

Les intéressantes leçons de la sociologie des chauffeurs Uber français

Deux économistes français, Augustin Landier et David Thesmar, ont mené une étude sur les caractéristiques des chauffeurs Uber en France. Ce métier est une porte d'entrée dans le monde de l'emploi pour beaucoup d'entre eux.

Avec Augustin
Landier

Atlantico : En collaboration avec David Thesmar, vous avez étudié en profondeur le profil des chauffeurs de Uber en France. Quels sont les résultats ? Qu'ont-ils de significatif ?

Augustin Landier : Uber nous a donné accès à deux sources de données : un sondage qu'ils ont effectué sur un échantillon représentatif de leurs chauffeurs ainsi que les données relatives aux revenus et au temps travaillé par chaque chauffeur. Nous avons combiné ces données à celles de l'INSEE sur les chauffeurs de taxis. Le fait le plus saillant qui ressort de nos conclusions c'est que les chauffeurs Uber sont très jeunes. Un tiers d'entre eux a moins de trente ans contre 4% chez les chauffeurs de taxis indépendants. Le conflit avec les taxis, on peut donc le lire en partie comme un conflit de générations.

En ce qui concerne leur niveau de qualification, les résultats de nos recherches vont à l'encontre de l'idée courante selon laquelle les chauffeurs Uber seraient peu qualifiés. On constate au contraire qu'ils sont plus qualifiés que les chauffeurs de taxis classiques. Cet état de fait découle mécaniquement de leur âge moyen plus jeune dans la mesure où le niveau de qualification globale de la population française a augmenté ces dernières décennies. Les chauffeurs Uber sont d'ailleurs à un niveau de qualification moyen à peu près équivalent à celui de l'ensemble de la population française, une fois l'âge pris en compte. On note également qu'une majorité d'entre eux disposait avant d'exercer ce métier d'une spécialisation dans le secteur du transport et de la logistique.

Par ailleurs, il ressort de notre étude que chauffeurs Uber viennent en majorité de zones à fort taux de chômage, notamment des banlieues des grandes villes. Il est difficile d'aller plus loin dans l'analyse de leurs origines sociologiques notamment en raison de l'absence d'études statistiques ethniques en France. Mais on se rend compte qu'Uber fournit à ces populations fortement touchées par le chômage, une vraie porte de sortie vers l'emploi.

De plus, selon vos recherches, le profil des chauffeurs français se différencie de leurs homologues anglais ou américains par le fait qu'il s'agit là de leur seul et unique emploi. Comment expliquer cette différence et que révèle-t-elle ?

Cette différence entre les chauffeurs américains et français s'explique en premier lieu par l'interdiction en France du mode "UberPop" de la plateforme Uber. Cette option permettait à des particuliers non professionnels du transport d'exercer occasionnellement la

profession de chauffeur privé avec leur véhicule. Autorisée au Etats-Unis, l'activité de chauffeur UberPop est particulièrement prisée par les gens souhaitant se procurer un complément de revenus. En France, l'activité de chauffeur Uber est soumise à plusieurs conditions comme le suivi d'une formation, l'obtention d'une carte professionnelle ou encore le fait de posséder un véhicule répondant aux critères exigés. Cela a pour conséquence qu'une large majorité des chauffeurs Uber font ce métier à plein temps. Ainsi, 70% des trajets effectués via Uber le sont par des chauffeurs qui utilisent la plateforme plus de trente heures par semaine.

Ce que cela révèle néanmoins, c'est que les postes de chauffeurs Uber sont de l'ordre de la création d'emploi. D'ailleurs notre étude montre qu'un quart de ces personnes étaient au chômage avant d'exercer ce métier. De plus, le fait qu'un tiers d'entre eux a moins de trente ans peut nous laisser penser qu'il s'agit d'un premier emploi pour bon nombre de ceux qui n'étaient pas au chômage auparavant.

Pensez-vous que le modèle "Uber" puisse être répliquable dans d'autres activités, avec les mêmes conséquences positives décrites plus haut ? Pourrait-on y trouver une solution plus globale aux problèmes du chômage et de l'intégration sociale des personnes issues des quartiers défavorisés ?

Sans aucun doute : de nombreux services à la personnes sont déjà concernés, par exemple la livraison, les travaux d'entretien. Les plateformes de type Uber induisent trois formes de gains économiques. La première, c'est le *matching*. Le fait de faire se rencontrer un besoin de travailler avec un besoin de prestation, le tout dans un endroit précis et pour une durée précise. Cela préserve la flexibilité des deux cotés de la relation. Le deuxième gain économique c'est le *rating*, la possibilité d'évaluer aussi bien la qualité de la prestation que le client lui-même. Cela a le mérite d'assurer un niveau de sécurité et de prestation plus satisfaisant. Enfin, le troisième gain économique majeur que notre étude constate, c'est l'expérimentation : ce type de plateforme permet à des gens d'essayer sans engagement financier lourd un métier sans forcément être obligé de continuer à l'exercer s'il ne leur convient pas. L'analyse des chiffres permet de voir que tous les chauffeurs Uber n'ont pas la même productivité ni le même rythme de travail ; et ceux qui restent le plus durablement sur la plateforme sont les plus productifs. Ce gain d'expérimentation est permis par le fait que l'exercice de ce métier ne demande d'importants investissements financiers au préalable.

Ce sont autant de gains économiques dont il pourrait être intéressant de faire profiter d'autres secteurs économiques.