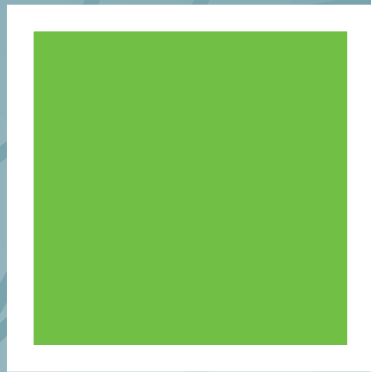
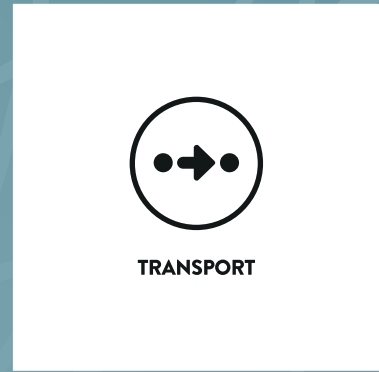


D

A



T

A

L

A

B

Commissariat général au développement durable

Les taxis et VTC en 2016-2017

Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes

JUILLET 2018

sommaire

Les taxis et VTC en 2016-2017

Rapport de l'Observatoire national
des transports publics particuliers
de personnes

- 5** - La réglementation des transports publics particuliers de personnes
- 9** - L'offre de transport public particulier de personnes
- 17** - Les entreprises des T3P et l'accès aux professions de conducteurs
- 25** - L'équipement automobile des T3P
- 29** - Annexes
Méthodologie et sources

Document édité par :
Le service de la donnée et des études statistiques (SDES)

contributeurs

DP

Dominique Place

dominique.place@developpement-durable.gouv.fr

MFB

**Marie-Flavie
Brasseur**

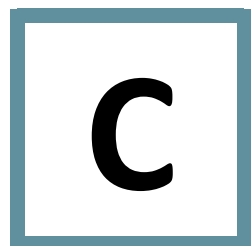
marie-flavie.brasseur@developpement-durable.gouv.fr

FL

Florian Lézec

florian.lezec@developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



Créé par le décret n°2017-236 du 24 février 2017, l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes participe à l'amélioration de la connaissance du secteur, fortement impacté par de nombreux changements de réglementation ces dernières années. Il est chargé d'établir chaque année un rapport rendant compte de l'évolution du secteur qu'il adresse au Comité national des transports publics particuliers de personnes.

Ce premier rapport dresse un premier état des lieux synthétique du secteur pour les années 2016 et 2017, grâce à l'exploitation de sources non exploitées jusqu'ici (recensement des taxis, registre « REVTC », cartes professionnelles, etc.).

En 2017, le secteur reste dominé par les taxis, qui représentent 68 % de l'offre de transports publics particuliers de personnes, alors que le nombre de véhicules inscrits au registre VTC est en progression importante. Le rapport présente également des éléments sur la répartition de l'offre au niveau régional, les autorisations de stationnement des taxis, l'activité des exploitants de VTC, et la délivrance des cartes professionnelles, ainsi que sur leur équipement automobile.

— **Sylvain Moreau**

CHEF DU SERVICE DE LA DONNÉE ET DES ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

partie 1

La réglementation des transports publics particuliers de personnes

— Les professions du transport public particulier de personnes sont réglementées. Un taxi ne peut exercer que dans le cadre d'une autorisation de stationnement délivrée par une autorité locale et un exploitant de VTC doit s'inscrire sur un registre national. Les récents changements réglementaires ont porté sur les règles de création et de cession des autorisations de stationnement des taxis. Elles renforcent l'encadrement des VTC en limitant les détournements du statut LOTI. Les sources de données administratives sont ainsi de nature différente entre les taxis et les VTC. En raison d'une gestion administrative nationale, la situation des exploitants de VTC hors statut LOTI peut être mieux décrite que celle des taxis.



LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Le **transport public particulier de personnes (T3P)** regroupe les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR), couramment appelés motos-taxis. Le développement rapide des VTC depuis 2012 avec l'ouverture de l'application Uber en France a conduit les pouvoirs publics à revoir la réglementation en vigueur.

Les conditions fondamentales d'exercice des taxis sont toutefois restées les mêmes : ils ne peuvent exercer que s'ils disposent d'une **autorisation de stationnement (ADS)**, communément appelée licence, délivrée par une commune, un EPCI ou une préfecture selon la zone d'exercice. Cette ADS, attribuée pour un seul véhicule, permet de stationner aux endroits réservés dans la zone de délivrance et d'y pratiquer la maraude, c'est-à-dire de rechercher des clients sur les voies ouvertes à la circulation publique. Les dernières modifications réglementaires ont concerné les conditions d'attribution et de cession des ADS.

Les chauffeurs de VTC ne peuvent prendre de clients que sur réservation préalable et la maraude, y compris électronique leur est strictement interdite. L'appellation « voiture de transport avec chauffeur » est récente puisqu'elle date de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014, dite loi Thévenoud. Auparavant, depuis la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009, le terme officiel était « voiture de tourisme avec chauffeur », faisant suite à « voiture de grande remise ». Cette loi avait instauré un registre des exploitants tenu par l'organisme Atout France dépendant du ministère en charge du tourisme. En 2014, la gestion de ce registre a été transférée au ministère en charge des transports. La loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016, dite loi Grandguillaume, a renforcé l'encadrement de l'exploitation des VTC.

L'attribution des ADS et l'inscription au registre des exploitants de VTC (REVTC) sont soumises à des conditions d'aptitude professionnelle attestée par une carte professionnelle de chauffeur. Celle-ci est délivrée par les préfectures après réussite à un examen ou par équivalence. Les véhicules utilisés sont soumis à certaines conditions : une voiture de transport avec chauffeur doit avoir moins de 6 ans sauf les véhicules de collection, au moins quatre portes, des dimensions et une puissance minimale ; un taxi doit être équipé d'un terminal de paiement électronique.

L'exploitation des motos-taxis est soumise à des dispositions équivalentes : possession d'une carte professionnelle, conditions techniques sur les véhicules, mais elle ne requiert pas d'autorisation préalable contrairement aux deux autres professions des T3P.

LES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT DE TAXIS

La loi Thévenoud a revu les conditions d'attribution et de cession des ADS en introduisant une distinction selon que l'ADS a été créée avant la promulgation de la loi ou bien postérieurement.

Les ADS créées depuis cette loi doivent être exploitées personnellement par son titulaire. Elles sont gratuitement délivrées par les autorités compétentes (mairies, métropoles, EPCI, préfecture de police de Paris...) pour une durée de cinq ans, renouvelable. Elles ne peuvent être cédées. L'attribution d'une ADS non cessible est effectuée en fonction d'une liste d'attente publique. Il est interdit de s'inscrire à plusieurs listes d'attente et les titulaires d'anciennes ADS ne peuvent s'y inscrire.

Les anciennes ADS restent en vigueur avec leurs règles propres : elles sont exploitées par le titulaire ou par un salarié du titulaire ou encore en location. À partir du 1^{er} janvier 2017, la location simple du véhicule n'est possible que pour une société coopérative ouvrière de production (SCOP). À l'exception de cette situation, la location se fait avec un contrat de location-gérance par lequel, comme pour un fonds de commerce, le titulaire confie l'exploitation de son ADS moyennant une redevance. Comme l'ADS est liée à un véhicule, celui-ci doit être fourni par le titulaire au locataire. Une même personne, physique ou morale, peut posséder plusieurs anciennes ADS. Celles-ci peuvent être cédées à titre onéreux ou transmises par voie de succession. Comme le prix de cession des ADS est souvent élevé, la loi de 2014 a, pour ainsi dire, figé un stock d'ADS qui continuent d'être exploitées et transmises.

UNE DISTINCTION RÉAFFIRMÉE ENTRE VTC ET TRANSPORTS COLLECTIFS OCCASIONNELS « LOTI »

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, aujourd'hui codifiée dans le code des transports, définit le régime de droit commun des transports publics et privés collectifs de personnes. Elle autorise des entreprises à effectuer des services occasionnels de transports collectifs dans des véhicules légers (moins de dix places, chauffeur compris) après inscription sur un registre. Les conditions d'inscription sont plus souples que pour les VTC : la capacité professionnelle est seulement requise pour le dirigeant. Les conducteurs de véhicules légers salariés, sous la responsabilité du dirigeant de l'entreprise, sont exemptés de tout formalisme, hormis une visite médicale obligatoire en sus du permis de conduire.

Ce statut, réservé au transport collectif, a été utilisé de manière abusive pour effectuer des services de VTC. En principe, un transporteur LOTI ne peut transporter que des groupes constitués d'au moins deux personnes, mais il peut vendre les places séparément. Le rapport de novembre 2015 sur l'application de la loi Thévenoud a indiqué que des transporteurs LOTI utilisaient les plateformes de réservation VTC, à Paris notamment, et qu'aucune sanction n'était prévue.

La loi Grandguillaume a ainsi limité l'exercice des LOTI. Il leur est maintenant interdit d'effectuer des services occasionnels avec un véhicule léger à l'intérieur d'un périmètre de déplacement urbain (PDU). Comme la région entière d'Île-de-France constitue un tel périmètre, les capacitaires LOTI ne peuvent y transporter des personnes qu'avec des véhicules de plus de dix places. L'inscription à un service de VTC leur reste possible mais sous les mêmes conditions que les autres exploitants de VTC, notamment de capacité professionnelle des conducteurs. La loi a prévu une période de transition de 12 mois (jusqu'au 31 décembre 2017), pour que les chauffeurs salariés des LOTI puissent obtenir cette capacité professionnelle, soit par examen, soit par équivalence.

L'activité VTC des LOTI avant la date butoir est difficile à mesurer. Les entreprises sont inscrites sur un registre spécifique mais aucune déclaration n'est exigée pour leurs chauffeurs et aucune donnée n'est disponible sur leur activité.

DES SOURCES DE NATURE DIFFÉRENTE POUR MESURER L'OFFRE DE VTC ET DE TAXIS

Les différences d'exploitation entre les deux principales professions des T3P ne sont pas sans conséquences sur les sources administratives disponibles pour appréhender l'offre des T3P. Comme les exploitants de VTC doivent être inscrits sur un registre national, leur nombre ainsi que celui des véhicules enregistrés peuvent être connus de manière précise. En revanche,

l'activité des LOTI, et surtout celle des conducteurs salariés, est moins bien connue.

La gestion des ADS n'est pour l'instant effectuée qu'à un niveau local. Aucun système d'information national n'a encore été mis en place pour avoir une information permanente sur les taxis. La situation est très bien suivie par certaines collectivités locales et préfectures, notamment la préfecture de police de Paris. Cette dernière a une application complète de gestion des taxis parisiens. Mais ailleurs, de manière générale, les communes, surtout en milieu rural, ne disposent pas d'un système organisé de gestion des ADS, surtout pour celles qui ont été délivrées il y a plusieurs années. Les informations sur les délivrances ou les cessions d'ADS ne sont pas non plus correctement remontées aux préfectures.

À la suite des réflexions sur la gouvernance du secteur, un recensement d'informations sur les ADS a été effectué en 2016 par la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). Même s'il n'est pas complet puisqu'une préfecture n'a fourni aucune donnée et que quelques autres n'ont remonté que des données partielles, ce recensement permet d'avoir des données détaillées au niveau national sur l'offre de taxis en 2016. Les données sur les taxis parisiens ont été récupérées directement auprès de la préfecture de police.

Ces deux sources peuvent être croisées avec d'autres données : celles sur les entreprises et celles sur les véhicules. Cela impose de pouvoir repérer les niveaux d'observations : entreprises (exploitants ou titulaires), véhicules (ADS, voitures déclarées dans le REVTC) et chauffeurs.

L'offre de transport en moto-taxis ne peut être mesurée puisqu'aucune formalité préalable n'est requise pour son exercice en dehors de la capacité professionnelle pour les conducteurs. Ce rapport n'abordera donc pas les VMDTR.

Tableau 1 : Les niveaux d'exploitation des transports publics particuliers de personnes

	Autorisation d'exploitation		Exploitant	Conducteur
Taxi	Autorisation de stationnement (ADS) = 1 véhicule	Titulaire d'ADS : société ou artisan	En propre	Titulaire ou salarié
			Location-gérance	Locataire-gérant ou salarié
		Titulaire d'ADS : SCOP	Location simple à un coopérateur	Locataire
VTC	Inscription sur le registre national : un ou plusieurs véhicules		Exploitant de VTC : société ou artisan	Exploitant ou salarié

partie 2

L'offre de transport public particulier de personnes

— Fin 2017, le transport public particulier de personnes représentait 82 000 véhicules contre 71 500 fin 2016.

Les taxis sont majoritaires avec une part de 68 % fin 2017. En raison de l'interdiction d'exploiter des VTC sous statut LOTI dans les grandes agglomérations suite à l'application de la loi Grandguillaume, les inscriptions au registre des VTC ont connu une forte accélération en fin d'année 2017. Au total, ce sont près de 22 000 véhicules qui ont été enregistrés sur ce registre entre janvier 2016 et mai 2018.

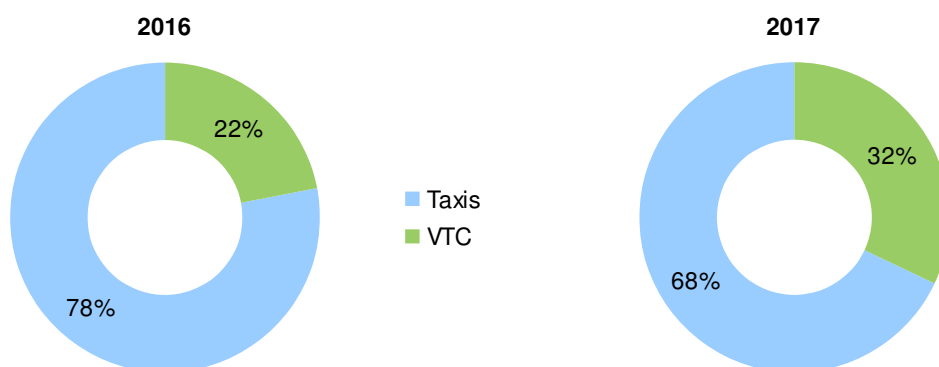
La concentration de taxis par rapport à la population est particulièrement élevée en Île-de-France mais également dans les espaces ruraux, à l'inverse des VTC qui sont surtout implantés dans les grandes agglomérations.



UN SECTEUR DOMINÉ PAR LES TAXIS

En 2016, plus de 71 000 véhicules circulaient en France pour le compte du transport public particulier de personnes, dont près de 56 000 taxis (78 %) et un peu plus de 15 000 VTC (22 %). Les données proviennent d'une part du recensement des ADS effectué par les autorités compétentes en 2016 et d'autre part, du registre des VTC tenu par le ministère en charge des transports. Depuis le 1^{er} juillet 2017, tous les exploitants inscrits au registre des VTC ont l'obligation d'apposer la signalétique VTC, communément appelée « macaron », sur chacun de leurs véhicules. Le nombre de VTC est déterminé en comptabilisant le nombre de macarons commandés après élimination des doublons. Dans l'ensemble de ce rapport, seuls les VTC des exploitants actifs au sens de l'Insee, et inscrits au registre, sont retenus dans les comptages.

Figure 1 : Part des taxis et des VTC en 2016 et en 2017



Note : Données provisoires pour le nombre de taxis en 2017

Source : Calculs SDES d'après recensement des ADS, préfecture de police de Paris, REVTC, DGITM

Contrairement aux VTC, il n'existe pas pour le moment de registre national des taxis. Pour déterminer le nombre de taxis en 2017, on fait l'hypothèse qu'il évolue très peu et on reprend les chiffres du recensement 2016 pour la province. En revanche, le système d'informations de la préfecture de police de Paris, pour les communes relevant de sa compétence permet de connaître exactement le nombre de taxis au 1^{er} janvier 2018 (17 555). Le nombre de véhicules circulant pour le compte du transport public particulier de personnes en 2017 peut être estimé à 82 000, dont environ 56 000 taxis (68 %) et 26 000 VTC (32 %).

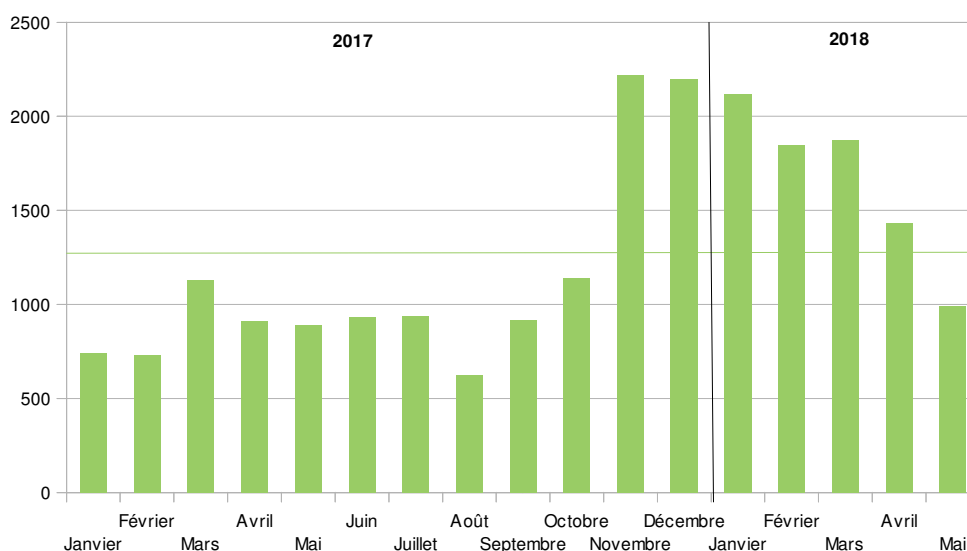
Le nombre de VTC d'exploitants actifs et inscrits au registre fait un bond entre 2016 et 2017. Il passe de 15 685 à 26 352 véhicules, augmentant de 10 points leur part dans le secteur des T3P. Cette augmentation est due aux 13 367 VTC d'exploitants qui se sont inscrits sur le registre en 2017, aux 282 VTC d'exploitants déjà inscrits en 2016 et devenus actifs en 2017, ainsi qu'aux 352 VTC supplémentaires acquis par les exploitants entre 2016 et 2017. Mais l'augmentation du nombre d'inscriptions est aussi contrebalancée par 581 radiations et 2 753 exploitants devenus inactifs en 2017.

Les chauffeurs LOTI avaient jusqu'au 31 décembre 2017 pour se conformer à la loi Grandguillaume, qui les oblige à obtenir leur carte professionnelle VTC pour pouvoir s'inscrire au registre et ainsi poursuivre leur activité (cf. partie 1). Ceci explique l'accélération des inscriptions

au registre en fin d'année : plus de 40 % d'entre elles se sont effectuées au dernier trimestre 2017. Même si elles s'essouffent progressivement, les inscriptions restent soutenues début 2018 en raison notamment de la prolongation du délai de conformité à la loi Grandguillaume de trois mois.

En moyenne, 1 273 VTC se sont inscrits par mois entre janvier 2017 et mai 2018.

Figure 2 : Progression des enregistrements de véhicules au REVTC en 2017 et début 2018



Source : REVTC

UN TIERS DES TAXIS EXERCE À PARIS

En 2016, les autorités compétentes pour délivrer les ADS – généralement les communes – ont pu recenser 55 765 taxis. Les données de la Martinique sont manquantes, mais on peut estimer qu'elle en comptabilise environ 400 et que l'offre totale devrait se situer à un peu plus de 56 000. Ce chiffre est à rapprocher du total de 58 108 taxis figurant dans le rapport de novembre 2015 sur l'application de la loi Thévenoud, réalisé par les inspections générales des finances et de l'administration et le conseil général de l'environnement et du développement durable (IGF-IGA-CGEDD).

L'écart s'explique par des sources différentes : le rapport de 2015 s'appuie sur les données départementales fournies par les préfetures, or il est probable que celles-ci observent mal les arrêts d'exploitation ou les retraits d'ADS. Les communes sont en effet tenues d'informer les services des préfetures des attributions d'autorisation mais ne font pas nécessairement remonter les arrêts d'exploitation. Les données du présent rapport proviennent du recensement des ADS de 2016 effectué par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) et les autorités compétentes pour les délivrer, qui ont plus de visibilité concernant leur exploitation. Elles ont ainsi déclaré que 370 ADS étaient inexploitées.

Tableau 2 : Répartition des autorisations de stationnement des taxis en 2016

	Nombre de taxis	Proportion (%)
Préfecture de police de Paris	17 343	31,1
France métropolitaine sauf Paris	37 518	67,3
DOM	904	1,6
France entière	55 765	100,0

Note : aucune donnée disponible pour la Martinique (972)

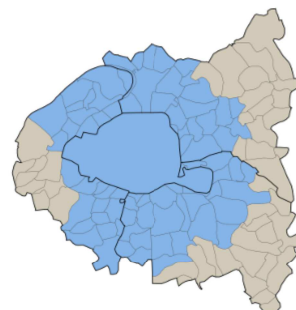
Source : Recensement des ADS, préfecture de police de Paris

Le rapport publié en 2015 affiche un total de 19 328 taxis parisiens, contre 17 343 dans le présent comptage. Cet écart s'explique par la différence des périmètres pris en compte dans le comptage des ADS dans les deux rapports. La réglementation parisienne impose aux chauffeurs de taxis un maximum de 11 heures de travail consécutives. Pour pouvoir exercer leur activité au-delà de ce seuil, ils doivent détenir une ADS doublée qui leur permet de sortir à la fois le jour et la nuit. Ces doublages sont comptés pour deux taxis dans le rapport de 2015 (1 448 ADS doublées) et de manière unique ici (1 323 ADS doublées) car il s'agit du même véhicule exploité deux fois plus longtemps. En dehors de Paris, il n'y a quasiment pas de réglementation sur le temps de travail des conducteurs de taxis et ils peuvent travailler le jour et la nuit. Toutefois, lors du recensement de 2016, quelques communes de province ont indiqué des doubles sorties.

Par ailleurs, Paris dispose de taxis de remplacement auxquels sont associées des ADS relais. Ils sont disponibles à la location en cas de panne ou de vol du véhicule principal d'un chauffeur de taxi parisien. La préfecture de police de Paris recensait 1 134 ADS relais au 1^{er} janvier 2016 et 1 172 deux ans plus tard, mais elles ne sont pas prises en compte dans ce rapport.

Le ressort de la préfecture de police de Paris

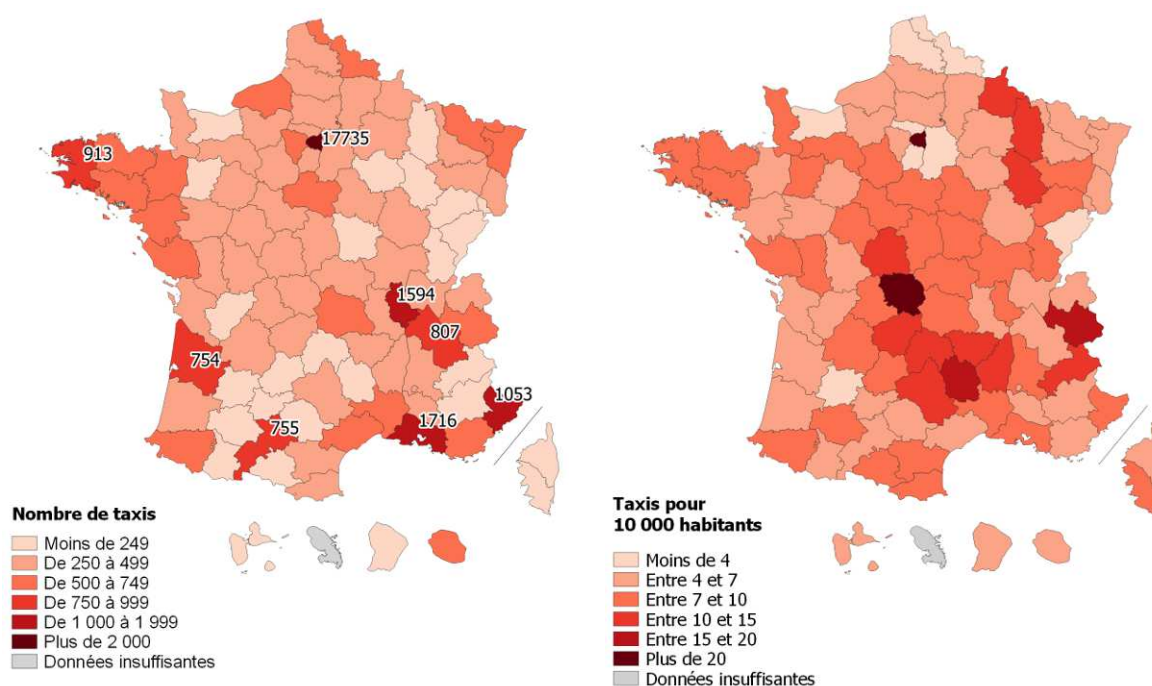
La préfecture de police de Paris est l'autorité compétente pour délivrer les autorisations de stationnement aux taxis sur l'ensemble des communes de l'ancien département de la Seine qui regroupe Paris et une partie des trois départements de la petite couronne. Les taxis parisiens ont également le droit d'exercer dans les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly.



Seule une partie des communes des départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) relèvent de la préfecture de police de Paris mais dans un souci de clarté sur la carte ci-dessous (figure 3), est affiché le nombre de taxis de l'ensemble des communes de la petite couronne. Il s'élève à 17 735 contre 17 343 pour les communes relevant de la préfecture de police de Paris, ce qui signifie qu'un tiers des taxis circule à Paris et dans la petite couronne. En dehors de l'Île-de-France, les taxis se concentrent essentiellement en Bretagne, sur la Côte d'Azur et dans les départements comportant de grandes agglomérations, ou ceux qui sont touristiques, comme le Rhône et la métropole de Lyon, l'Isère, la Savoie, le Puy-de-Dôme, la Haute-Garonne, les Pyrénées-Atlantiques, la Gironde, la Vendée, la Loire-Atlantique, la Seine-Maritime, le Nord, la Moselle, le Bas-Rhin et La Réunion. Chacun de ces 23 départements dispose de 500 à 2 000 taxis, pour un total de 17 409, c'est-à-dire 48 % des taxis de province et des DOM.

En 2016, un tiers des communes ont déclaré avoir délivré une ou plusieurs ADS : 11 914 communes de France métropolitaine (hors Paris) et 67 des DOM ont attribué un total de 38 422 licences. Ce nombre d'autorisations est concordant avec le nombre de taxis obtenu à partir du fichier des contrôles techniques. Les taxis sont dans l'obligation de passer un contrôle technique spécifique annuel et il est ainsi possible de suivre depuis 2010 les véhicules utilisés comme taxis en province et dans les DOM.

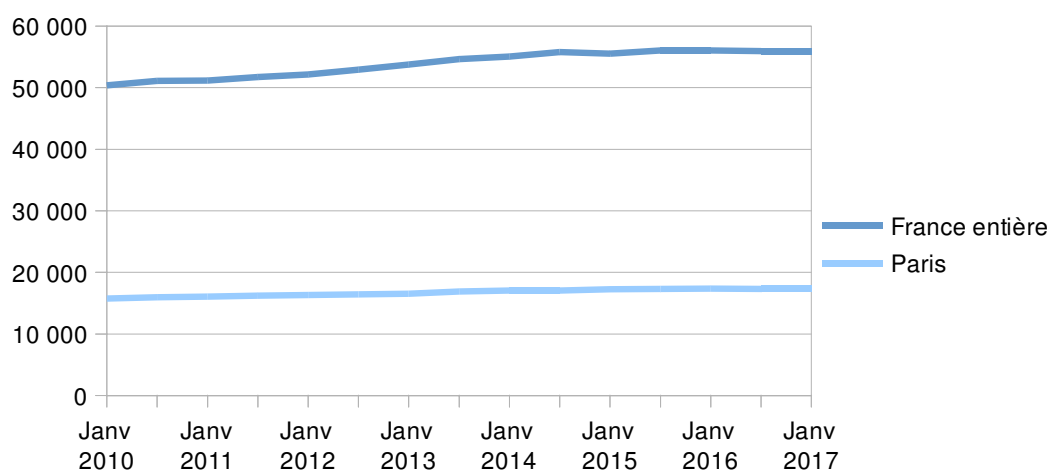
Figure 3 : Répartition et densité des taxis en 2016



Sources : recensement des ADS, préfecture de police de Paris

Plus de 5 500 taxis ont obtenu une nouvelle autorisation entre 2010 et 2017, et la majorité d'entre eux (84 %) entre 2010 et 2014. L'année 2014 marque en effet le tournant de la réglementation en matière de délivrance d'ADS avec la loi Thévenoud : les ADS créées à partir de cette date sont gratuites et incessibles, tandis que les anciennes continuent d'être cessibles. Entre 2010 et 2014, le nombre de taxis progresse à un rythme annuel de 2,2 %, et ralentit à partir de 2014 (+ 0,5 % par an en moyenne). En revanche, la répartition des taxis entre la province et Paris est constante, et égale respectivement à deux tiers et un tiers du parc de taxis.

Figure 4 : Évolution du nombre de taxis en France depuis 2010



Source : calculs SDES d'après préfecture de police de Paris et UTAC

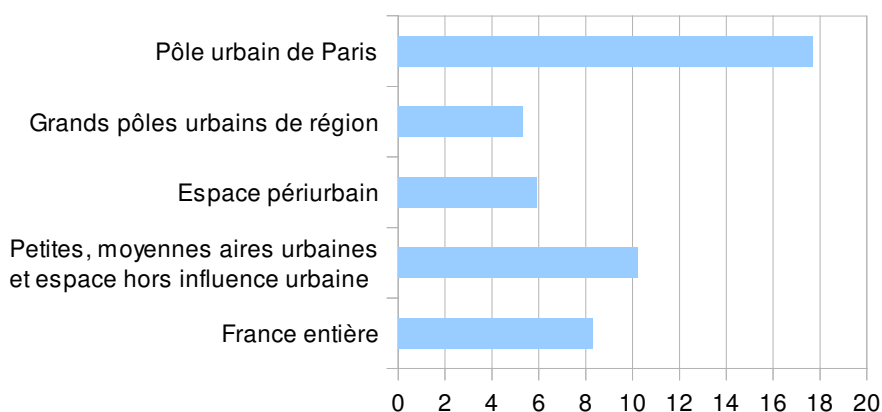
DES TAXIS RELATIVEMENT PRÉSENTS DANS LES PETITES ET MOYENNES AIRES URBAINES

En 2016, la France dispose d'environ 8 taxis pour 10 000 habitants. La concentration des taxis est forte en Île-de-France, et particulièrement dans les communes relevant de la préfecture de police de Paris, qui disposent de 30,2 taxis pour 10 000 habitants. En revanche, les grandes villes de province ont une offre de taxis relativement faible par rapport à leur population : seuls 5 taxis y sont disponibles pour 10 000 habitants. Le département où la densité des taxis est la plus faible est le Nord : seulement 633 pour environ 2,6 millions d'habitants, soit 2,4 pour 10 000 habitants.

En dehors de Paris, les espaces ruraux sont les mieux pourvus en taxis par rapport à leur population : on y trouve en moyenne 10 taxis pour 10 000 habitants. Les départements de la Creuse et de la Lozère arrivent en tête du classement avec environ 19 taxis pour 10 000 habitants. Ils sont suivis par les départements bordant le sud du massif central, deux départements du massif alpin et trois de la nouvelle région Grand Est. Ces départements étaient à priori peu pourvus en taxis, moins de 500, mais ont une densité importante lorsqu'ils sont

rapportés à leur population. Le nombre de taxis dans les zones peu denses est à relier à l'importance du transport de malades assis : après deux ans d'exercice, les taxis peuvent demander une convention avec la sécurité sociale pour transporter des personnes sur prescription médicale.

Figure 5 : Nombre de taxis pour 10 000 habitants selon le type d'espace



Source : Calculs SDES d'après recensement des ADS et préfecture de police de Paris

L'attrait touristique des régions diminue d'autant plus le nombre de taxis disponibles pour leurs habitants. L'enquête de fréquentation dans l'hôtellerie en 2016 réalisée par l'Insee permet de connaître le nombre d'arrivées de touristes étrangers (professionnels et vacanciers) dans les hôtels de tourisme. En les ajoutant à la population résidente, la moyenne nationale s'abaisse à environ 5,5 taxis pour 10 000 habitants et arrivées touristiques. La densité des taxis en Île-de-France diminue pour atteindre 7,7 taxis pour 10 000 habitants et touristes, et devient proche de celle de la Bretagne. Les régions Centre-Val-de-Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Corse voient également leur offre de taxis chuter avec l'arrivée des touristes étrangers. À l'inverse, les régions bordant la Manche et la façade atlantique, comme les Hauts-de-France et les Pays de la Loire, en sont peu impactées.

UNE OFFRE DE VTC PARTICULIÈREMENT PRÉSENTE EN ÎLE-DE-FRANCE

L'offre de VTC est la plus élevée en Île-de-France et en Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Les deux régions regroupent plus de 80 % de l'offre nationale de VTC. L'Île-de-France regroupe près de 70 % de l'offre des VTC contre un tiers de l'offre des taxis. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur dispose d'un nombre de VTC assez élevé par rapport aux autres régions de France. Les VTC sont surtout présents dans l'agglomération de Nice, qui comprend également Cannes, où le secteur des voitures de grande remise était déjà relativement développé avant la création du statut actuel de VTC en 2014.

Les 10 plus grandes agglomérations françaises regroupent 65,6 % des VTC de la France

partie 2 : l'offre de transport public particulier de personnes

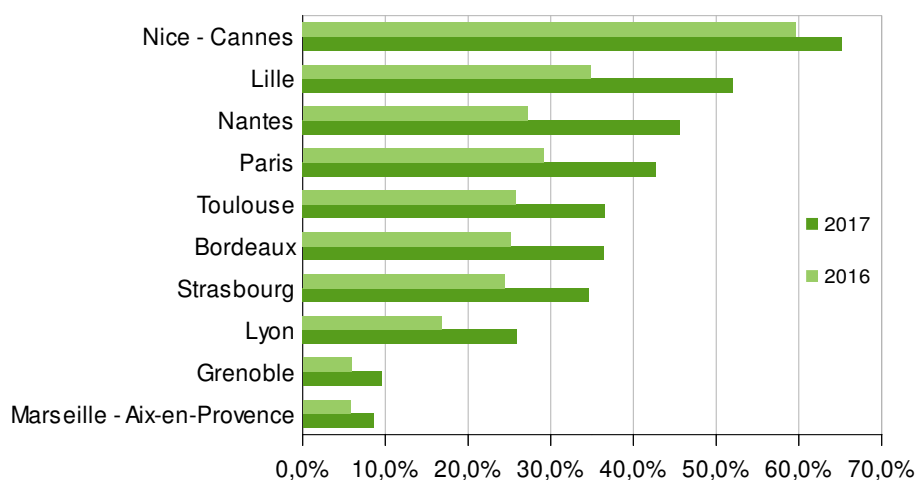
entière fin 2016, et 68,6 % fin 2017. En revanche, la part de taxis sur ce même périmètre est constant entre 2016 et 2017 : elles possèdent 45 % des taxis de l'ensemble du territoire. L'agglomération de Nice est la seule à posséder plus de VTC que de taxis. Le secteur des VTC continue de s'y développer en 2017, regroupant plus de 60 % de l'offre des T3P. Le nombre de VTC disponibles dans l'agglomération de Lille fait un bond entre 2016 et 2017, passant de 35 % à plus de 50 % des véhicules de transport public particulier de personnes. Cela permet de compenser le déficit de taxis observés dans le département du Nord. Deux autres agglomérations ont également vu leur offre de VTC bondir entre 2016 et 2017 : Paris et Nantes. A contrario, les agglomérations de Grenoble et de Marseille stagnent sous le seuil des 10 % de VTC.

Tableau 3 : Répartition des VTC en 2016 et 2017

	Nombre de VTC au 31/12/2016	Part dans l'ensemble des VTC en 2016 (%)	Nombre de VTC au 31/12/2017	Part dans l'ensemble des VTC en 2017 (%)
Île-de-France	10 723	68,4	18 912	71,8
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	1 950	12,4	2 505	9,5
Auvergne-Rhône-Alpes	934	6,0	1 483	5,6
Hauts-de-France	471	3,0	950	3,6
Autres régions	1 607	10,2	2 502	9,5
France entière	15 685	100,0	26 352	100,0

Source : calculs SDES d'après REVTC, DGTIM

Figure 6 : Part des VTC en 2016 et en 2017 dans les 10 plus grandes agglomérations



Sources : Calculs SDES d'après recensement des taxis, préfecture de police de Paris, REVTC, DGTIM

partie 3

Les entreprises des T3P et l'accès aux professions de conducteurs

— Il y avait en 2016 près de 38 000 titulaires d'autorisations de stationnement pour 56 000 taxis. Fin 2017, 17 700 exploitants de VTC inscrits sur le registre du ministère en charge des transports étaient actifs, en augmentation de 53 % par rapport à 2016. Ce sont 9 200 nouveaux exploitants qui se sont inscrits en 2017 alors qu'un quart des inscrits actifs fin 2016 ont cessé leur activité au cours de l'année 2017.



UN NOMBRE MOYEN D'AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT PAR TITULAIRE PLUS FAIBLE DANS LES RÉGIONS LES PLUS URBANISÉES

En 2016, les 55 765 autorisations de stationnement des taxis qui ont été recensées étaient détenues par 37 839 titulaires différents, que ce soient des artisans ou des entreprises au sens usuel (*tableau 4*). Le nombre moyen d'ADS par titulaire est de 1,47 sur la France entière, mais cela masque des situations diverses. Ce nombre moyen dépasse 1,8 dans trois régions : Bretagne, Centre-Val-de-Loire et Bourgogne-Franche-Comté. Il s'agit de régions où la densité de taxis est élevée, supérieure à la moyenne hors Île-de-France. La proportion de titulaires d'une seule ADS y est inférieure à 65 %. En Bretagne, une large majorité d'ADS, 68 %, est détenue par des titulaires ayant au moins une autre autorisation, alors que la moyenne nationale est de 44 %.

Cela est à mettre en relation avec la densité élevée des taxis en zone rurale et le poids du transport de malades assis. Afin de pouvoir prendre en charge plusieurs clients à des horaires voisins, déterminés en fonction des actes médicaux prescrits, des sociétés de taxis ou d'ambulances ont dû acquérir plusieurs autorisations de stationnement, souvent dans plusieurs communes.

À l'opposé, c'est en Île-de-France que la part des titulaires d'une seule ADS est la plus élevée : 94,7 %. Le nombre moyen d'ADS par titulaire est le plus faible dans trois régions très urbanisées : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Hauts-de-France et Île-de-France.

Tableau 4 : Les titulaires des autorisations de stationnement en 2016

	Nombre de titulaires	Nombre moyen d'ADS par titulaires	Part des titulaires d'une seule ADS (%)	Part des entreprises conventionnées avec les CPAM (%)
Île-de-France	14 459	1,35	94,7	45,5
Centre-Val de Loire	1 185	1,87	64,6	86,4
Bourgogne-Franche-Comté	1 128	1,85	63	89,9
Normandie	1 197	1,45	80,2	84,0
Hauts-de-France	1 716	1,34	81,6	87,2
Grand-Est	2 030	1,75	70,8	86,7
Pays de la Loire	1 190	1,79	67,3	70,9
Bretagne	1 434	1,89	60,9	82,2
Nouvelle-Aquitaine	2 586	1,56	73,1	88,7
Occitanie	2 610	1,58	70,4	84,1
Auvergne-Rhône-Alpes	3 913	1,66	71,3	83,8
Provence-Alpes-Côte d'Azur	3 343	1,14	90,6	89,3
Corse	235	1,14	88,9	99,6
DOM	813	1,11	90,3	98,6
France entière	37 839	1,47	82,3	70,5

Note : aucune donnée disponible pour la Martinique

Source : recensement des ADS, CNAMTS

La situation parisienne est particulière puisque, d'une part, il y a les plus grandes sociétés détentrices d'ADS et, d'autre part, la plus grande proportion de titulaires d'une seule ADS. Six unités légales y possèdent plus de 200 ADS chacune (hors ADS relais), regroupant 10 % des ADS parisiennes. Trois de ces six sociétés appartiennent au même groupe, qui offre une plateforme de réservation et différents services à ses taxis affiliés, dont des locations longue durée de véhicules. Ce groupe détient ainsi directement 4,2 % des ADS parisiennes, mais son poids est bien plus important avec sa plateforme de réservation. Faute de données sur les affiliations de taxis, il n'est pas encore possible de mesurer ce poids. Les trois autres grandes sociétés, qui sont des sociétés coopératives de production (Scop), sont également réunies dans un même groupe qui, en 2016, détient 977 ADS actives, c'est-à-dire 5,6 % des ADS parisiennes. Ses sociétaires sont locataires de leur véhicule et ils bénéficient d'un centre d'appel spécifique.

En province, les entreprises détenant le plus d'ADS sont basées dans la métropole de Lyon où trois sociétés ont entre 65 et 90 autorisations chacune. En dehors de Lyon et de l'Île-de-France, il n'y a que 7 entreprises qui ont plus de 20 autorisations, au maximum 26. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur se distingue par une faible concentration des ADS : sur 3 306 titulaires, seuls 10 y ont plus de 5 autorisations.

En province et dans les DOM, une très large majorité des taxis ont passé une convention avec les caisses d'assurance maladie pour effectuer du transport sanitaire. Si on admet que les autorisations de stationnement sont exploitées directement par les titulaires, ce sont 86 % des entreprises qui sont conventionnées. La proportion est bien moindre en Île-de-France avec 45,5 %. En Corse et dans les DOM hors Martinique, ce sont presque tous les exploitants qui peuvent faire du transport de malade assis remboursé par la sécurité sociale. La part des entreprises conventionnées est plus faible dans les Pays de la Loire avec 70,9 %.

LE NOMBRE DE VTC PAR EXPLOITANT PROGRESSE EN 2017

Les exploitants de VTC inscrits sur le registre national et actifs étaient au nombre de 18 906 au 31 décembre 2017 (*tableau 5*). Leur nombre a augmenté de 56 % au cours de l'année, principalement à cause des régulations des LOTI qui ont l'obligation de s'inscrire sur le registre pour poursuivre une activité de VTC en 2018. Un peu plus de 72 % des exploitants résident en Île-de-France. Les trois autres régions les plus peuplées regroupent environ 18 % des exploitants. La croissance du nombre d'exploitants a été la plus importante dans les Hauts-de-France (68 %) alors que la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur n'a connu qu'une progression de 38 %.

Les exploitants actifs en 2017 déclarent plus de véhicules que ceux inscrits en 2016, en particulier dans les Hauts-de-France où le nombre moyen de véhicules par exploitant passe de 1,13 à 1,36, se rapprochant de la moyenne nationale (1,39). La proportion des exploitants d'un seul véhicule y reste la plus élevée (84,9 %) tandis que la région Provence-Alpes-Côtes-d'Azur se distingue par une forte part des exploitants de plusieurs véhicules.

Tableau 5 : Les exploitants de VTC au 31 décembre 2016 et au 31 décembre 2017

	Nombre d'exploitants VTC		Nombre de VTC par exploitant		Part des exploitants d'un seul véhicule (%)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Île-de-France	8 638	13 674	1,24	1,38	86,9	82,6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 142	1 571	1,70	1,60	71,2	75,3
Auvergne-Rhône-Alpes	693	1 091	1,34	1,34	80,8	79,9
Hauts-de-France	417	702	1,13	1,36	87,3	84,9
Autres régions	1 197	1 868	1,35	1,34	81,4	82,2
France entière	12 087	18 906	1,30	1,39	84,5	81,9

Source : REVTC, DGTIM

UN QUART DES EXPLOITANTS DE VTC ONT CESSÉ LEUR ACTIVITÉ EN 2017

Sur les 12 087 exploitants actifs au 31 décembre 2016, 2 784, soit 23,0 %, sont considérés avoir cessé leur activité en 2017 (*tableau 6*). Parmi ceux-ci, 21 % ont été radiés du registre, 35 % sont déclarés économiquement inactifs par l'Insee. Les 44 % restants n'ont pas présenté les véhicules déclarés au contrôle technique annuel obligatoire entre le 1^{er} janvier 2017 et le 30 mars 2018.

Il est difficile de repérer précisément les chauffeurs LOTI qui se sont inscrits sur le registre des VTC. En effet, ce sont souvent des chauffeurs précédemment sous contrat avec un transporteur LOTI, qui exerçaient sous la responsabilité du dirigeant sans avoir besoin d'une carte professionnelle de chauffeurs VTC. Une partie d'entre eux ont pu créer leur propre entreprise après avoir obtenu leur carte professionnelle en 2017 puis s'inscrire sur le registre sans que leur activité antérieure soit connue. On observe toutefois que des entreprises inscrites comme LOTI s'inscrivent ensuite sur le registre VTC. C'est le cas de 12,2 % des inscrits actifs au 31 décembre 2017 déjà inscrits un an auparavant. Cette proportion monte à 15,9 % pour les nouveaux inscrits de 2017.

Fin 2016, les sociétés étaient autant représentées que les entreprises individuelles (artisans et commerçants inscrits sous leur nom propre). Les inscriptions sur le registre ont été un peu plus élevées pour les personnes physiques que les sociétés tandis que les cessations ont davantage concerné les entreprises individuelles (59,8 %). Parmi les sociétés nouveaux exploitants de VTC, 77 % sont sous forme unipersonnelle (SARL unipersonnelle ou société par actions simplifiée à associé unique).

La majorité des exploitants ont créé leur entreprise peu de temps avant le démarrage de leur activité de VTC : dans les 3,5 mois précédant leur inscription pour la moitié d'entre eux. Ceux qui sont aussi inscrits comme LOTI ont souvent une structure juridique plus ancienne : 55 % de ces entreprises ont été créées au plus tard en 2015.

Tableau 6 : Les inscriptions et les cessations des exploitants de VTC en 2017

	Nombre d'exploitants	Part des exploitants d'un seul véhicule (%)	Part des inscrits sur le registre des LOTI (%)	Part des entreprises individuelles (%)	Âge médian de création de l'entreprise à l'inscription (en mois)
Inscrits actifs au 31/12/2017	18 906	78,2	15,9	45,6	3,5
Nouveaux inscrits en 2017	9 603	81,5	19,4	43,4	3,5
Déjà inscrits au 31/12/2016	9 303	74,7	12,2	47,7	3,5
Cessations en 2017	2 784	86,9	5,2	59,8	3,8

Source : REVTC, DGITM

LA DÉLIVRANCE DES CARTES PROFESSIONNELLES DE CONDUCTEUR

En 2011, un nouveau modèle de carte professionnelle de conducteur de taxi a été mis en place. Cette carte est dorénavant sécurisée et elle est conçue pour résister le plus longtemps possible à une exposition prolongée aux rayonnements UV. En effet, elle doit être apposée sur la vitre avant du taxi afin d'être visible de l'extérieur. Elle est délivrée sans limite de validité périodique. Les conducteurs en exercice ont dû faire la demande d'une nouvelle carte à partir de 2011 et le stock a été complètement renouvelé entre 2011 et 2015, avec un pic de 23 500 délivrances en 2012.

En 2017, 4 780 cartes ont été délivrées, nombre en baisse par rapport à 2016 (*tableau 7*). Ceci peut s'expliquer par les nouveaux examens de conducteurs qui se sont tenus de manière plus tardive en 2017. Compte tenu des délais, les reçus aux dernières sessions de l'année n'ont pu avoir leurs cartes qu'au début 2018, puisqu'ils doivent renvoyer un dossier complet aux préfectures. Par ailleurs, celles-ci, en raison des demandes d'équivalence des LOTI pour les cartes professionnelles de conducteur VTC, ont connu un afflux considérable de dossiers à traiter pour l'ensemble des T3P, entraînant un allongement des délais de traitement.

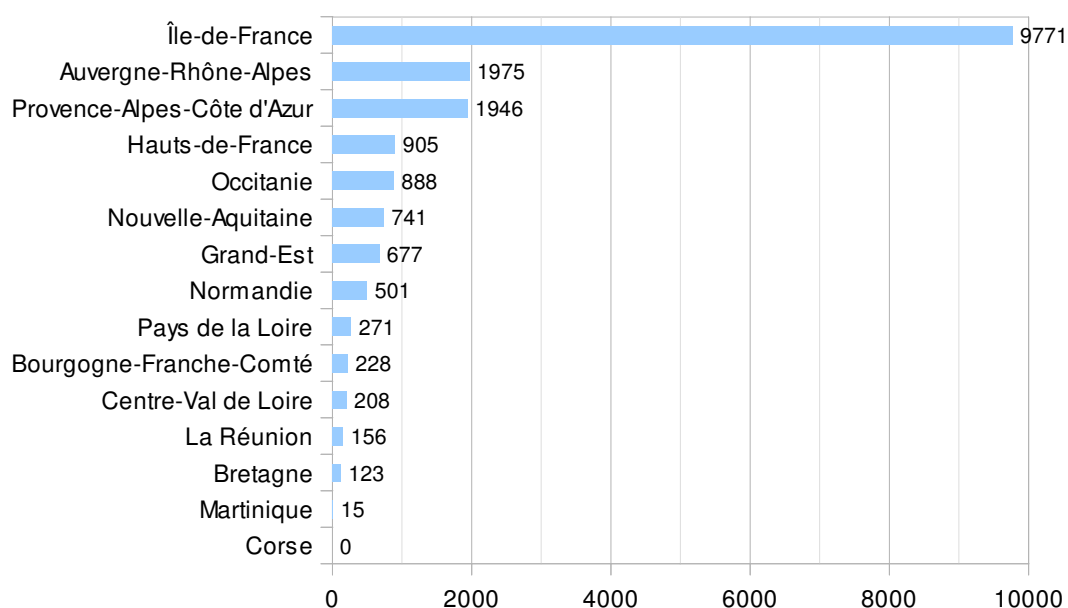
Tableau 7 : Délivrance des cartes professionnelles de conducteur de taxi

	Délivrances des cartes professionnelles			Nombre de cartes délivrées de 2011 à 2017 par taxi
	2016	2017	Total 2011-2017	
Île-de-France	2 577	1 455	37 202	1,89
Centre-Val de Loire	185	37	3 298	1,54
Bourgogne-Franche-Comté	226	164	3 556	1,71
Normandie	202	94	2 806	1,66
Hauts-de-France	273	278	3 665	1,69
Grand-Est	405	399	6 003	1,69
Pays de la Loire	188	236	3 794	1,78
Bretagne	424	264	5 004	1,84
Nouvelle-Aquitaine	470	423	6 694	1,68
Occitanie	603	418	6 785	1,66
Auvergne-Rhône-Alpes	581	526	9 685	1,49
Provence-Alpes-Côte d'Azur	448	368	6 759	1,76
Corse	31	51	543	2,05
Guadeloupe	12	39	399	1,64
Martinique	40	9	522	n.d.
Guyane	4	10	135	0,88
La Réunion	106	9	1 341	2,65
France	6 775	4 780	98 191	1,75

Source : DGITM

Sur toute la période 2011-2017, c'est quasiment 100 000 cartes de conducteur de taxi qui ont été délivrées, ce qui correspond à un ratio de 1,75 par autorisation de stationnement. En proportion du nombre de taxis, le nombre de délivrances est le plus faible en Auvergne-Rhône-Alpes (1,49) et dans le Centre-Val-de-Loire (1,5). Ce nombre est le plus élevé en Corse, en Île-de-France et en Bretagne. Dans cette dernière région, la dynamique s'est ralentie en 2017 contrairement aux Hauts-de-France où le nombre de cartes délivrées est plus important alors que le nombre de taxis y est inférieur d'environ 1 300.

Figure 7 : Délivrance des cartes professionnelles de conducteur de VTC de septembre 2017 au 1^{er} juin 2018



Note : Données non disponibles pour la Guadeloupe et la Guyane

Source : DGITM

De septembre 2017 à fin mai 2018, 18 405 cartes professionnelles ont été délivrées aux conducteurs de VTC. Cela correspond à la mise en place de nouvelles cartes au format cartes de crédit remplaçant les anciennes cartes papier, qui étaient facilement falsifiables. Par ailleurs, une partie des demandes ont été faites par les reçus des nouveaux examens, qui n'ont pu déposer leur demande qu'à partir de juillet. Les autres délivrances correspondent à des équivalences, notamment pour les LOTI, et à des renouvellements.

Le nombre de cartes est relativement élevé en Auvergne-Rhône-Alpes, où il y a eu autant de délivrance qu'en Provence-Alpes-Côte-d'Azur bien qu'il y ait moins de VTC. Le poids de l'Île-de-France dans le nombre de délivrances (53 %) est inférieur à son poids dans le nombre de VTC (71,8 %).

partie 3 : les entreprises des T3P et l'accès aux professions de conducteurs

partie 4

L'équipement automobile des T3P

— Les taxis et les VTC sont majoritairement des diesels. Paris se distingue par une proportion plus élevée de taxis hybrides, un tiers, alors que les motorisations non diesel sont très rares pour les taxis de province et des DOM.

Ces derniers sont renouvelés d'un tiers chaque année. Un peu plus de la moitié des nouveaux taxis sont des véhicules neufs. En province et dans les DOM, un taxi roule en moyenne 58 000 km par an, chiffre quasiment constant depuis 2010.

En raison de la croissance du parc, le total des kilomètres parcourus par ces véhicules a augmenté régulièrement pour s'établir à 2,2 milliards en 2016.



UN TIERS DES TAXIS PARISIENS SONT DES VÉHICULES HYBRIDES MAIS LE DIESEL RESTE HÉGÉMONIQUE EN PROVINCE

Comme ce sont des véhicules qui sont soumis à une utilisation intensive, la majorité des taxis et des VTC sont des diesels. Les hybrides ont toutefois connu un grand développement à Paris où ils constituent fin 2017 plus d'un tiers du parc des taxis en circulation (*tableau 8*). Cela s'explique par les politiques de renouvellement du parc mises en œuvre par les grandes sociétés de taxis à Paris. Elles achètent un grand nombre de véhicules auprès de quelques constructeurs et certaines se sont engagées dans une politique de réduction des impacts environnementaux. Les véhicules hybrides permettent aussi une réduction substantielle de la consommation de carburants puisqu'ils sont utilisés pour une circulation uniquement urbaine avec des vitesses moyennes de 15 à 20 km/h. À ces vitesses, le moteur électrique est souvent sollicité. Les véhicules hybrides sont aussi porteurs d'une image plus favorable que les véhicules diesel.

En milieu rural, l'usage de l'hybride est moins intéressant car un moteur thermique a un fonctionnement optimal entre 50 et 100 km/h et l'économie de carburant est beaucoup plus limitée. Les taxis de province restent, fin 2016, à 96,8 %, sur une motorisation diesel tandis que 7,3 % des VTC sont des hybrides fin 2017.

Les taxis parisiens sont les plus jeunes parmi les véhicules des T3P avec un âge moyen de 2,6 années tandis que les taxis de province ont en moyenne un an de plus. Alors que ces véhicules sont soumis à un âge légal maximal de 6 ans hormis les véhicules de collection, les VTC ont plus de 3 ans en moyenne. Malgré cela, la part des VTC de moins de 6 ans est de 94 %, voisine de celle parmi les taxis parisiens (96 %).

Tableau 8 : Les caractéristiques des taxis et des VTC

		Taxis parisiens⁽¹⁾	Taxis de province et des DOM⁽²⁾	VTC⁽¹⁾
Energie (%)	Diesel	61,9	96,8	90,3
	Essence	0,3	0,7	1,6
	Hybride diesel	0,8	1,0	4,3
	Hybride essence	36,0	1,3	3
Âge moyen (années)		2,6	3,7	3,4
Puissance moyenne (ch)		95	104	110
Emission conventionnelle moyenne de CO2 (g/km)		113	136	126

(1) Données au 31/12/2017

(2) Données au 31/12/2016

Sources : UTAC, REVTC, Préfecture de police de Paris, RSVERO

Les VTC ont en moyenne une plus grande puissance que les taxis avec 110 chevaux (ch). Alors qu'aucun taxi parisien ne dépasse 300 ch, une soixantaine de VTC dépassent 300 ch, des modèles sportifs haut de gamme. Malgré leur plus grande puissance, leurs émissions moyennes de CO₂ sont plus faibles que celles des taxis de province : 126 g/km contre 136 g/km. Cela est la conséquence d'une plus grande proportion de véhicules hybrides et de voitures récentes. 36 % des taxis parisiens ont plus de 7 places (monospaces ou grands SUV) alors que les VTC sont plus souvent des véhicules de type berline avec seulement une proportion de 20 % de grands véhicules de 7 places ou plus. Les taxis de province sont semblables aux taxis parisiens sur le plan de la taille.

LE RENOUVELLEMENT DU PARC DES TAXIS DE PROVINCE ET DES DOM

Le passage des contrôles techniques permet de mesurer le renouvellement des véhicules en province. Chaque année, on enregistre un tiers de nouveaux taxis (*tableau 9*). La proportion des nouveaux taxis a atteint un maximum en 2011 avec 36,1 %. Cette part a baissé jusqu'en 2015 pour remonter légèrement en 2016 à 31,6 %, soit 12 200 voitures. Parmi les nouveaux taxis, 57,5% étaient des véhicules neufs. Ils sont repérés par un passage d'un contrôle technique « taxi » avant l'âge d'un an et trois mois. Au-delà de cette limite, le véhicule est considéré comme réaffecté comme taxi. En effet, pour qu'une voiture de plus d'un an puisse être utilisée comme taxi, la réglementation impose de lui faire passer au préalable le contrôle spécifique aux taxis. La proportion des véhicules neufs varie dans le même sens que le taux de renouvellement des taxis, puisque le nombre de réaffectations est assez stable, se situant entre 5 000 et 5 200 par an. En 2016, le nombre de taxis neufs étaient de 7 050 alors que 5 200 nouveaux taxis avaient une autre utilisation auparavant.

Une voiture neuve est utilisée en moyenne 3,5 ans comme taxi. Les véhicules réaffectés ont 5 ans en moyenne lors de leur premier contrôle technique taxi et ils sont utilisés un peu plus de deux ans. 92 % des véhicules réaffectés entre 2010 et 2016 étaient utilisés auparavant comme voitures particulières : soit ils n'ont pas passé de contrôle technique avant leur utilisation comme taxi, soit ils ont passé un contrôle technique non spécifique. Les utilisations précédentes des autres véhicules sont pour le transport sous statut LOTI (3,5 %), le transport sanitaire léger (3 %) et le transport par VTC (1,5 %).

Tableau 9 : Le renouvellement des taxis de province et des DOM

En %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Part des nouveaux taxis	35,0	36,1	32,3	30,0	29,5	30,6	31,6
Part des véhicules neufs parmi les nouveaux taxis	57,5	59,2	56,1	55,1	53,0	55,4	57,5

Source : calculs SDES d'après UTAC

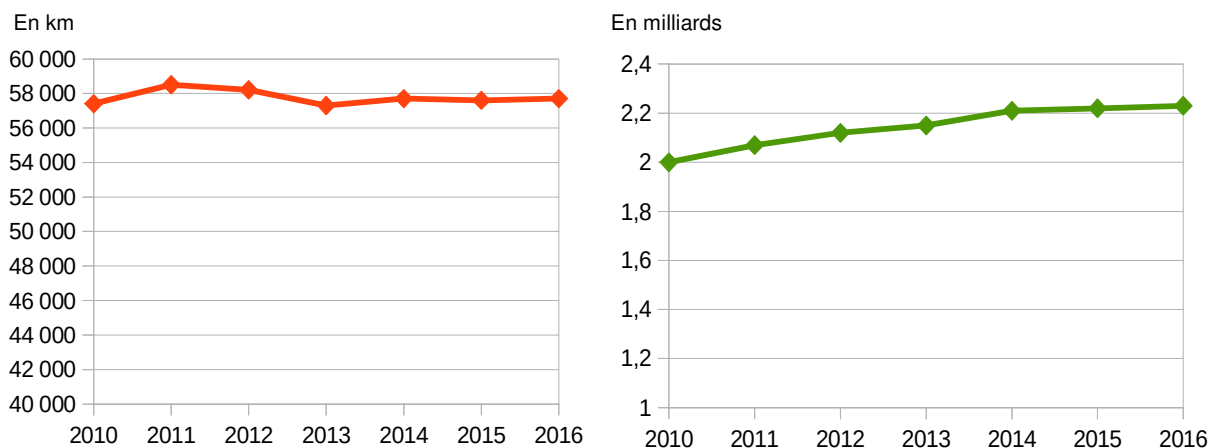
LE KILOMÉTRAGE DES TAXIS DE PROVINCE ET DES DOM

Un taxi de province a roulé en moyenne 57 700 km durant l'année 2016 (*figure 8*). Le kilométrage annuel connaît peu de variations depuis 2010. Il a connu un maximum en 2011 avec 58 500 km pour décroître jusqu'en 2013. Depuis cette année, il est quasiment stable alors que les véhicules sont renouvelés d'un tiers chaque année. Les véhicules qui sont utilisés comme taxis depuis leur 1^{ère} immatriculation roulent davantage que les véhicules réaffectés : 60 100 km contre 57 700 km en 2016.

Le kilométrage annuel d'un véhicule diminue avec son âge. C'est un phénomène général qui est bien observé pour les taxis non réaffectés : 69 000 km lors des deux premières années, 53 500 km lors de la troisième année, puis 40 000 km et 33 000 km pour les deux années suivantes. Un véhicule neuf en 2010 a roulé 210 000 km pour toute son utilisation en tant que taxi. Un véhicule réaffecté en 2010 a roulé 105 000 km comme taxi, qui viennent s'ajouter au kilométrage moyen au compteur de 130 000 km, relevé lors du premier contrôle technique taxi.

Comme le kilométrage moyen d'un taxi connaît peu de variations, le nombre de véhicules-kilomètres par an, c'est-à-dire la somme de tous les kilométrages annuels, suit l'évolution du parc de véhicules. Il a régulièrement cru de 2 milliards en 2010 à 2,2 milliards en 2014, ce qui correspond à une croissance annuelle moyenne de 2,5 %. Le rythme d'augmentation est plus faible depuis 2014 avec une croissance annuelle de 0,5 %.

Figure 8 : Le kilométrage annuel moyen et les véhicules-kilomètres des taxis de province et des DOM



Source : calculs SDES d'après UTAC

Annexes

— Méthodologie et sources



Méthodologie et sources

Ces dernières années, afin de caractériser le secteur des transports publics particuliers de personnes en pleine expansion, des études conduites par différents organismes (syndicats, cabinets d'études, etc.) se sont multipliées. De plus, l'essor des entreprises de nouvelles technologies dans le secteur (des VTC notamment) pourrait offrir à terme des opportunités d'analyse, du fait de l'exploitation de données massives qu'elles récoltent.

Pour ce premier rapport, l'Observatoire a mobilisé des données privilégiant la présentation d'une vision globale et synthétique de l'ensemble du secteur des T3P, et permettant notamment de mesurer l'offre sur l'ensemble du territoire.

LES TAXIS

La source principale pour dénombrer les taxis est le recensement d'informations sur les ADS. Il a été effectué en 2016 par la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR) du Ministère de l'intérieur. Les préfetures devaient recueillir des données précises auprès des autorités de délivrance des ADS (maires, présidents d'EPCI compétents, préfetures pour les aéroports). Elles portaient notamment sur l'identité du titulaire, qu'il soit personne physique (artisan) ou personne morale avec son adresse.

Des informations étaient demandées sur l'exploitant et sur les caractéristiques de l'autorisation de stationnement, mais les communes et les préfetures n'ont pu renseigner que partiellement ces données. Il était également demandé de recueillir auprès de chaque autorité de délivrance des ADS le nombre d'ADS offertes dans sa zone de compétence, nombre devant être fixé par arrêté. Deux préfetures n'ont fourni aucune donnée détaillée, seulement le décompte par commune : le Loiret et la Guyane. La Martinique a fourni des données trop partielles pour être prises en compte.

Une ADS a été retenue dans le recensement détaillé si des informations minimales sur le titulaire étaient fournies. S'il était précisé qu'une ADS n'était plus exploitée, l'ADS n'a pas été comptabilisée ; c'est le cas pour 370 d'entre-elles, c'est-à-dire 1 % du nombre total d'ADS en province et dans les DOM. Un contrôle a été effectué entre le nombre d'ADS recensées et le nombre déclaré d'ADS par commune. Cela a permis de repérer des communes manquantes dans le recensement détaillé. On peut citer : Saint-Denis de la Réunion, Villeurbanne, Gap. Pour ces communes ainsi que pour les communes du Loiret et de Guyane, c'est le nombre déclaré d'ADS qui est pris en compte. Pour toutes les autres, c'est le nombre d'ADS recensées qui est utilisé. Dans un second temps, l'exploitation complète des données sur les titulaires et un appariement avec les données de statistiques d'entreprises (répertoire Sirius de l'Insee) permettront d'avoir des estimations sur les entreprises de taxi : multi-activité, nature juridique, etc.

La préfeture de police de Paris, grâce à son système de gestion complet des taxis, a fourni les données complètes sur les titulaires en 2016 et 2017, ainsi que sur les véhicules (numéros d'immatriculation). Elle a également mis à disposition l'historique du nombre d'ADS par type depuis 2005. Contrairement à d'autres travaux publiés précédemment, le choix a été fait de ne pas compter deux fois une ADS doublée, c'est-à-dire pouvant être utilisée le jour et la nuit. Comme le temps de travail des conducteurs de taxi n'est quasiment pas limité en dehors de

Paris, il n'apparaît pas pertinent d'introduire un critère sur le temps de travail, qui fausserait la comparaison entre Paris et la province.

Les données des contrôles techniques que l'UTAC transmet au SDES permettent de mesurer l'activité des taxis, puisque ceux-ci sont soumis à une visite spécifique annuelle depuis 2008. En dehors des véhicules de remplacement, peu nombreux en province, le parc de taxis obtenus à partir des contrôles techniques doit correspondre au nombre d'ADS. Les contrôles des taxis parisiens sont pris en charge par la préfecture de police mais les données antérieures à février 2016 ne sont pas disponibles.

LES VTC

Le registre national des exploitants de VTC tenu par la DGITM fournit une mesure précise du nombre d'exploitants inscrits à n'importe quelle date. Afin de permettre des comparaisons avec les taxis, c'est le nombre de voitures déclarées qui est pris en considération. Depuis le 1^{er} juillet 2017, tous les exploitants inscrits au registre des VTC ont en effet l'obligation d'apposer la signalétique VTC, communément appelée « macaron », sur chacun de leurs véhicules. Ces derniers sont donc déclarés de manière individuelle. Par ailleurs, comme le secteur connaît un grand « turn-over », les estimations ont été limitées aux exploitants actifs.

Plus précisément, les données du registre sont rapprochées du répertoire statistique des entreprises Sirius qui précise si l'entreprise est active ou non. Dans un deuxième temps, après appariement avec le fichier des contrôles techniques, il est vérifié que les véhicules français déclarés sont dans l'une des trois situations suivantes :

- il s'agit d'un véhicule de collection de plus de 6 ans utilisé à titre dérogatoire ;
- le véhicule est âgé de moins d'un an et demi ;
- le véhicule a passé un contrôle technique il y a moins de 18 mois.

Pour être compté dans ce rapport, en plus d'être actif au sens de l'Insee, un exploitant doit avoir déclaré un véhicule remplissant une des trois conditions précédentes ou un véhicule étranger (immatriculé à Monaco ou en Allemagne par exemple).

L'information sur l'activité des entreprises n'étant pas disponible à l'heure actuelle pour les exploitants nouvellement inscrits en 2018, ceux-ci sont, à ce stade, tous considérés comme étant actifs.

Un véhicule peut être partagé par deux exploitants, qui vont par exemple travailler l'un le jour et l'autre la nuit. Un exploitant peut aussi commencer par utiliser une voiture de location pour démarrer son activité puis changer de véhicule : il aura apparemment deux véhicules mais n'en utilise en réalité qu'un seul. Dans ces deux cas et sous respect des autres conditions, les deux exploitants sont déclarés actifs mais chaque véhicule n'est compté qu'une fois.

L'offre est donc mesurée par le nombre de véhicules des exploitants actifs. C'est la région du dernier exploitant inscrit ayant déclaré le véhicule qui est prise en compte.

LES EXAMENS DE CONDUCTEURS

La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 et son décret d'application du 6 avril 2017 ont transféré aux chambres de métiers et de l'artisanat la responsabilité des examens de conducteurs de taxis et de VTC. L'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat (APCMA) ne dispose, à ce jour, que de données partielles au niveau national. Cette source, dès lors qu'elle sera consolidée, sera examinée lors des prochains travaux de l'Observatoire.

annexes

annexes

annexes

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille – 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 – art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : juillet 2018
ISSN : 2555-7580 (imprimé)
2557-8138 (en ligne)

Directeur de la publication : Sylvain Moreau



Ce premier rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes dresse pour la première fois un état des lieux du secteur, fortement impacté par de nombreux changements de réglementation ces dernières années.

Y sont présentés des premiers éléments chiffrés concernant les années 2016 et 2017, grâce à l'exploitation de sources inédites qui permettent d'avoir une vision globale du secteur.

En raison de l'application de la loi Grandguillaume, le nombre de véhicules inscrits au registre VTC est en progression importante avec près de 22 000 nouveaux véhicules enregistrés entre janvier 2017 et mai 2018. Toutefois, le secteur reste dominé par les taxis qui représentent fin 2017 environ 68 % de l'offre de transport public particulier des personnes.

Un tiers des taxis exercent à Paris et ils sont relativement présents dans l'espace rural et les villes moyennes. L'offre de VTC est la plus élevée en Île-de-France et en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Les taxis et VTC en 2016-2017

Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes



Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

