



aménagement  
de l'espace urbain  
et mobilités  
à faible impact  
environnemental



# Quelle sécurité pour les livreurs de repas à vélo travaillant pour le compte de plateformes numériques?

N. Clabaux, J.Y Fournier, Z. Dubreuil-Szymanski, C. Perrin,  
P.J Pilonnet



Université  
Gustave Eiffel

18 juin 2026

# Contexte

- ❖ Nouvelles pratiques de consommation (e-commerce), diffusion du smartphone, avènement de l'économie de plateformes, économie à la tâche (gig economy)
- **Développement au niveau international de la livraison de repas par des livreurs « indépendants »**
- ❖ Un modèle d'organisation du travail qui valorise la vitesse, le mouvement, la cadence (Lemozy, 2019) par le biais de modes de déplacement à risque
- **Des enjeux en matière de santé/sécurité pour ces travailleurs (forte amplitude horaire, déplacements de nuit, jeunes hommes, faible expérience, fatigue, usage du smartphone en conduisant... (Anses, 2026; Tandzi-Tonleu et al., 2026)**

# Etat des connaissances, questions de recherche

- ❖ ***Des connaissances partielles*** (qui portent généralement sur la sécurité des livreurs en 2RM, en Asie)
- ❖ ***Quelques publications sur la sécurité des livreurs de repas à vélo***
  - ❖ *Lemozy (2019): La vitesse et la cadence d'exécution conduisent les livreurs à ne plus être attentifs à la signalisation, aux feux rouges et à prendre de nombreux risques*
  - ❖ *Dablanc et al. (2022). A Paris, 26% des livreurs ont déjà subi un accident (dans 47% des cas, l'acc. a nécessité un passage aux urgences)*
  - ❖ *Sarkies et al., (2022). Les livreurs à vélo représentent 12% des cyclistes victimes d'acc. soignées aux urgences de l'hôpital St-Vincent (Sydney). - d'accidents seuls, + de collisions (56% vs 33%)*
  - ❖ *Oviedo-Trespalacios et al. (2022). Parmi 2274 livreurs observés à Brisbane, 99,3% portaient un casque (93% chez les cyclistes en général)*
- ❖ ***Questions de recherche, hypothèses***

# 1. Accidentologie des livreurs de repas

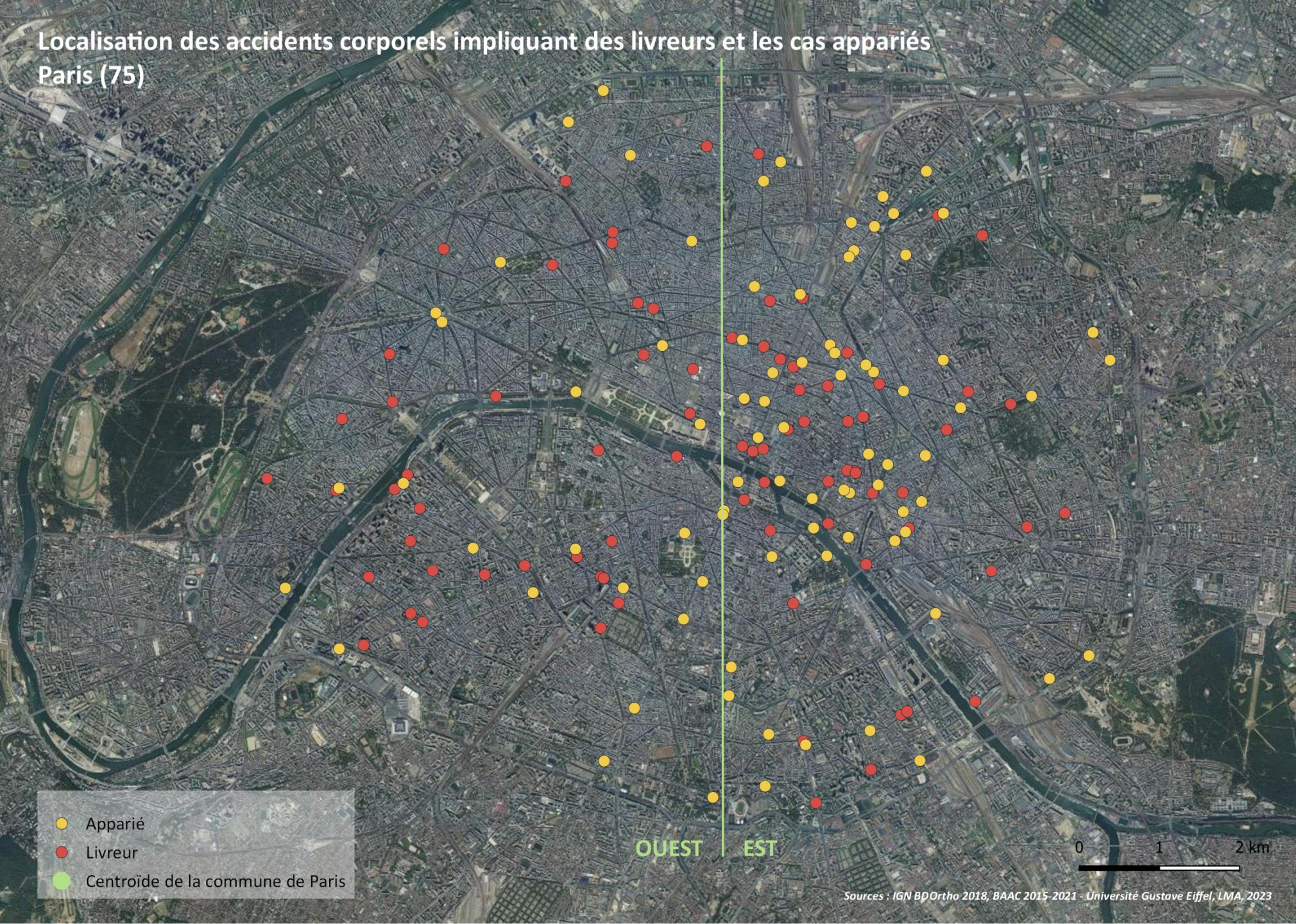
## Éléments de méthode

- ❖ Procès-verbaux d'accidents numérisés, années 2015-2021, 3 dépts (75, 69, 13)
- ❖ 2 échantillons d'acc. → livreurs  $n=117$  ; non livreurs  $n=117$
- ❖ Variables d'appariement: dépt, sexe, âge, jour
- ❖ Modèle d'analyse en phases, concept de scénario type (*Fleury et Brenac, 2001*)  
Test de McNémar sur échantillons appariés

## Résultats

- ❖ Pas de sc. d'acc. spécifique aux livreurs
- ❖ Pas de différence dans la répartition des cas selon les sc. d'acc.
- ❖ **Sur-représentation des collisions liées au franchissement d'un feu rouge**  
(9,5% vs 2,5%;  $p<0,04$ )
- ❖ **Sous-représentation des cas se produisant sur un aménagement cyclable**  
(37% vs 58%;  $p<0,01$ )

# Localisation des accidents corporels impliquant des livreurs et les cas appariés Paris (75)



## 2. Observations des pratiques

### Circuler dans l'ombre des livreurs de repas pour révéler les pratiques effectives

- **Méthode de recherche ethnographique** qui consiste à « suivre une personne comme son ombre », à « marcher dans ses pas », la filant à travers ses différentes activités et interactions, tout en prenant de nombreuses notes de terrain et/ou en enregistrant par audio et/ou vidéo » (Czarniawska, 2007; Vasquez, 2013;)
- **Démarche qui s'inscrit dans les méthode dites mobiles** de production des connaissances (*Mobility turn*) (Büscher, 2013).
- **Terrains:** Lyon, Marseille
- **Cyclistes livreurs en livraison** (restaurant → client) **et cyclistes non livreurs en circulation**
- **3 observateurs-suiveurs; en soirée/à la pause méridienne ; Oct. 2021 – Nov. 2023**
- 68 livreurs et 37 cyclistes non livreurs (98km vs 73km)
- **Traces des itinéraires empruntés**

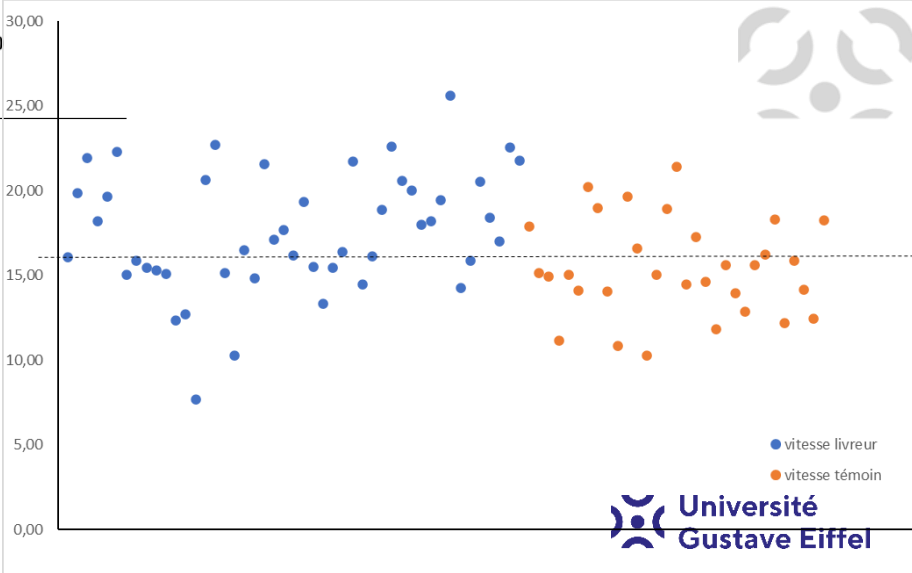


# Principaux enseignements

- Pénibilité du travail (fatigue, nuit, froid, pluie, trafic ; créneaux courts → forte intensité ; alternance de temps d'attente et de temps de livraison)
- Mauvaises conditions de sécurité: conditions de circulation, peu d'équipements de protection (gants, casque) et d'aide à la détectabilité; pratiques à risque (vitesse, franchissements de feux rouges, remontées de files, mais qui semblent proches de celles observées chez les cyclistes non livreurs, du moins ceux circulant aux mêmes heures)
- Une très bonne connaissance du réseau, des itinéraires (itinéraires optimisés, raccourcis), des aménagements (et de leurs interruptions), des équipements de la route, des zones de travaux, des règles informelles, grande expertise de la conduite (peu de situations de conflits observées)
- Augmentation du rythme ; usage accru de vélos à assistance électrique (parfois débridés) ou électriques (sans assistance)

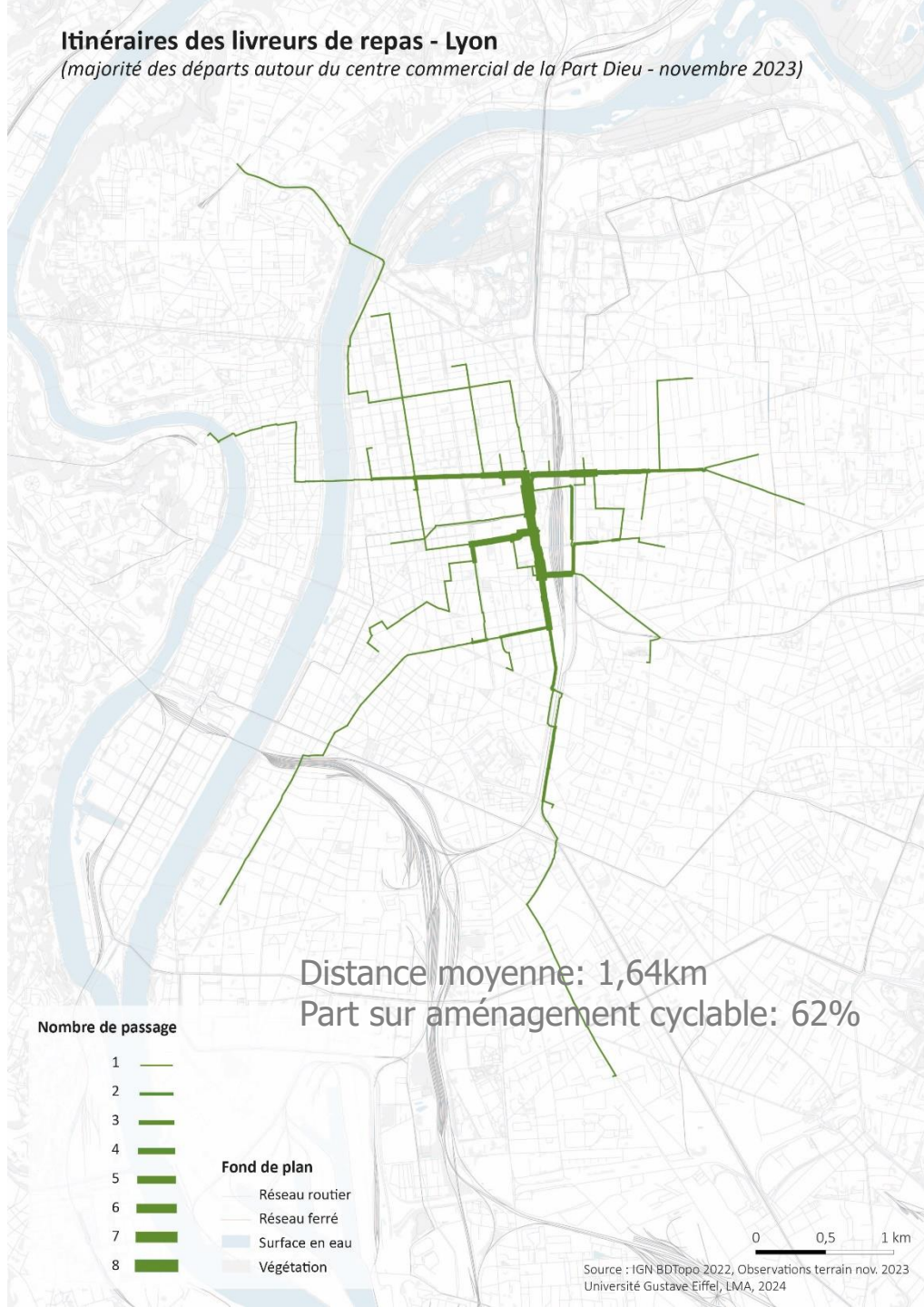
# Résultats (Lyon)

|                                                                                                      | Livreurs<br>(n=47) | Non-livreurs<br>(n=31) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|
| Distance totale parcourue                                                                            | 77,3 km            | 67,1 km                |
| Distance moyenne par course/ trajet                                                                  | 1,64 km            | 2,17 km                |
| Vitesse moyenne                                                                                      | 17 km/h            | 15,4 km/h              |
| Taux de port du casque                                                                               | 8 %                | 19 %                   |
| Taux de VAE ou assimilés                                                                             | 80 %               | 19 %                   |
| Proportion de kilomètres parcourus sur un aménagement cyclable                                       | 62,1 %             | 73,2 %                 |
| Proportion de kilomètres parcourus sur un aménagement cyclable lorsqu'un aménagement cyclable existe | 89 %               | 90 %                   |
| Proportion de kilomètres parcourus en sens interdit                                                  | 6 %                | 1,3 %                  |
| Taux de franchissement de feux rouges                                                                | 90 %               | 84 %                   |



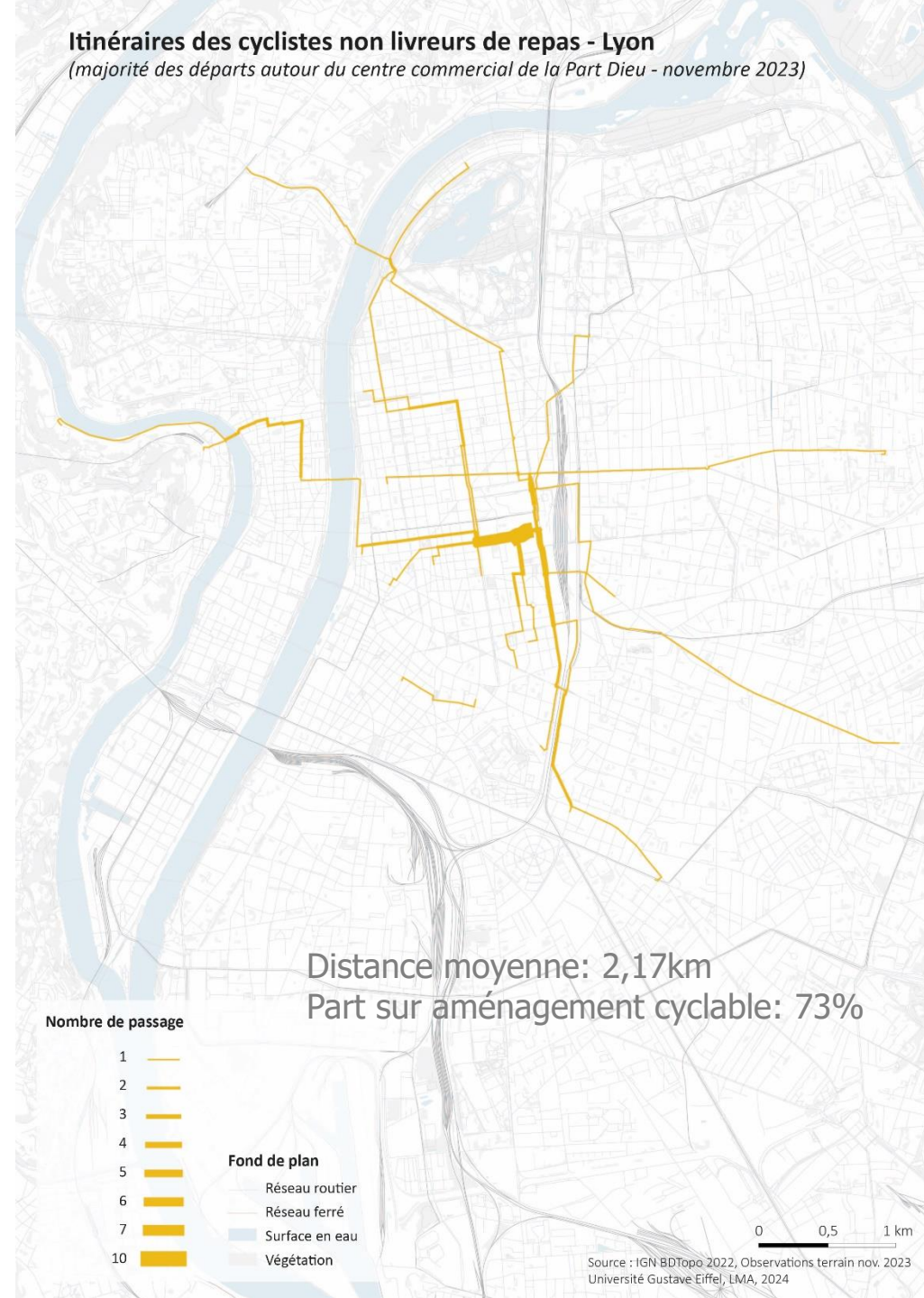
## Itinéraires des livreurs de repas - Lyon

(majorité des départs autour du centre commercial de la Part Dieu - novembre 2023)



## Itinéraires des cyclistes non livreurs de repas - Lyon

(majorité des départs autour du centre commercial de la Part Dieu - novembre 2023)



# Conclusions, discussion, perspectives

- ❖ **Hypothèses initiales partiellement validées**
- ❖ **Des spécificités dans l'accidentalité qui émergent** (accidents en carrefours à feux, moins d'accidents sur aménagement cyclable, plus d'accidents dans l'hypercentre...)
- ❖ **Mais des pratiques dans l'espace public globalement proches de celles observées chez les cyclistes non livreurs, du moins aux mêmes heures** (cf. Oviedo-Trespalacios et al., (2022); Buhler et al., (2021))

Oviedo-Trespalacios et al., (2022): « *This study question the widely held view that food delivery riders are a riskier group than private cyclists. Risky riding behaviours are prevalent among both private cyclists and bicycle food delivery riders* ».

- ❖ **Perspectives de prévention et besoins de recherche**

# **Merci de votre attention**

## **Remerciements:**

- **Laetitia Dablanc (LVMT), Louis Deschemps,**
- **Equipe DYN du LMA**

