES (avril 2025) et des actions de Médecins du Monde et de l'APUR, nous sommes déterminés à aller plus loin pour protéger ces travailleurs.

En collaboration avec la Maison des Coursiers, créée grâce à l'appui de la Ville de Paris, nous demandons un accès facilité aux centres municipaux de santé pour tous les travailleurs, qu'ils soient français ou non. Pour les sans-papiers, il n'y a pas de requalification sans régularisation. Nous proposons également des visites médico-sociales pilotées par la Direction de la santé, afin de sensibiliser les travailleurs aux risques de santé professionnels et psychosociaux **(n°35 & 36)**. C'est évidemment aux plateformes d'en assumer les coûts : et pourtant, 95,8 % des livreurs déclarent ne pas être couverts par une assurance fournie par la plateforme en cas d'accident du travail **(n°37)**.

Toutes ces préconisations s'inscrivent dans la continuité du travail initié en 2022 par le groupe communiste, dans le cadre de sa délibération annuelle sur la sécurité de l'emploi et des salarié·es, visant à lutter contre les « morts au travail à Paris ». Conformément à nos demandes, l'observatoire des morts et des blessés au travail a été créé, et a présenté ses premiers travaux en avril 2025. Les travailleurs ubérisés y auront toute leur place, dans la recherche et dans les solutions qui en aboutiront. La charte, que nous avons lancée et qui engage moralement les employeurs a notamment respecter le droit du travail, a été signée. Elle le sera, nous l'espérons, un jour signée par les plateformes.

Ces préconisations s'inscrivent dans la continuité du travail du groupe communiste lancé en 2022 pour lutter contre les « morts au travail à Paris ». L'observatoire des morts et blessés au travail, piloté par l'APUR, créé suite à nos demandes, a présenté ses premiers travaux en avril 2025. Les travailleurs ubérisés y seront pleinement inclus. Enfin, la charte sociale relative au respect du droit du travail a été signée et, nous l'espérons, le sera aussi par les plateformes.

L'ensemble de nos propositions sont détaillées parmi la cinquantaine de préconisations déclinées ci-dessous.

* * *

*

PLATEFORMES ET PARIS

Les plateformes doivent prendre part à l'intérêt général

1. **[VILLE]** Taxer les plateformes au nom du droit de voirie ou d'usage du domaine public pour compenser les externalités négatives : envisager une taxe dite « trottoir » afin que les plateformes participent à l'organisation, la rénovation et l'entretien de l'espace public qu'elles utilisent quotidiennement
2. **[VILLE]** Réfléchir à une contractualisation entre la Ville et les plateformes par des outils de type conventions d'occupation de l'espace public (CODP) ou occupation du domaine public (AOP)
3. **[ETAT]** Créer une taxation des revenus de la location des meublés touristiques
4. **[ETAT]** Rééquilibrer entièrement la fiscalité entre les locations courtes durées et longues durées pour favoriser le logement classique.

PARIS PROTÈGE LES PARISIENS

Paris protège ses commerces et ses commerçants

5. **[VILLE]** Appliquer systématiquement la réglementation du Plan local d'urbanisme bioclimatique (PLUb), qui permet de bloquer les transformations de commerces en meublés touristiques ;
6. **[VILLE]** Valoriser les initiatives de relocalisation de l'économie type « Fabriqué à Paris » ;
7. **[VILLE]** Développer le principe d'une plateforme alternative « Acheter à Paris » pour recenser et promouvoir les produits responsables, fabriqués et commercialisés à Paris, dans le respect des droits et des conditions de travail des livreurs, en lien avec les commerçants indépendants et les livreurs salariés par ces derniers (cf. exemple de Paris Librairie)
8. **[ETAT]** Instaurer la limitation du nombre de chauffeurs VTC dans Paris afin de réguler le nombre de VTC par la création d'un numerus clausus afin de stopper la précarisation des chauffeurs et la saturation du marché, sur le modèle new yorkais.
9. **[VILLE]** Créer un label spécifique destiné aux commerçants parisiens décidant de ne plus recourir aux plateformes de livraison, pour s'engager à ne plus travailler qu'avec des livreurs salariés.

Paris protège ses locataires

10. **[ETAT]** Vers « 0 nouveau meublé touristique à Paris » : Renforcer le règlement du PLUb concernant la zone d'interdiction de nouveaux meublés de tourisme dans les quartiers où leur nombre est déjà trop important, notamment le centre de Paris et étendre cette zone à toute la Ville
11. Agir sur les outils de contournements à la location meublée touristique tels que les baux mobilités, les résidences de tourisme, ou encore les produits hybrides tels que le « flexliving » et les « Work and sleep » qui proposent des bureaux à destination de professionnels en déplacement mais constituent en réalité des meublés de tourisme :
    - **[ETAT]** en qualifiant les nouveaux produits du meublé de tourisme et en les asssujetissant aux mêmes obligations réglementaires,
    - **[VILLE]** en renforçant les contrôles pour lutter contre la fraude (justificatif pour les baux mobilité...)

Paris protège ses services publics

12. **[ETAT ET VILLE]** Ériger un plan de préservation et de reconquête des lieux d'accueil des services publics parisiens, régionaux et étatiques contre l'intermédiation numérique systématique, qui favorise le non recours aux droits et provoque une rupture d'égalité ;
13. **[VILLE]** Engager un audit sur les emplois pouvant être menacés par cette forme d'ubérisation.

14. **[VILLE]** Exclure des marchés publics de la Ville toute entreprise qui aurait recours au travail ubérisé (en lien avec la délibération 2022 GCC | Paris Ville exemplaire sur la sécurité au travail pour un objectif zéro mort au travail)

Paris protège ses rues, ses trottoirs, son espace public

15. **[VILLE]** Réviser le règlement local de publicité (RLP) afin de renforcer les clauses sociales et exclure les services proposés par les plateformes de l'accès au marché des MUI (Mobiliers urbains d'information) de la ville de Paris et limiter dans les offres publicitaires et commerciales des plateformes l'utilisation de l'argument du délai de livraison.
16. **[VILLE]** Protéger l'usage des trottoirs qui appartiennent à la collectivité publique en créant de véritables leviers de régulation des plateformes dans ces espaces
17. **[VILLE]** Demander aux plateformes et aux GAFAM d'ouvrir leurs données de géolocalisation pour enrichir les politiques d'open data de la Mairie de Paris et contribuer aux projets d'urbanisme et circulation
18. **[VILLE]** Encadrer, le cas échéant, de manière stricte la création de zones blanches

Paris développe un système de logistique écologique, coopératif et public

19. **[VILLE]** Favoriser la cyclo-logistique du dernier kilomètre en valorisant les initiatives coopératives (de type *Cargonautes*, *Coopcycle*) notamment à partir du levier des marchés publics parisiens et en réhabilitant des délaissés urbains afin de les convertir en pôles logistique dédiés ;
20. **[VILLE]** Adapter les zones de stationnement à une logistique innovante :
    - Développer les microhubs, en lien avec la Sogaris (modules destinés à accueillir des petits caissons de livraison de marchandises sur des places de stationnement sur la chaussée) ;
    - Adapter les politiques d'aménagement de stationnement souterrain (en particulier en DSP) de manière à favoriser l'installation de lieux de logistique et de distribution raisonnés.

Paris protège ses données

21. **[ETAT] Responsabilisation des plateformes**. Considérer juridiquement les plateformes comme des éditeurs de contenus. En cas de défaut de transmission des nuitées par les plateformes, appliquer une amende et une injonction de transmettre les données, sous astreinte financière par jour de retard.
22. **[ETAT] Obliger les plateformes à respecter scrupuleusement le règlement général de protection des données** (RGPD) des travailleurs de plateformes et des clients.
23. **[ETAT] Obliger les acteurs du e-commerce** à rendre accessible leurs données (nombre & points de livraisons, volume…) pour mesurer leur impact sur la ville, les mobilités et le commerce.

VERS DES MODES DE CONSOMMATION PLUS VERTUEUX

S'engager en faveur de plateformes publiques du logement, des transports de voyageur, de livraison… ?

24. **[VILLE]** Soutenir l'émergence de coopératives qui permettent de combiner protection sociale et autonomie professionnelle incluant des acteurs institutionnels tels que la ville de Paris :
    - Lancer une mission de préfiguration afin d'étudier la possibilité d'internaliser la gestion de certains secteurs considérés comme relevant de l'intérêt général (ex. de la livraison).
    - Lancer une étude sur les communs numériques existants (ressources numériques produites, gérées et gouvernées par une communauté d'utilisateurs selon des règles de gouvernance conjointement élaborées) à l'échelle d'un arrondissement sur sa faisabilité, pour internaliser certaines livraisons.

25. **[VILLE]** S'engager à ne pas recourir et/ou à ne pas financer les structures qui s'organisent en plateformes en engageant leurs travailleurs sous le statut d'indépendant alors que le salariat ou l'insertion auraient pu être privilégiés.

Sensibiliser davantage les parisiennes et parisiens aux conséquences de l'économie de plateforme dans l'espace parisien

26. **[VILLE]** Lancer une campagne de sensibilisation à une consommation raisonnable et locale, avec des modes de livraisons respectueux de l'environnement.
27. **[VILLE]** Lancer une campagne de sensibilisation des clients des plateformes sur les conditions de travail des travailleurs et les impacts environnementaux de leurs habitudes de consommation.

PARIS PROTÈGE LES TRAVAILLEURS UBÉRISÉS

Paris, territoire zéro mort au travail, zéros blessés

28. **[VILLE]** Intégrer un volet spécifique sur la question des travailleurs « ubérisés » et les plateformes d'intermédiation dans le cadre de l'Observatoire parisien des conditions de travail (APUR) et de la Charte sociale de prévention des risques au travail à Paris.
29. **[VILLE & ETAT]** Instaurer, dans ce cadre, une réunion régulière rassemblant l'inspection du travail, l'URSSAF, la préfecture et la ville dans un travail de suivi des engagements de la Ville.
30. **[ETAT]** Demander à l'État un renforcement du contrôle des conditions de travail des travailleurs « ubérisés » par l'inspection du travail, dont le rôle sera primordial une fois que la transposition de la directive européenne sera établie **(cf. recommandations n°46 et 47).**
31. **[ETAT]** Désigner, au sein des services de la Ville, un référent dans les services afin de suivre les évolutions de la plateformisation à Paris, de superviser des permanences de conseils juridiques pour renforcer le travail des associations, ainsi qu'un éventuel réseau des différentes grandes villes de France sur le sujet.

Paris décline les maisons des coursiers

32. **[VILLE]** Pérenniser les subventions allouées à la Maison des coursiers et en créer d'autres dans les arrondissements en développant des permanences juridiques à destination des travailleurs des plateformes, notamment pour de l'accès au droit.
33. **[VILLE]** Mettre les plateformes devant leurs responsabilités, en lien avec l'application du statut de salarié, en les contraignant à participer au financement de ces zones de repos.
34. **[VILLE]** Amplifier le réseau national, voire européen, des maisons des coursiers afin de centraliser les retours d'expériences et les bonnes pratiques.

Paris protège les travailleurs ubérisés en matière d'accès à la santé et de protection sociale

35. **[VILLE]** Faciliter l'accès, via la maison des coursiers, aux centres municipaux de santé pour les livreurs. Les livreurs à vélo, français ou non, avec ou sans papiers, rencontrent des freins à l'accès à la santé et la prévention, malgré les impacts physiques de leur métier sur leur corps.
36. **[VILLE]** Mettre en place, à l'échelle de la ville et en lien avec les structures dédiées (type PASS, permanence d'accès aux soins de santé), un dispositif de prévention et de prise en charge des risques professionnels des travailleurs des plateformes afin d'améliorer l'accès à la couverture maladie pour l'ensemble des livreurs, le recours à la prévention et à l'accès aux soins et enfin prévenir les risques professionnels et psychosociaux spécifiques à ces travailleurs :
    - Faciliter l'accès à des visites médico-sociales, éventuellement pilotées par la Direction de la Santé Publique et mises en œuvre par l'association Maison des Coursiers.

- Améliorer l'accès à la couverture maladie pour l'ensemble des livreurs suivis, y compris ceux sans titre de séjour.
- Améliorer le recours à la prévention et aux soins notamment en cas de problèmes de santé liés à l'activité professionnelle (troubles musculosquelettiques, respiratoires, etc.).
- Prévenir les risques psychosociaux spécifiques au travail de livraison plateformisée.

37. **[ETAT]** Rendre obligatoire, une fois la transposition de la directive européenne établie, l'affiliation à un régime de sécurité sociale professionnelle afin d'éviter les mises en danger des livreurs.

Paris protège les travailleurs ubérisés dans leur usage quotidien de la ville

38. **[ETAT]** En matière de sécurité routière, contraindre les plateformes, une fois la requalification de leur statut en tant que salarié de ces plateformes :
    - à fournir des casques aux auto entrepreneurs avec lesquels elles travaillent (ex. espagnol).
    - à favoriser l'accès au vélo électrique aux livreurs par une subvention conséquente ou un soutien à l'accès aux services de location de vélos électriques des plateformes ;
    - à donner l'accès à la formation professionnelle adéquate : usage et entretien des outils de travail, gestes et postures, prévention routière, etc.
39. **[VILLE]** Favoriser l'accès à des lieux-ressources sécurisés, rassemblés dans une application numérique, réunissant des lieux de stationnement sécurisés, des ateliers de réparation de vélo, des zones de recharges de téléphone et de batteries, espaces d'hygiène et de pause), aménagement de l'espace et adaptation du mobilier urbain.
40. **[VILLE]** Imposer l'accès des livreurs aux sanitaires et à des boissons aux commerçants contractualisant avec les plateformes, sur le modèle new yorkais.
41. **[VILLE]** Créer des abris adaptés pour les livreurs à des points stratégiques, afin de leur permettre de faire une pause tout en étant protégés des intempéries.
42. **[ETAT]** Développer les mesures favorisant la compréhension du fonctionnement des algorithmes des plateformes, en particulier auprès des travailleurs et de leurs représentants.

PARIS SOUTIENT LA LUTTE DES TRAVAILLEURS UBÉRISÉS POUR L'AMÉLIORATION DE LEUR CONDITION DE TRAVAIL

Paris se mobilise auprès de l'État pour faire évoluer et faire reconnaitre les droits des travailleurs « ubérisés »

43. [ETAT] Vers un dialogue social constructif :
- Demander à l'ARPE (Autorité des relation sociales des plateformes d'emploi) de négocier un réel socle de droits pour les travailleurs, et abandonner le projet d'un statut intermédiaire entre le salariat et le régime indépendant qui nivèlerait leurs droits par le bas.
- Faire évoluer la gouvernance de l'ARPE afin que les revendications des représentants des travailleurs soient entendues et débattues, à commencer par la question des rémunérations.
- Encourager les plateformes numériques et les entreprises à mettre en place des structures internes de concertation, associant les représentants des travailleurs, pour permettre une conception et une évolution partenariales, éthiques et responsables des algorithmes.

44. [ETAT] Ouvrir des droits à la formation :
- Demander à l'État l'application stricte de l'article 60 de la loi El Khomry demandant que les plateformes numériques prennent davantage en charge les assurances et le financement de la formation des travailleurs.
- Envisager le métier de livreur de plateformes comme un tremplin pour les travailleurs sans-papier, à travers une réforme du cadre de la régularisation des livreurs agissant comme indépendants.

- Considérer les livreurs comme un vivier de qualité pour le secteur du transport et de la logistique, qui connaît des difficultés de recrutement et un vieillissement de la main d'œuvre.

45. **[ETAT ET VILLE]** Vers une reconnaissance des femmes, grandes oubliées, dans le travail « ubérisé », en engageant une démarche spécifique pour les identifier, et les informer de leurs droits en partenariat le monde associatif et les organisations syndicales
46. **[ETAT]** Inciter France Travail à créer une brochure informant les travailleurs sur les implications du travail de plateforme (avantage et inconvénients du statut d'auto-entrepreneur, impact sur de la protection sociale...).

La Ville de Paris doit être moteur de la transposition de la directive européenne relative à « l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme »

47. **[VILLE]** Engager un grand travail de plaidoyer national pour obtenir la transposition de la directive et défendre la protection sociale des salariés par :
    - la régularisation des travailleurs sans papiers inscrit sur ces plateformes ;
    - le fait que la directive européenne vienne fixer un socle de droit. Rien ne saurait justifier que les plateformes de livraison se dédouanent de leurs obligations vis-à-vis de ces travailleurs. La question du maintien dans l'emploi devra donc se poser.
48. **[VILLE]** Lancer un réseau des villes européennes mobilisées sur la transposition de cette directive.
49. **[VILLE]** Décliner les droits des travailleurs « ubérisés » dans un livret spécifique, en plusieurs langues, pour expliquer la transposition de la directive qui comporterait un rappel de leurs différents droits et des démarches administratives dont ils doivent s'acquitter.

PARIS, TERRITOIRE DE RECHERCHE SUR LE TRAVAIL UBÉRISÉ ET SES CONSÉQUENCES SUR LE TERRITOIRE PARISIEN

50. **[VILLE] Créer un observatoire parisien de l'ubérisation** qui abordera tous les aspects et les conséquences de l'économie de plateforme sur la vie parisienne en matière de droit du travail, d'urbanisme, de mobilités, de respect des services publics et de l'égalité femmes hommes.
51. **[VILLE] En lien avec l'APUR, documenter un secteur mal connu :**
    - Engager un travail de recherche sur les travailleurs ubérisés au niveau parisien (APUR & observatoire des morts au travail, URSAFF).
    - Lancer une enquête multimode, qualitative et statistique d'ampleur au sujet du rapport à l'emploi et au statut d'auto-entrepreneur, au nombre et à la typologie des micro entrepreneurs (cf. les (CIFRE).
    - Lancer une étude sur les externalités négatives du développement des activités des plateformes sur les espaces publics de la ville (pistes cyclables, trottoirs...)
    - Soulever la question de l'égalité H/F dans ce type de configuration professionnelle ainsi que celle du handicap en cas de requalification de la relation de travail en salariat
52. **[VILLE] En lien avec l'ANSES, conduire des travaux visant à évaluer l'impact des actions de sensibilisation destinées aux consommateurs**
53. **[VILLE] Lancer une recherche en partenariat avec l'Institut de psychodynamique du travail, en complément de l'étude Santé Course, sur l'impact du travail de livreurs, de chauffeurs notamment sur leur santé, en particulier le « coût cardiaque » et leur espérance de vie :**
    - Statistiques d'accidents spécifiques aux livreurs à vélo, identifiés clairement à l'intérieur du groupe des accidents impliquant des vélos en général.
    - Nombre de livraisons par plateformes (par jour, semaine...).
    - Part des auto-entrepreneurs livreurs dans ces livraisons instantanées

* * *

LES ÉCOLOGISTES
Ville de Paris

MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION
« Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions »
Président : Ian Brossat – Rapporteur : Paul Hatte

Conclusion du groupe Les Écologistes

Face aux dérives de l'uberisation, l'État abandonne les collectivités
L'expansion de l'ubérisation dans les villes, et particulièrement à Paris, constitue un défi face auquel les collectivités locales sont largement démunies et confrontées à l'inaction de l'État. Ce modèle économique, qui repose sur l'exploitation d'une main-d'œuvre précarisée à l'état de santé physique et psychologique souvent très dégradé, l'opacité des algorithmes et l'optimisation fiscale, prospère dans un cadre législatif et réglementaire bien trop permissif. La MIE menée ces derniers mois dresse un constat sans appel : les principaux outils de régulation sont entre les mains de l'État qui demeure pourtant spectateur, laissant aux collectivités la charge des conséquences sociales, économiques et urbaines de cette plateformisation à marche forcée.

L'État laisse prospérer un système prédateur, précarisant et déshumanisant, qui pèse sur les villes sans leur donner les moyens d'agir. Face à l'optimisation fiscale massive des plateformes, les collectivités sont démunies pour imposer ces entreprises qui bénéficient pourtant largement de l'espace public et des infrastructures financées par les impôts locaux pour exercer leur activité. Il est urgent que l'État adopte une fiscalité adaptée et redistribue les recettes aux territoires qui subissent les externalités négatives de ces activités. À défaut, la Ville doit être autorisée à instaurer ses propres mécanismes fiscaux.

La ville risque ainsi de devenir un espace déshumanisé, où les travailleurs et travailleuses précaires sont en première ligne et invisibilisé.es. La Proposition de Loi « *Relative à la lutte contre l'ubérisation et le recours au faux statut de travailleuse et travailleur indépendant par l'instauration d'une présomption de salariat.* », doit donc être soutenue par la Ville de Paris pour sortir de ce modèle économique.

De la même façon, la Ville voit ses efforts, pourtant considérables, pour produire du logement social anéantis par le développement d'une offre de locations saisonnières qui réduit d'autant la disponibilité de logements à la location.

L'ubérisation dénature la Ville et les liens entre ses usager.e.s
Les livraisons de repas et de courses transforment la manière de faire société en ville et l'espace public en un vaste marché dérégulé, au détriment des commerces de proximité. Cela engendre des conflits d'usages liés au partage de l'espace public, des pollutions sonores et atmosphériques, et des déchets en plus grande quantité.. Plutôt que de restreindre la présence de livreurs par la création de « zones blanches », il est essentiel de construire des espaces de médiation et de formation, à l'image de la Maison des Coursiers, et d'accompagner ces travailleurs vers des modèles plus justes. Mais cela ne suffira pas. Des moyens contraignants doivent être envisagés et donnés comme outils aux collectivités.

La promesse initiale des plateformes comme AirBnb, - un partage de logements entre particuliers – est devenu un marché spéculatif qui détruit le tissu urbain et le concept d'économie de partage, loin d'être un simple complément de revenus. Les plateformes ont contribué à transformer des milliers de logements en actifs financiers, menaçant les professionnels du tourisme, mais aussi l'équilibre des quartiers, les commerces de proximité, les écoles, la vie locale dans toutes ses dimensions. Les dispositifs de régulation mis en place doivent être renforcés et la Ville doit obtenir les moyens d'aller plus loin pour protéger les logements et leurs habitant.e.s.

L'ubérisation s'étend désormais à tous les secteurs de l'économie. Des établissements de santé recourent ainsi à des infirmières et aides-soignantes sous statut d'auto-entrepreneur. Les supermarchés, les musées, et même les métiers de la sécurité suivent une logique similaire.

Ce développement de l'ubérisation à de nouveaux secteurs n'est pas neutre dans son rapport au genre. Il renforce l'invisibilisation et la précarisation de métiers à dominante féminine (métiers du care, de propreté…) ainsi que les inégalités. Plusieurs études montrent également que les femmes chauffeurs VTC, qui ne représentent que 3 % des effectifs, gagnent en moyenne 7 % de moins que les hommes, pour un nombre d'heures travaillées similaire.

Malgré l'absence de leviers coercitifs, la Ville peut aider des modèles alternatifs à l'ubérisation.
Paris se doit d'agir. L'inaction de l'État et les contraintes qui pèsent sur nous ne doivent pas nous empêcher de mener des politiques ambitieuses, innovantes, pour préserver la qualité de vie et les conditions de travail à Paris. La municipalité doit poursuivre son engagement en soutenant les coopératives de travailleurs, en renforçant les espaces sociaux et de services dédiés aux livreurs, comme la Maison des Coursiers dont le modèle doit être pérennisé et élargi, à condition que les plateformes y contribuent financièrement, et en développant des stratégies de coopération imposant aux plateformes des engagements concrets en matière de conditions de travail et d'usage de l'espace public. Les Écologistes le réaffirment : il ne peut pas y avoir de zone de non droit du travail à Paris. D'autre part la Ville ne doit plus subventionner des associations comme Lulu dans ma Rue qui ne donne aucune garantie ni protection aux personnes en difficulté qui interviennent dans ce cadre.

Paris ne peut se limiter à des dispositifs palliatifs : elle doit défendre un autre modèle d'économie et de ville, assumant pleinement une volonté de réduire le recours aux livraisons et de promouvoir une consommation locale et responsable.

Enfin, il est fondamental de sensibiliser les citoyen.ne.s aux conséquences de l'ubérisation, afin de promouvoir une consommation plus responsable et un modèle économique plus vertueux.

Les collectivités, seules, ne peuvent pas lutter efficacement contre un phénomène qui dépasse largement leur champ d'action. Nous appelons donc l'État à cesser de fuir ses responsabilités et à doter les collectivités des outils réglementaires et fiscaux leur permettant d'agir réellement. Sans cela, l'ubérisation continuera de se développer au détriment des travailleur.e.s, des commerçant.e.s, des habitant.e.s et de la cohésion sociale de nos villes.

LES ÉCOLOGISTES
Ville de Paris

MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION
« Ubérisation dans la ville : état des lieux, défis, propositions »
Président : Ian Brossat – Rapporteur : Paul Hatte

Préconisations du groupe Les Écologistes

I) Protéger les droits des travailleurs et des travailleuses victimes de la plateformisation de l'économie

1 Soutenir à la proposition de loi relative à la lutte contre l'ubérisation et le recours au faux statut de travailleuse et de travailleur indépendant par l'instauration d'une présomption de salariat (État) :

Le groupe Les Écologistes soutient la Proposition de Loi déposée le 15 octobre 2024 par Danielle Simonnet et le groupe Écologiste et Social visant à :

- Instaurer une présomption de salariat pour tous les travailleurs liés à un donneur d'ordre, notamment ceux des plateformes. Cette présomption est réfragable, permettant aux plateformes et donneurs d'ordre de démontrer l'absence de lien de subordination.
- Renforcer les prérogatives des agents de l'Inspection du Travail afin de leur permettre de requalifier en salariés tous les travailleurs liés à un donneur d'ordre, à l'issue de leurs enquêtes.
- Permettre à l'autorité administrative de sanctionner par une amende les donneurs d'ordre n'ayant pas requalifié en salarié un travailleur dans les cas où une requalification a été décidée par l'Inspection du Travail.
- Donner à l'autorité administrative le pouvoir de fermer temporairement un établissement en cas de faits de travail dissimulé répétés ou graves, à partir de la décision de l'Inspection du Travail.

La Ville pourrait également travailler en faveur de la dépose d'un amendement contraignant les plateformes de livraison à mettre en place des lieux de repos adaptés aux besoins des livreurs. Une telle mesure pourrait ainsi permettre aux collectivités de mieux contrôler les plateformes via des CODP ou des AOT.

2 Renforcer la réglementation des VTC (État) :

Proposer une révision de la réglementation régissant les services de VTC afin d'y introduire des contraintes renforcées, notamment en matière de formation des chauffeurs. Cette formation devra inclure des modules abordant :

- L'écoconduite et la conduite en milieu urbain dense.
- La cohabitation avec les mobilités actives (piétons, cyclistes).

- La prise en charge des personnes à mobilité réduite.
- La mise en sécurité contre les violences routières, sexistes et sexuelles, et les différentes formes de discriminations

3 Demander la régularisation des travailleurs sans-papiers (État) :

Soutenir la régularisation des livreurs sans-papiers travaillant depuis plus de six mois sur le territoire, conformément à la Proposition de Loi portée par Léa Balage El Mariky, afin de garantir leurs droits et leur accès à une protection sociale adéquate. Cette régularisation permettrait également de mettre fin au paiement de redevances par les travailleurs sans papiers pour utiliser des comptes sur les plateformes.

4 Imposer la transparence des algorithmes aux plateformes et limiter le recours à ces derniers (État) :

Imposer aux plateformes la transparence sur les algorithmes qu'elles utilisent, afin de prévenir les abus de pouvoir et garantir que les conditions de travail des livreurs ne soient pas compromises, au détriment de leur sécurité. Le groupe Les Écologistes à Paris propose également d'interdire aux entreprises d'avoir recours à un management exclusivement algorithmique, afin de garantir un lien humain entre les coursiers et leurs responsables.

5 Lancer une campagne de sensibilisation sur les conséquences de la plateformisation (Ville et/ou État) :

Lancer une campagne de communication pour sensibiliser le grand public aux conséquences sociales, environnementales et sociétales du recours aux services des plateformes et du e-commerce, dans le but de promouvoir une consommation plus responsable. A l'image de la Loi régulant AirBnB votée en décembre 2024, la Ville pourrait mener un travail de lobbying dans ce sens.

6 Engager une démarche spécifique pour identifier et visibiliser la question des travailleuses ubérisées et les informer de leurs droits en partenariat avec le monde associatif et les organisations syndicales

---

II) Préserver la ville et l'espace public

7 Favoriser le dialogue pour une gestion apaisée de l'espace public (Ville de Paris) :

Refuser la création de « zones blanches » interdites aux livreurs, une mesure qui risquerait de les exclure davantage et d'engendrer des zones de non-droit. Préférer un dialogue quadripartite entre la Ville de Paris, les plateformes, les livreurs et les commerçants afin de garantir une gestion concertée et harmonieuse de l'espace public.

8 Soutenir la création de coopératives de livreurs (Ville de Paris) :

Travailler avec les organisations de livreurs pour soutenir la création de coopératives de livreurs, sur le modèle de la SCOP des coursiers nantais ou des coursiers bordelais, afin de promouvoir une organisation du travail plus équitable et solidaire, en dehors du modèle précarisant des plateformes.

9 Développer la Maison des Coursiers et des annexes offrant des commodités similaires en mettant à contribution les plateformes (Ville de Paris) :

Le modèle économique de la Maison des Coursiers doit être consolidé, pour ne pas laisser seules les collectivités financer des compensations aux externalités négatives générées par les plateformes. Une fois ce modèle consolidé, nous proposons de travailler sur un plan de développement permettant l'ouverture d'antennes dans des secteurs parisiens à forte densité de livraisons.

10 Élaborer une charte de bonnes pratiques des plateformes (Ville de Paris) :

Collaborer avec les plateformes, les organisations représentatives des livreurs, les associations de consommateurs et les commerçants pour mettre en place une charte de bonnes pratiques. Cette charte inclurait :

- L'accueil des livreurs dans les établissements commerciaux et l'accès aux commodités nécessaires.
- La création d'une caisse de solidarité financée par les plateformes et les commerçants partenaires, pour garantir une couverture sociale et sanitaire aux livreurs (congés payés, soins de santé, arrêts maladie, etc.).
- La participation des plateformes au financement de la Maison des Coursiers et de ses antennes, afin d'assurer une prise en charge des travailleurs précaires.

11 Renforcer les contrôles dans le secteur de la location touristique (Ville de Paris) :

Renforcer le contrôle de la location de logements meublés à des fins touristiques en augmentant les moyens humains et financiers alloués à la Direction du logement et de l'Habitat (DLH) à hauteur du besoin, afin de lutter efficacement contre les dérives du secteur.

III) Rééquilibrer le modèle des plateformes et favoriser une économie locale plus vertueuse

12 Demander à limiter le nombre de nuitées pour les logements de résidence principale (État) :

Continuer le plaidoyer pour obtenir de la Ville de Paris la compétence de limiter le nombre de nuitées autorisées pour les logements de résidence principale mis à disposition sur les plateformes, avec un objectif de réduction à 45 nuitées par an, afin de protéger le parc immobilier parisien et limiter les effets négatifs sur les quartiers résidentiels.

13 Supprimer les financements publics pour les entreprises recourant à l'auto-entrepreneuriat en lieu et place du salariat (État et Ville de Paris) :

Mettre fin aux financements publics alloués aux entreprises d'insertion recourant à l'auto-entrepreneuriat comme Lulu dans ma rue, car cette pratique fragilise les travailleurs déjà en situation précaire et les prive de toute protection sociale.

14 Promouvoir les produits locaux et durables. Porter une politique de labellisation plus forte et ambitieuse en ajoutant des critères de respect des bonnes conditions de travail (Ville de Paris) :

Lancer une campagne de communication à Paris pour promouvoir l'achat de produits locaux, durables et éthiques, en soutenant le label « Fabriqué à Paris », afin de favoriser une économie solidaire et de réduire les impacts environnementaux liés à la production de masse.

15 Mobiliser les leviers fiscaux afin d'inciter les plateformes à coopérer (Ville de Paris)

Demander aux services de la Ville une revue de l'ensemble des dispositifs fiscaux et des taxes que les collectivités peuvent utiliser pour imposer ou taxer les plateformes ou les entreprises ayant recours à leurs services et d'étudier les conditions de leur mise en œuvre.

16 Utiliser tous les outils à disposition de la Ville pour contrer l'influence des plateformes (Ville de Paris)

Promouvoir et solliciter au maximum l'ensemble des outils à la disposition de la Ville, y compris via ses opérateurs comme la SEM Paris commerces et la Sogaris

Introduction

Depuis l'arrivée des plateformes, la désintermédiation de l'économie transforme en profondeur les modes de consommation et les conditions de travail. Paris est particulièrement touchée par ce phénomène qui concerne des secteurs aussi variés que ceux de la livraison de repas, du transport, du logement, de la santé, de la logistique, des services à domicile ou encore du secteur bancaire…La plateformisation soulève des enjeux sociaux, économiques et environnementaux majeurs. Face aux défis posés par ces nouvelles formes d'activité, le groupe "MoDem et Indépendants" s'est engagé à défendre une régulation juste et équilibrée.

Sylvie Brunet, députée au Parlement européen entre 2019 et 2024, a œuvré pour une meilleure reconnaissance des droits des travailleurs des plateformes. Le rapport Brunet constitue une avancée majeure vers une régulation plus stricte dans ce secteur en plein essor. À l'Assemblée nationale, Maud Gatel s'est emparée des impacts du quick-commerce et des plateformes numériques sur la vie urbaine, plaidant pour une plus grande transparence et des mesures de protection tant pour les travailleurs que pour les consommateurs. Son engagement s'est traduit par la publication d'un rapport d'information sur le quick commerce en 2023. S'il est indéniable que certaines mesures pour pallier les conséquences de la plateformisation concernent le législatif, beaucoup relèvent des prérogatives des collectivités sur qui la plateformisation a directement un impact.

Dans cette continuité, le groupe "MoDem et Indépendants" présente une série de recommandations concrètes pour mieux encadrer les conséquences des activités des plateformes à Paris. Celles-ci visent à garantir davantage de transparence, à protéger les travailleurs indépendants, à réguler l'impact des plateformes sur l'espace public et à encourager des pratiques plus durables.

Préconisations dans l'ordre du plan

I) B)

Transparence et information des consommateurs :

Objectif : informer les consommateurs des coûts réels pour encourager des choix de consommation plus responsables.
Proposition : contraindre les plateformes de livraison de produits alimentaires exerçant à Paris à afficher clairement le coût réel de la livraison, les frais de service et les promotions financées par les restaurateurs.

Objectif : sensibiliser les consommateurs aux coûts réels de la livraison par les plateformes.
Proposition : interdire à Paris la mention "livraison gratuite" et les offres commerciales de ce type par les plateformes qui exercent avec des commerces basés à Paris.

Objectif : valoriser les commerçants parisiens
Proposition : donner de la visibilité au commerce parisien en développant leur présence numérique notamment avec Paris commerce.

II) A)

Encadré Lulu dans ma rue :

Proposition : réserver les subventions à des modèles d'insertion par le travail.

Objectif : lutter contre la sous-location de comptes.
Proposition : obliger les plateformes à contrôler fréquemment les justificatifs de leurs livreurs. Les plateformes devront rendre compte de ces contrôles effectués sur place et sur pièces.

II) B)

Transparence et partage des données

Objectif : améliorer la transparence et la régulation des activités des plateformes.
Proposition : exiger des plateformes qu'elles partagent régulièrement des données sur leurs activités (nombre de livreurs, types de véhicules utilisés, zones de livraison, etc.). Ces données utilisées pour mieux comprendre l'impact des plateformes sur la ville et pour ajuster les politiques publiques en conséquence devront être publiées sur l'open data de la Ville de Paris.

II) C)

1. Création de "maisons des livreurs"

Objectif : offrir un espace dédié aux livreurs pour se reposer, accéder à des toilettes, recharger leurs appareils et bénéficier d'un soutien administratif.
Proposition : installer 3 nouvelles "Maisons des Livreurs" en partenariat avec les plateformes dans des rez-de-chaussée de bâtiments publics ou privés, avec la présence d'un infirmier et d'un agent dédié à l'accompagnement administratif des livreurs (salaire financé par les plateformes).
Nouer des partenariats avec les cafés et les restaurants pour permettre la mise en place de haltes repos dans ceux-ci avec la possibilité de recharger les téléphones des livreurs, dans l'après-midi entre deux services pour les restaurateurs.

3. Lancement d'un "portail des droits des travailleurs indépendants"

Objectif : informer les livreurs sur leurs droits
Proposition : créer une plateforme en ligne recensant tous les dispositifs d'aide (accès aux soins, hébergement, accompagnement social), avec un chatbot et un numéro d'accompagnement dédié et un lien de contact direct vers les maisons des livreurs.

III)

Objectif : avoir un état des lieux précis des impacts de la plateformisation sur Paris.
Proposition : confier à l'APUR une étude sur la plateformisation et ses conséquences pour la ville.

III) A)

Objectif : agir pour la sécurité routière
Proposition : contraindre les plateformes à faire respecter le code de la route à leurs livreurs.

III) B)

Encadrement des locations de courte durée

Objectif : limiter l'impact des locations de courte durée sur le marché du logement.
Proposition : renforcer les contrôles et les sanctions pour les locations illégales, en collaboration avec les plateformes et les agences de location.
Mettre en place des quotas de locations de courte durée des résidences secondaires, par quartier ou par arrondissement, en fonction des besoins locaux.

IV) B) 1)

Limiter les déchets :

Objectif : réduire les déchets plastiques et l'impact environnemental de la livraison à domicile.
Proposition : contraindre les plateformes de livraison de produits alimentaires à lancer une expérimentation de la consigne pour les emballages, avec des points de collecte dans les arrondissements.

IV) B) 3)

Taxe locale sur l'utilisation de la voie publique

Objectif : prendre en compte les externalités négatives induites par la livraison à domicile.
Proposition : étudier l'opportunité de la mise en place d'une taxe spécifique sur les livraisons à domicile.

IV) B) 4)

Diminuer la pollution

Objectif : diminuer la pollution liée aux transports
Proposition : faire respecter la loi sur le verdissement des flottes aux plateformes de livraison sous peine d'interdiction d'exercer à Paris.

Réglementer les zones de stationnement

Objectif : réduire les nuisances liées aux livraisons.
Proposition : contraindre les grandes chaînes de restauration à accueillir les livreurs en attente de leur commande à l'intérieur de leurs locaux.

Encadrer les horaires de livraison

Objectif : limiter les nuisances sonores liées aux livraisons tardives.
Proposition : restreindre les horaires d'ouverture des drive piétons et les horaires de livraison dans certaines zones résidentielles, par exemple en interdisant les livraisons après 22 heures.

Optimiser les possibilités offertes par certaines plateformes

Objectif : fluidifier l'offre de stationnement à Paris
Proposition : élargir aux parkings souterrains les places référencées dans les plateformes d'aide au stationnement.

Se donner les moyens d'agir localement pour encadrer les conséquences de la désintermédiation

Objectif : être en capacité de réagir pour encadrer rapidement les plateformes.
Proposition : le développement anarchique des dark stores et dark kitchen a été rendu possible par les lacunes et le caractère obsolète de l'ancien PLU parisien. Pour prévenir ce type de situation à l'avenir, des révisions ponctuelles et rapides du PLU doivent être envisagées.

GROUPE PARIS EN COMMUN

MIE Ubérisation – Préconisations du groupe PEC

Emplacement proposé : Partie I (« L'ubérisation : entre progrès technique et régulation indispensable »), section C (« Une déstabilisation progressive des secteurs clés urbains »)

- Demander à l'Observatoire des conditions de travail à Paris (Apur) de dédier une prochaine étude thématique aux travailleur·ses de plate-forme afin de mieux connaitre ces publics, leur démographie, leurs besoins en termes d'accès aux droits, et d'objectiver les problématiques de risques liées à leur statut sur le territoire parisien.

Emplacement proposé : Partie II (« Conséquences de la plateformisation sur les droits et les conditions de travail des travailleurs »), section 2 (« Des auto-entrepreneurs dans des domaines très variés ») – ou IV., A., 2. (exemples en France) ou IV., B, 1. (promotion des coopératives)

- Accompagner la création d'une coopérative de livreur·ses appartenant au champ de l'Économie sociale et solidaire, comme cela a pu être expérimenté à Bordeaux avec la SCOP Les Coursiers Bordelais. S'agissant du domaine spécifique de la restauration, cela peut aussi être envisagé en partenariat avec des restaurateurs autours d'engagements de responsabilité sociale et environnementale communs, articulé à un label ou une plateforme spécifique, toujours dans l'optique de garantir un statut de salariat pour la livraison sans représenter un surcoût trop important pour les établissements ou les client·es, comme vise à le faire l'expérimentation Blackbird.

Emplacement proposé : partie III (« Les défis urbains de l'ubérisation »), à la fin de la section A (« Gestion de l'espace public : pourquoi la ville y perd ? »)

- Engager une réflexion, dans le cadre des compétences de la Ville, sur la fiscalité des plateformes ou/et la taxation possible des transactions effectuées pour compenser leurs externalités négatives sur l'espace public, ne serait-ce qu'au niveau parisien.

Emplacement proposé : partie III (« Les défis urbains de l'ubérisation »), section B (« Conséquences de la multiplication de l'offre immobilière touristique sur le marché locatif parisien »)

- Permettre le renforcement du contrôle des locations touristiques par le renforcement des moyens humains et matériels qui y sont affectés et par des supports d'information des propriétaires sur les régulations existantes au niveau parisien.

Emplacement proposé : Partie IV (« Perspectives : vers un modèle équilibré et responsable pour la ville de demain »), section B, 4. (« Réinvention de l'espace public pour mieux accueillir ces nouvelles activités sans nuire aux habitants »)

- Accompagner le développement de nouveaux lieux de repos destinés aux livreurs, tels que celui qui se situe actuellement dans le 18e arrondissement. *Il pourrait en exister 6, trois par rive de la Seine.* Comme dans le 18e, un accompagnement médical et social pourra être proposé. Des postes de travailleur·ses du social et d'infirmier·ères pourraient être mutualisés pour assurer des permanences tournantes dans ces lieux. Pour cela, développer des partenariats permettant aux plateformes de contribuer à leur financement.

- Faire étudier la possibilité de répondre aux besoins sociaux et sanitaires élémentaires des chauffeurs de VTC, qui n'ont pas accès aux aménagements et réseaux déjà existants pour les taxis, par la création d'un ou plusieurs lie(x) dans Paris leur permettant de prendre des pauses, de se rencontrer et si besoin de trouver des informations adaptées. La question du stationnement des véhicules lors de la pause pourra être envisagée en lien avec celle du lieu, si possible en lien avec les concessionnaires de parcs de stationnement.

- En fonction des besoins identifiés de ces différents publics en termes d'accès aux droits et d'accompagnement social et sanitaire, mettre en place des créneaux de permanences juridiques et médicales ciblées et adaptées aux métiers de l'ubérisation dans leur diversité (livraison, VTC, ménage...), si possible dans des lieux-ressources déjà identifiés (maison des livreurs, maisons de la justice et du droit), voire si cela semble pertinent sous la forme d'un guichet unique parisien.

MIE ubérisation – Préconisations du groupe Union Capitale

- **Mandater un acteur indépendant pour développer un outil de comparaison des prix des prestations proposées sur les plateformes de livraison de repas, à la fois pour les consommateurs, les livreurs et les restaurateurs-commerçants.**

- **Installer des toilettes publiques connectées, style Colonne Morris, dans l'espace public, à l'instar de la Ville de Nancy**

- **Demander aux plateformes de livraison de supprimer le système de sanctions contre les livreurs dans le périmètre parisien.**

- **Réclamer les données de circulations aux plateformes de livraisons et de courses afin que la Ville et les mairies d'arrondissement puissent identifier les zones de congestion du trafic et répondre aux nuisances subies par les riverains.**

- **Demander aux plateformes de livraisons de repas de proposer à prix réduit un « pack vélo » à destination des livreurs (comprenant un casque, des gants, un sac de livraison, une selle adaptée, un imperméable, un antivol, un protège-téléphone), ainsi qu'une formation obligatoire à la sécurité routière et une visite médicale préalable obligatoire à toute activité, et à la demande du livreur.**

Encadré exploitation sexuelle des mineurs

- **Demander aux plateformes de location touristique et de courses de désigner en leur sein un duo d'interlocuteurs uniques afin de détecter les potentielles situations de violences sexuelles de mineurs à des fins prostitutionnels et d'alerter les services concernés de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police, ainsi que les associations compétentes.**

- **Former les agents de la Ville de Paris en contact avec des enfants et des jeunes aux violences sexistes et sexuelles et aux risques de la prostitution, notamment par le biais des plateformes**

- **Réaliser des ateliers de prévention sur les violences et d'éducation à la vie affective, relationnelle et sexuelle, en lien avec l'évolution de ces phénomènes sur les plateformes et les réseaux sociaux, auprès de tous les jeunes dans les écoles et collèges parisiens.**

- **Renforcer les moyens budgétaires de l'ASE dans la prévention, la formation et la prise en charge des situations de prostitution de mineurs, en ouvrant des foyers spécialisés pour les victimes.**

- **Produire et diffuser des campagnes de sensibilisation sur les réseaux sociaux, via la DICOM afin de sensibiliser les jeunes aux dangers de la prostitution (physique et virtuelle), et des violences sexistes et sexuelles.**

- **Solliciter auprès des plateformes un partage en continu de leurs données relatives aux meublés touristiques sur le territoire parisien, pour la Ville et les Mairies d'arrondissement, afin de faciliter la lutte contre les annonces illégales des services de la Ville de Paris.**

- **Modifier le système de déclaration de mise en location d'un meublé de tourisme nouvellement proposé pour lutter contre les offres d'annonces illégales en obligeant la fourniture de la déclaration de changement d'usage ou de destination ainsi que le DPE valide.**

- **Demander aux plateformes de meublés de tourisme de réclamer à tous les annonceurs la fourniture de la déclaration de changement d'usage ou de destination ainsi qu'un DPE valide.**

- **Développer la consigne pour réemploi à Paris :**

  a. **Élaborer une charte avec toutes les concessions, exploitations et délégations de service public, incitant au passage à la consigne pour réemploi des boissons et repas et d'installation de fontaines d'eau potable, dans toutes les concessions, exploitations et délégations de service public.**

  b. **Revoir son dispositif d'aides financières de passage à la consigne pour réemploi à tous les commerçants et restaurateurs, présents sur les plateformes de livraisons, ou non.**

  c. **Créer un réseau "Paris passe à la consigne", incluant tous les parties prenantes parisiennes, pour uniformiser et développer l'usage de la consigne pour réemploi.**

  d. **Solliciter Citeo pour évaluer son modèle de développement de la consigne pour réemploi en grande distribution à Paris, en partenariat avec les collectivités de la Région Île-de-France**

- **Engager un dialogue avec les plateformes de livraison, parmi lesquelles La Poste – Colissimo, Chronopost, Mondial Relay, DPD et Stuart, pour déployer progressivement des solutions de réemploi des colis.**

- **Sensibiliser les restaurateurs présents sur les plateformes de livraisons de repas à intégrer une solution de lutte contre le gaspillage alimentaire pour leurs invendus et les commandes non livrées dans le périmètre parisien (exemples de solutions : Phoenix, TooGoodtoGo, Linkee)**

- **Instaurer des quotas d'autorisations de meublés de tourisme, à l'instar de Saint-Malo ou Biarritz, quartier par quartier, en lien avec les mairies d'arrondissement.**

- **Permettre l'accueil des livreurs à l'intérieur des locaux et l'utilisation des toilettes des commerçants et restaurateurs des grandes enseignes lors de l'attente de la commande.**

- **Demander aux plateformes de livraisons et de courses de se mettre en conformité avec l'interdiction d'utilisation des scooters thermiques Crit'Air 3 dans le périmètre de la ZFE-m par leurs livreurs durant leurs activités d'ici fin 2025.**

- **Densifier le réseau de bornes de recharges rapides des véhicules électriques pour faciliter le déploiement de flottes de véhicules électriques dans le secteur du transport de personnes (besoin exprimé par Uber).**

- **Permettre la livraison des colis et repas en pied d'immeuble, sauf contre-indication (charge trop lourde, PMR, personnes âgées).**
- **Développer des zones sécurisées de remise en main propre de colis entre particuliers, à la main des Maires d'arrondissement pour identifier ces lieux.**

- **Créer des déposes-minutes et des aires de covoiturage dans les gares parisiennes et au sein des arrondissements, différenciés des zones prévues pour les taxis.**

- **Permettre aux VTC circulant à vide d'accéder aux voies de covoiturage sur le boulevard périphérique, à l'instar des taxis.**

- **Installer des feux de circulation intelligents partout dans Paris afin de fluidifier le trafic routier et cycliste, limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.**

- **Demander aux plateformes de densifier les contrôles aléatoires d'identité des chauffeurs pour améliorer la sécurité des passagers, notamment des femmes.**

- **Améliorer la réciprocité de la communication entre les plateformes de location touristique et les 3 bailleurs sociaux pour désactiver les offres illégales de meublés de tourisme dans les logements sociaux.**

L’UBÉRISATION DANS LA VILLE : ÉTAT DES LIEUX, DÉFIS, PROPOSITIONS

RAPPORT DE LA MISSION D'INFORMATION ET D’ÉVALUATION DU CONSEIL DE PARIS

MARS 2025