

Prospective

TAXIS, VTC: ACTIVITÉS SIMILAIRES, STATUTS HÉTÉROGÈNES. QUELLE PRÉVENTION ?

Cet article est le fruit d'un travail réalisé en réponse à une sollicitation externe de l'INRS sur le secteur du transport public particulier de personnes (T3P). Il repose entre autres sur les travaux conduits par la Mission Veille et Prospective de l'INRS dans le cadre de son exercice « Plateformisation 2027 »¹, enrichis d'apports d'experts internes et de l'exploitation d'entretiens qualitatifs réalisés par une chercheuse de l'Institut auprès de conducteurs de voitures de transport avec chauffeur (VTC). La question posée peut être synthétisée ainsi: quelle différence, s'il en existe, entre les conditions de travail d'un chauffeur de taxi et celles d'un conducteur de VTC travaillant *via* une plateforme ?

TAXI DRIVERS, PRIVATE HIRE DRIVERS: SIMILAR ACTIVITY, HETEROGENEOUS STATUS. WHICH WORKING CONDITIONS? This article is the fruit of work commissioned externally from INRS about the sector of private hire transport, known as "Transport Public Particulier de Personnes T3P)" in France. It is based, among other things, on work conducted by INRS's Horizon Scanning and Strategic Foresight Mission in the context of its "Plateformisation 2027" exercise, enriched with contributions from internal experts and with qualitative interviews of private hire drivers, conducted by a researcher from INRS. The question asked can be summarised as follows: "What is the difference, if there is one, between the working conditions of a taxi driver and the working conditions of a private hire driver working through a platform?"

MARC MALENFER, MICHEL HÉRY
INRS, mission Veille et prospective

MURIEL PRÉVÔT-CARPENTIER
INRS, département Homme au travail

MARIE DEFRANCE
INRS, mission Relations extérieures

Cette étude se focalise sur la dimension « conditions de travail et risques inhérents à l'activité » dans le secteur du transport de personnes, afin de proposer des pistes de prévention. Il est important de souligner, en préambule, que les conditions d'emploi dans ce secteur ont une forte influence sur les conditions de travail. Chaque statut et chaque forme juridique de l'entreprise a des conséquences en matière de protection sociale des travailleurs et la grande variété rencontrée pour ces statuts conduit à des expositions hétérogènes à certains facteurs de risques. L'artisan taxi détenteur de sa licence, le taxi associé d'une Scop (société coopérative et participative) et le micro-entrepreneur travaillant pour une ou plusieurs plateformes, bien qu'exerçant la même activité et semblant exposés à des risques similaires, peuvent connaître des situations très différentes d'expositions à certains risques et ne pas disposer des mêmes ressources pour y faire face. Après avoir décrit les risques professionnels auxquels ces populations

sont exposées, sont proposées des pistes de prévention adaptées aux différentes situations de travail existant dans la profession. En conclusion, sont mis en avant cinq points sur lesquels une action semble d'ores et déjà nécessaire pour faire évoluer positivement les conditions de travail dans le secteur du transport de personnes.

Des risques, inhérents à l'activité, partagés par tous

Qu'ils soient taxis ou VTC, tous les chauffeurs sont concernés par un certain nombre de risques:

- le risque routier, accentué par la distraction due à l'utilisation de plus en plus développées de technologies d'information et de communication durant la conduite;
- les risques associés à la manutention des bagages et à la conduite, tels que les troubles musculo-squelettiques (TMS) et notamment les lombalgies ;
- les risques liés à une position de travail assise statique prolongée et aux vibrations;
- des problèmes d'hygiène de vie liés à la situation



© Grégoire Valancien pour l'INRS

- de travail, à l'alimentation, aux horaires décalés;
- les risques psychosociaux (RPS) en particulier ceux liés au contact avec le public tels que les incivilités, agressions, etc.;
- une exposition prolongée à des gaz d'échappement².

Une campagne ciblant les artisans taxis conduite par le RSI (Régime social des indépendants) en 2013 ayant donné lieu à plus de 2000 visites médicales, confirme la prévalence élevée de ces risques et la réalité de leurs effets sur la santé des chauffeurs (84% des participants étaient effectivement concernés par au moins une pathologie, 61% par au moins deux)³.

Les données statistiques de la Cnam concernant les salariés des entreprises de «Transport de voyageurs par taxis» (code NAF 4932Z) mettent en évidence une augmentation significative des accidents à partir de 40 ans, ces derniers étant majoritairement associés à des manutentions manuelles et touchant en premier lieu le dos. Pourtant, très peu de maladies professionnelles sont reconnues dans cette profes-

sion⁴. Ces données ne concernent pas les travailleurs indépendants et n'intègrent pas les affections psychiques qui ne font pas l'objet d'une reconnaissance formalisée par la branche accidents du travail-maladies professionnelles de la Sécurité sociale.

Une dégradation des conditions de travail de tous liée à l'émergence des plateformes

L'arrivée d'Uber en France en 2012 marque le début d'une phase de déstabilisation dont le secteur n'est toujours pas sorti. L'augmentation considérable du nombre de VTC (plusieurs dizaines de milliers rien qu'en Île-de-France) venant concurrencer les taxis a eu pour conséquence une baisse du chiffre d'affaires et de la valeur des licences détenues par ces derniers. L'émergence régulière de nouvelles plateformes de VTC, les modifications des conditions de rémunération des chauffeurs et les évolutions réglementaires accroissent cette instabilité et contraignent les acteurs à s'adapter en permanence en fonction de leur situation particulière et de la conjoncture. La principale conséquence de ce



phénomène en termes de conditions de travail est l'augmentation généralisée du temps de travail et de l'amplitude horaire pour l'ensemble des chauffeurs, qu'ils soient taxis ou VTC, afin de maintenir un niveau de revenus suffisant. L'ensemble de ces facteurs a produit une situation contrainte, où les chauffeurs ont été tenus de travailler plus (pour essayer de gagner autant) ou de travailler sur des créneaux jugés plus lucratifs, notamment les soirées et nuits de fin de semaine.

Dans son rapport de médiation de janvier 2017, Jacques Rapoport estime qu'une durée de travail hebdomadaire de 60 heures est une condition impérative pour qu'une activité de chauffeur VTC soit viable économiquement comme activité principale. Il précise que c'est le temps de travail qui prévaut désormais chez les taxis parisiens⁵. Cela implique donc des journées de travail de dix heures, six jours sur sept et généralement en travail de nuit. Au-delà des problèmes de conciliation entre vie personnelle et vie professionnelle que pose cette situation, des études scientifiques tendent à montrer qu'une durée de travail excessive, c'est-à-dire supérieure à huit heures par jour et 50 heures par semaine⁶, peut augmenter les risques pour la santé, tels que les maladies cardiovasculaires, le diabète ou encore les troubles du sommeil. Il en va de même pour le travail de nuit dont les effets sur la santé sont bien documentés⁷. De plus, la fatigue induite intervient également comme facteur aggravant pour d'autres risques : risque routier, TMS, RPS, etc.

L'émergence des plateformes a également contribué à faire évoluer le rapport des clients à cette activité de service, et ce, aussi bien pour les taxis que pour les VTC. En effet, les chauffeurs voient les comportements évoluer chez une partie de la clientèle consciente du niveau de concurrence intense dans le secteur et en demande d'immédiateté et d'une grande qualité de service (ces dimensions s'inscrivant dans une exigence sociale plus large accompagnant l'essor du « e-commerce »). Cela peut se traduire par des rapports plus tendus, des incompréhensions, des mécontentements, voire des agressions verbales ou physiques auxquelles les chauffeurs doivent faire face de plus en plus fréquemment.

Un rapport au métier différent entre taxis et VTC

Les taxis, une profession artisanale historique, qui s'estime victime d'une injustice organisationnelle

Le métier de taxi est une profession artisanale très ancienne, dont les tarifs sont réglementés en France depuis plus d'un siècle et qui est soumise à une réglementation spécifique. Le chauffeur de taxi s'engage généralement dans un projet de car-

rière à long terme, notamment lorsqu'il a racheté une licence qui représente un investissement important et un endettement sur plusieurs années. L'émergence des plateformes de VTC venues « disrupter⁸ » cette activité est vécue comme une injustice par les taxis. En effet, l'utilisation des technologies permettant la géolocalisation, le paiement en ligne, l'affichage du prix de la course à l'avance, combinée à une absence de droit d'entrée à acquitter (pas de licence) leur a donné le sentiment d'une concurrence déloyale. La forme d'organisation prise par la concurrence a été vécue comme une remise en cause violente de leur métier traditionnel. De plus, la perte de valeur de leur licence due à l'émergence des VTC fragilise leur projet de travail et de vie, dans la mesure où la plupart comptent sur la revente de cette dernière pour s'assurer une rentrée d'argent conséquente au moment d'arrêter leur activité.

Les VTC, une opportunité d'insertion professionnelle en demi-teinte

Pour les VTC, la situation est complètement différente : travailler comme chauffeur pour une plateforme représente une opportunité d'insertion professionnelle pour de nombreux jeunes éloignés de l'emploi, souvent issus de quartiers défavorisés, notamment dans le département de la Seine-Saint-Denis⁹. Cette vision est promue par une communication des plateformes visant spécifiquement ce public et par la simplicité des démarches nécessaires au lancement de l'activité. Cependant, l'installation n'est pas anodine, puisqu'elle implique l'acquisition ou, plus souvent, la location d'un véhicule de standing. Cette charge financière impose au travailleur de générer un revenu suffisant et rend difficile une interruption rapide de l'activité. Elle explique aussi que toute modification des « règles du jeu », c'est-à-dire des conditions de l'activité (organisationnelles, financières, etc.) soit particulièrement mal perçue par les chauffeurs. C'est notamment le cas lorsqu'Uber décide, en octobre 2015, de baisser ses tarifs ou, en décembre, 2016 d'augmenter de cinq points (de 20 à 25%) la commission que la plateforme perçoit sur chaque course. Ces décisions, qui impactent significativement les revenus des chauffeurs, sont d'autant plus mal vécues qu'elles sont prises de manière unilatérale, sans aucune forme de concertation et souvent sans préavis. De plus, la charge de financement du véhicule impose un travail à temps complet qui démentit la communication mensongère des plateformes, présentant cette activité comme un job d'appoint laissant beaucoup de liberté au travailleur et lui permettant de concilier plusieurs activités (voir par exemple la campagne publicitaire d'Uber, en 2018¹⁰). Enfin, les investissements massifs d'Uber

dans la voiture autonome et la communication qui les accompagne¹¹, viennent confirmer aux chauffeurs que l'objectif de l'entreprise est de pouvoir à terme se passer d'eux. Cela ne peut que renforcer le sentiment de précarité chez ces derniers.

Des caractéristiques du travail «plateformisé» impactant fortement les conditions de travail

Certaines modalités et technologies introduites par les plateformes ont des incidences importantes sur les conditions de travail des chauffeurs. Elles concernent en premier lieu les travailleurs des plateformes VTC, mais tendent à se diffuser chez d'autres acteurs plus anciens (comme par exemple, la société G7), en raison du succès qu'elles rencontrent auprès des clients et des gains de productivité qu'elles peuvent générer. Parmi elles, deux sont particulièrement révélatrices des différences introduites par rapport au travail d'un taxi traditionnel: les systèmes de notation par les clients et leur utilisation par les plateformes, et le dispositif de type «*pool*» (transport de plusieurs clients sur une même course ou partie de course; voir plus loin), proposé notamment par Uber.

Les dérives de la notation par les clients

Les systèmes de notation des prestations par les clients se sont fortement développés avec la numérisation de l'économie. Dans une économie de plateformes où les relations sont intermédiées, ces notations sont censées rassurer les clients et permettent d'instaurer ainsi la confiance nécessaire à l'essor du commerce électronique. Leur omniprésence et leur utilisation comme outil de management finit par faire émerger de nombreuses questions sur leurs effets délétères¹²; c'est notamment le cas pour les chauffeurs de VTC.

Pour les chauffeurs Uber, le système de notation est une véritable obsession qui conditionne fortement leurs comportements. Ce dispositif considère toute évaluation inférieure à 4,5 sur 5 comme insuffisante. Il permet aux clients de dénoncer le comportement d'un chauffeur qu'ils jugent incorrect. Les conséquences peuvent être lourdes pour celui-ci, notamment une déconnexion temporaire ou définitive l'empêchant de travailler *via* la plateforme.

Les conséquences au quotidien pour les chauffeurs sont lourdes. Tous évoquent le sujet lorsqu'ils sont interrogés sur leurs conditions de travail. En effet, afin d'éviter les mauvaises appréciations de la part des clients, ils développent des stratégies pour gérer leur émotions au travail qui ne sont pas anodines en termes d'impact sur la santé et la sécurité. Beaucoup déclarent se forcer à garder le silence face à des clients dont ils redoutent une «mauvaise note», s'obligeant parfois à masquer les émotions réellement ressenties. Cette dissonance émotionnelle peut avoir des effets sur la santé à moyen

terme. Par ailleurs, ils peuvent être en situation de ressentir une charge émotionnelle au quotidien, plus ou moins forte, notamment parce qu'ils redoutent les situations de conflits. Ces situations peuvent les amener à mettre en place des stratégies émotionnelles (masquage d'émotions, tentative de gestion des émotions du client, gestion des réactions émotionnelles fortes) ou des comportements à risque pour répondre à des personnes exigeant d'eux des infractions au code de la route (comme des excès de vitesse ou un engagement en sens interdit) ou des tâches débordant du champ de la prestation (comme porter des bagages jusqu'au domicile du client).

Même si des possibilités de recours existent, le système donne *a priori* raison au client et le chauffeur peut se voir déconnecté (pour une durée de quelques heures à plusieurs jours) et convoqué pour s'expliquer ou suivre un stage relatif à l'attitude à tenir vis-à-vis des clients. Durant cette période il ne peut pas travailler avec l'application et se retrouve donc sans revenu s'il s'agit de sa seule activité, alors qu'il doit toujours faire face à ses charges. Le dispositif, en privilégiant les clients, entraîne des comportements déviants de la part d'une minorité malsaine, comme la contestation de certaines courses ou des accusations d'agressions à l'encontre des chauffeurs, qui leur permettent de se faire rembourser des prestations, ce qui se fait au détriment du chauffeur (qui ne touchera pas le montant correspondant et se voit suspendu sans préavis).

Par ailleurs, ces dispositifs de notation donnent une importance considérable à des éléments par nature subjectifs. Selon les clients, leur sensibilité, leur état physique ou mental (fatigue, ébriété, etc.), leur humeur, les notes peuvent varier sensiblement, indépendamment de la qualité objective de la prestation du chauffeur.

Les effets pervers d'UberPool

Afin de s'assurer un maximum d'activité, les chauffeurs Uber sont incités à accepter les courses souscrites *via* l'option *UberPool*. Celle-ci permet de mutualiser certaines courses en prenant en charge plusieurs clients pour des trajets partagés, mais elle implique des détours, souvent un peu de marche pour le client afin de se rendre à un point de prise en charge défini par l'application et pour finir, des arrêts en cours de trajet, afin de faire monter les clients supplémentaires à bord du véhicule. Les courses *UberPool* sont moins onéreuses qu'une course ordinaire en *UberX* pour les clients, mais elles laissent moins de marge de manœuvre au chauffeur, notamment sur le trajet à suivre. De plus, ce dernier ne peut pas les refuser. Sinon, il risque d'être sanctionné par une déconnexion. Cette option est une source de problèmes





© Gaël Kerbaol/INRS

↑ Taxis et VTC :
une cohabitation
complexe.

récurrents pour les chauffeurs. Certains clients la choisissent en raison de ses tarifs plus attractifs mais n'en connaissent pas bien le fonctionnement et acceptent mal ses implications : marche à pied, partage du véhicule avec des inconnus. Ils peuvent par exemple demander au chauffeur de ne pas prendre de client supplémentaire, plaçant ce dernier dans une situation d'injonction paradoxale : s'il refuse la course secondaire, il risque d'être sanctionné par la plateforme ; s'il l'accepte, il risque une mauvaise notation par son client initial. Les chauffeurs doivent donc faire preuve de pédagogie et de diplomatie pour gérer ces situations, devant justifier auprès des clients mécontents une organisation de la prestation qu'ils n'ont pas définie et qui, *in fine*, leur est parfois désavantageuse.

Quelle prévention des risques professionnels ?

La mise en place d'une politique de prévention dans le secteur du T3P nous semble constituer un défi de taille dans le contexte actuel. En effet, la branche Accidents du travail – maladies professionnelles et l'INRS préconisent des démarches de prévention impliquant tous les acteurs concernés et respectant trois valeurs essentielles : le respect de la personne, la transparence et le dialogue social¹³. S'agissant d'une profession exercée essentiellement par des travailleurs indépendants auxquels (paradoxalement) la définition des règles d'organisation du travail échappe largement, la tâche du préventeur s'avère particulièrement complexe.

Cependant, un certain nombre de pistes peuvent être avancées sur les volets technique, organisationnel et humain. Le choix et la mise en œuvre de ces mesures de prévention ne pourra se faire de manière efficace qu'en impliquant l'ensemble des acteurs concernés et avec l'appui des pouvoirs publics, dans la mesure où tous les acteurs ne sont pas rassemblés au sein d'une même branche professionnelle.

Mesures techniques : agir sur les véhicules

Dans un premier temps, une action pourrait être conduite sur le choix des modèles et des équipements des véhicules. Aujourd'hui, les critères fixés par les pouvoirs publics concernent la taille, la capacité, la puissance et l'âge du véhicule. Aucun n'a d'influence déterminante sur la sécurité, le confort de conduite ou sur les conditions de chargement/déchargement. La majorité des chauffeurs conduisent donc des véhicules de type berline qui n'ont pas été conçus pour cette activité.

Le choix des véhicules pourrait être orienté, en prenant en compte certains de ces facteurs, en privilégiant des véhicules du type break, avec un plancher bas et une ouverture de coffre large, afin de faciliter la manutention des bagages.

Un certain nombre d'équipements pourraient améliorer la sécurité, le confort et réduire les contraintes du conducteur, notamment :

- les boîtes de vitesse automatiques ;
- l'ABS (système d'assistance au freinage) ;
- l'ESP (système de contrôle électronique de la trajectoire) ;
- la climatisation ;
- des sièges avec réglages 3D et appuis lombaires.

L'usage de la vidéosurveillance pourrait également être envisagé, au même titre que dans les transports en commun ou certains taxis à l'étranger. Elle pourrait être un outil dans le cadre de la résolution des litiges entre chauffeurs et clients ; mais elle pose des questions sur l'enregistrement, le stockage, la protection et la diffusion éventuelle des images.

À plus long terme, un travail collaboratif pourrait être mené avec des constructeurs automobiles, en impliquant des chauffeurs et des ergonomes, pour développer des modèles de véhicules spécifiquement adaptés à cette activité. Cette piste ne paraît pas déraisonnable au regard du volume important de véhicules concernés. L'espace occupé par le siège passager à l'avant, qui est rarement utilisé, pourrait par exemple être aménagé pour y charger des bagages. Combiné avec des ouvertures latérales coulissantes, ce système pourrait faciliter les manutentions de ces derniers, y compris par les clients eux-mêmes (cela pourrait également contribuer à les préparer à l'avènement du véhicule autonome, dans lequel ils devront charger eux-mêmes leurs bagages).

Mesures organisationnelles

Agir sur les mesures organisationnelles impliquera sans doute une approche différenciée pour les taxis et pour les plateformes VTC :

- pour les conducteurs de taxis, l'organisation du travail relève pour partie des pouvoirs publics, qui définissent les règles encadrant l'exercice de la profession et pour partie, des organisations de taxis sous la forme de centrales d'appels ou

encore de coopératives. Il existe donc un cadre institutionnel, dans lequel des réflexions peuvent être menées pour essayer de réguler les difficultés d'organisation que rencontrent les chauffeurs dans leurs pratiques quotidiennes. Cependant, la forte autonomie des artisans indépendants ne facilite pas l'adoption de stratégies collectives;

- pour les chauffeurs de VTC travaillant pour des plateformes, la situation est plus complexe, dans la mesure où leur travail est en grande partie régi par un algorithme sur lequel ils n'ont pas de visibilité (pas plus que les pouvoirs publics). Cela n'empêche pas les travailleurs de développer des stratégies (parfois collectivement) pour essayer de le comprendre et d'en tirer le meilleur parti. Obtenir une modification de cet algorithme n'est pas envisageable pour le moment, car les chauffeurs ne disposent pas d'instance de dialogue formalisée pour faire part de leur retour d'expérience.

Un tel dialogue entre les acteurs du secteur permettrait certainement de trouver des solutions à quelques-unes des difficultés rencontrées par les chauffeurs. Les notations ou réclamations des clients pourraient être prises en compte, avec des délais permettant au chauffeur d'apporter des explications avant de se voir déconnecté d'office. L'option *UberPool* pourrait être revue pour offrir la possibilité au client d'y renoncer lui-même *a posteriori*, afin de refuser une prise en charge d'un autre client ou de demander un changement de destination, moyennant un rétablissement du tarif classique d'*UberX* ou une majoration financière pour ne pas pénaliser le chauffeur. Ce type de mesures impliquerait que la plateforme accepte de rééquilibrer les rapports entre les acteurs, afin d'accorder un peu plus de crédit et de marges de manœuvre aux chauffeurs ; pour le moment, leur travail est organisé par un algorithme qui vise avant tout la satisfaction client, sans intégrer les contraintes pour le chauffeur et leurs difficultés.

Les modifications de règles de fonctionnement des applications et de rémunération des chauffeurs déjà engagés auprès des plateformes pourraient faire l'objet d'un encadrement par les pouvoirs publics.

Mesures sur le volet humain :

formation, information, dialogue social

Les formations des chauffeurs de taxis et de VTC pourraient intégrer un volet dédié à la santé et la sécurité au travail plus important. Aujourd'hui, seul l'aspect relatif à la sécurité routière est traité ; les aspects traitant de l'hygiène de vie, du travail en horaires atypiques, de la gestion des situations difficiles, etc. pourraient faire partie de leurs formations. L'information des chauffeurs des plateformes de VTC pourrait être améliorée : une partie de son contenu pourrait être assuré par des organismes

indépendants des plateformes, pour garantir que les chauffeurs, actuels et futurs, disposent bien de toutes les informations nécessaires avant de s'engager avec une ou plusieurs plateformes et ainsi éviter le sentiment d'avoir été « piégé », exprimé par certains d'entre eux.

Enfin, sur ce volet humain, la formalisation du dialogue social par la mise en place d'instances de discussion entre chauffeurs VTC et plateformes semble indispensable pour atténuer le déséquilibre important qui est aujourd'hui constaté dans la relation.

Conclusions

Plusieurs points peuvent être mis en exergue, qui semblent essentiels pour voir les conditions de travail évoluer positivement dans le secteur du T3P.

La question centrale

du temps de travail / de conduite

Que ce soit en termes de risques, y compris de risques pour les autres usagers de la route, ou en termes de leviers d'amélioration des conditions de travail, la question du temps de conduite est centrale. Elle est bien entendu intrinsèquement liée à la rémunération des chauffeurs et se pose de manière différente pour les taxis et les chauffeurs VTC travaillant pour des plateformes. Pour les taxis, notamment locataires de leur licence, au-delà d'un certain seuil fixe de chiffre d'affaires (correspondant schématiquement au montant du loyer du véhicule), leurs heures de travail deviennent plus rémunératrices, même si elles sont plafonnées à un maximum de onze heures par jour. De plus, leur rémunération horaire est plus prédictible, en raison de tarifs fixes. Ils ont donc une certaine visibilité sur leurs objectifs économiques et les stratégies à déployer pour les atteindre. Pour les chauffeurs de VTC, la commission perçue par la plateforme est constante et les bénéfices qu'ils vont éventuellement pouvoir dégager sont davantage dépendants de critères aléatoires, comme la variabilité des tarifs. Une augmentation du temps de travail accroît leurs revenus, mais pas nécessairement leur marge bénéficiaire de manière aussi significative. L'aléa est donc plus important pour ces chauffeurs dépendant d'une application.

L'organisation algorithmique du travail, source

supplémentaire de RPS pour les chauffeurs de VTC

En matière d'exposition aux risques, la principale différence entre chauffeurs de taxis et de VTC réside dans la prescription du travail par une intelligence artificielle à laquelle sont soumis ces derniers. Le chauffeur de taxi dispose *a priori* d'une grande autonomie dans la gestion de ses relations avec les clients, il peut notamment estimer et maîtriser les conséquences d'un éventuel conflit. *A contrario*, le chauffeur VTC voit cette



relation entravée par l'intermédiation de l'application qui fait peser sur lui un risque de sanction permanent, sachant que la plateforme tend à favoriser le client en ignorant tout de la situation réelle. Le chauffeur dispose donc d'une marge de manœuvre bien plus faible. De plus, la variabilité des tarifs et l'imprévisibilité de la nature des courses qui lui sont attribuées (notamment l'attribution de courses *UberPool*) introduisent plus d'aléas dans son activité.

Un nécessaire suivi médical

Comme vu précédemment, la population des travailleurs du T3P est exposée à différents risques professionnels, ainsi qu'à des contraintes de temps et d'horaires de travail, qui ne sont pas anodins en termes de santé. Cependant, une part importante de cette population est constituée de travailleurs indépendants qui ne bénéficient pas d'un suivi médical en santé au travail. Au regard des exigences de leur activité et de son rythme, il est également possible qu'une part d'entre eux ne consulte pas de médecin traitant de manière régulière. Il serait cependant justifié (voir les données du RSI citées ci-dessus) qu'un suivi médical régulier puisse être assuré auprès de l'ensemble de cette profession.

Une gestion indépendante des informations relatives aux chauffeurs ?

La limitation du temps de connexion à la plateforme, telle qu'Uber est en train de la mettre en place, est une piste dont la portée sera limitée, dans la mesure où les chauffeurs VTC peuvent travailler pour d'autres plateformes durant les heures où ils n'ont plus accès à l'application Uber. Pour être réellement efficace, il faudrait que l'information sur le temps de connexion des chauffeurs soit partagée entre plateformes. Compte tenu de la concurrence entre ces dernières, elle impliquerait l'intervention d'un tiers de confiance, tel qu'une instance indépendante (publique, paritaire ou tripartite), qui collecterait et partagerait ces informations. Cette instance pourrait se voir également confier la gestion de la portabilité des données relatives à l'activité, comme la notation des chauffeurs, en fixant des règles et des possibilités de recours qui soient identiques pour tous et dans un cadre transparent¹⁴. Elle pourrait également jouer un rôle au niveau de l'information des clients sur ces dispositifs et ce qu'ils impliquent pour les chauffeurs.

Réduire le sentiment d'insécurité lié aux situations de travail

Une des sources majeures de dégradation des conditions de travail dans la profession est la concurrence exacerbée que se livrent les acteurs. La situation est aggravée par les différences de

règles s'appliquant aux uns et aux autres. Se côtoient sur un même marché des acteurs soumis à des réglementations, statuts et conditions de rémunération très différents. De plus, tous ces éléments de contexte, très structurants pour l'activité, évoluent constamment, alimentant chez les travailleurs qui les subissent un sentiment d'insécurité préjudiciable, auquel s'ajoute la communication sur le véhicule autonome. Il semble souhaitable d'assurer à ces travailleurs un minimum de visibilité, afin qu'ils puissent se construire une trajectoire professionnelle viable. ●

1. *Plateformisation 2027, conséquences de l'ubérisation en santé et sécurité au travail*. INRS, 2018. Accessible sur : www.inrs.fr/prospective
2. P. Guinchard, B. Charbotel, E. Pouget, A. Bergeret – *Exposition professionnelle à la conduite de véhicules légers et risques pour la santé (hors accidents de la route)*. *Revue de la littérature*. Archives des maladies professionnelles, 2008, 69(3), pp. 464-474.
3. *Document interne de restitution de la campagne RSI Prévention Pro visant les taxis*.
4. *Pour consulter les statistiques AT/MP de la Cnam*: www.risquesprofessionnels.ameli.fr/statistiques-et-analyse/sinistralite-atmp.html
5. *Médiation VTC. Conclusions du médiateur, janvier 2017*, p. 10.
6. *Stress au travail et santé, situation chez les indépendants*. Expertise collective Inserm, 2011, p. 36-37.
7. *Voir le rapport de l'Anses de juin 2011 : Évaluation des risques sanitaires liés au travail de nuit*. Accessible sur : www.anses.fr
8. *Perturber fortement, le verbe disrupter (anglicisme) est employé au sujet des nouvelles technologies perturbant les services ou médias installés*
9. *De janvier 2015 à mars 2016, 10 000 entreprises de VTC ont été créées en France dont 2600, soit plus d'un quart, rien qu'en Seine-Saint-Denis, portant cette activité à la première place en création d'emplois du département*. Source: *En Seine-Saint-Denis, le secteur des VTC, leader des créations d'entreprises*. Rémi Brancato, France Bleu Paris, 16 mai 2016.
10. *Voir*: <https://lareclame.fr/dbparis-uber-chauffeurs-193030>
11. *Voir*: www.voiture-autonome.net/uber
12. *Libération a consacré en mars 2018 une série d'articles à ce sujet, notamment : Notation des salariés, l'autre guerre des étoiles*. Ismaël Halissat et Vincent Coquaz, 29 mars 2018. *Voir*: www.liberation.fr/france/2018/03/29/notation-des-salaries-l-autre-guerre-des-etoiles_1639923
13. *Voir*: *Politique de maîtrise des risques professionnels. Valeurs essentielles et bonnes pratiques de prévention*. INRS, 2003, ED 902. Accessible sur : www.inrs.fr
14. *La question de la portabilité des données a notamment été évoquée lors du séminaire « Favoriser le développement professionnel des travailleurs des plateformes numériques », organisé par France Stratégie, Sharers & Workers et #Leplusimportant : www.strategie.gouv.fr/debats/favoriser-developpement-professionnel-travailleurs-plateformes-numeriques*