



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les taxis et VTC en 2021

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

Juillet 2023

Résumé

Le rapport de l'Observatoire national des transports publics de personnes dresse un état des lieux du secteur en 2021. Il s'appuie sur l'exploitation de plusieurs sources inédites qui permettent d'avoir une vision globale et synthétique du secteur.

En 2021, 27 000 candidats se sont inscrits aux examens de conducteurs de taxis et de VTC.

Près de 40 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC et plus de 61 000 taxis et ont été recensés en France. La concentration des taxis par rapport à la population est très forte dans les territoires ruraux et en Île-de-France. Les VTC, quant à eux, travaillent presque exclusivement dans les métropoles.

Les véhicules du T3P sont plutôt récents, et adaptés aux restrictions de circulation prévues dans le cadre de la mise en place progressive des zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m), dès lors que les restrictions ne concernent encore pas les véhicules Crit'Air 2 ou diesel.

Mots clés : *T3P, taxis, VTC, parc automobile, examens, cartes professionnelles, plateformes VTC*

Auteurs

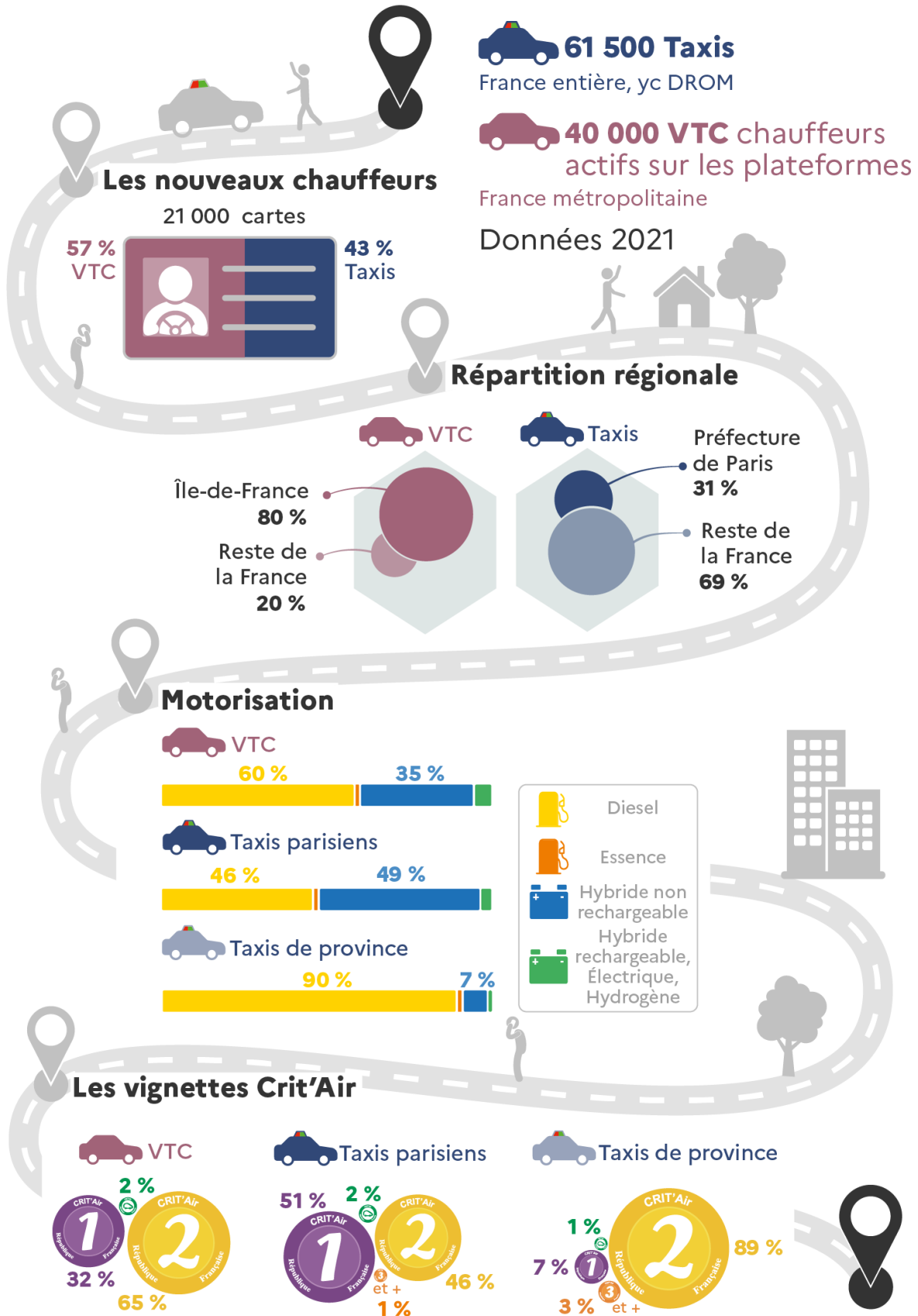
Victoria FUMAT (SDES)

Fabien PEREZ (SDES)

Sommaire

Données clés	4
Partie 1 La réglementation du transport public particulier de personnes	5
I. Les conditions d'exercice des taxis	6
II. Les conditions d'exercice des voitures de transport avec chauffeur (VTC).....	7
III. Des sources de nature différente pour mesurer l'offre de VTC et de taxis	8
Partie 2 L'accès aux professions de conducteurs	9
I. 27 000 candidats aux examens en 2021	10
II. Les taux de réussite aux examens.....	12
III. 21 000 cartes professionnelles délivrées en 2021.....	14
Partie 3 L'offre de transport public particulier de personnes	17
I. L'offre de taxis.....	18
II. L'offre des plateformes VTC	20
Partie 4 L'équipement automobile du T3P	25
I. Le parc automobile du T3P en 2021.....	26
II. Le renouvellement de la flotte.....	31
Annexes	33
Annexe 1 – Méthodologie et sources	34
Sigles et abréviations.....	37

Données clés



Partie 1

La réglementation du transport public particulier de personnes

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) ainsi que les centrales de réservation mettant en relation des passagers avec des professionnels du T3P dans le champ de la réservation préalable. Ce secteur est réglementé par l'État, chaque profession répondant à des réglementations spécifiques, à la fois en termes d'accès aux professions et d'exercice de ces professions, structurées principalement par les lois Thevenoud (2014) et Grandguillaume (2016), puis complétées par la loi d'orientation des mobilités (2019).

C'est pourquoi les sources de données administratives sont de nature différente concernant les taxis et les VTC. En raison d'une gestion administrative centralisée au niveau national, la situation des exploitants de VTC peut être mieux décrite que celle des taxis dont la gestion de l'activité, effectuée au niveau local, n'est connue au niveau national qu'à travers des recensements ponctuels.

En application de l'article 2 de la loi Grandguillaume, l'Observatoire national du T3P peut être alimenté par des données transmises par les centrales de réservation (taxi ou VTC). Ceci conduit à une meilleure connaissance des courses opérées en réservation par le biais de tels acteurs plutôt que du marché de la maraude, monopole des taxis, ou des courses opérées par des exploitants VTC travaillant sans les plateformes.

I. LES CONDITIONS D'EXERCICE DES TAXIS

Pour pouvoir exercer son activité, un chauffeur de taxi doit notamment :

- Disposer d'une carte professionnelle. Ces cartes professionnelles taxi sont obtenues après réussite à l'examen taxi, organisé par la Chambre des métiers de l'artisanat (CMA), et vérification par le préfet de département des droits à conduire et de l'honorabilité du demandeur.
- Exploiter une autorisation de stationnement (ADS). Les ADS sont délivrées par les autorités compétentes à fixer le nombre opportun de véhicules taxis admis à circuler sur leur territoire : ce sont le plus souvent le maire, ou le président du conseil de la métropole ou de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) dont la commune est membre, ou, s'agissant des « taxis parisiens », le préfet de police de Paris. La loi Thévenoud (2014) a revu les conditions d'attribution et de cession des ADS en introduisant une distinction selon que l'ADS a été créée avant ou après la promulgation de la loi. Ainsi, les ADS attribuées à partir du 1^{er} octobre 2014 sont incessibles, valables 5 ans, renouvelables et doivent être exploitées personnellement par leur titulaire. Elles sont attribuées dans l'ordre chronologique d'enregistrement sur la liste d'attente gérée par l'autorité compétente. Le demandeur inscrit sur liste d'attente ne peut être déjà détenteur d'une ADS (quel que soit son lieu de délivrance) et ne doit pas être inscrit sur plus d'une liste d'attente.

Les ADS attribuées avant 2014 restent en vigueur avec leurs règles propres : elles peuvent être exploitées par le titulaire, par un salarié du titulaire, être mises en location par le titulaire ou encore être exploitées par un sociétaire coopérateur. La location est contractualisée sous le statut de location-gérance par lequel, comme pour un fonds de commerce, le titulaire confie l'exploitation de son ADS et du véhicule associé à un locataire, moyennant une redevance. Comme cette ADS est liée à un véhicule, celui-ci doit aussi être fourni par le titulaire de l'ADS au locataire. La location simple de l'ADS n'est désormais possible que pour une société coopérative et participative (Scop), depuis le 1^{er} janvier 2017. Pour l'ensemble de ces ADS attribuées avant 2014, une même personne (physique ou morale) peut ainsi posséder plusieurs de ces anciennes ADS et celles-ci peuvent être cédées à titre onéreux ou transmises par voie de succession. Leur prix est libre et fixé de gré à gré entre le titulaire vendeur et le successeur. Il est déclaré à l'autorité compétente. Certaines de ces anciennes ADS peuvent s'échanger contre des montants élevés dans certains territoires.

Une ADS est attribuée pour un seul véhicule et permet, dans la zone de délivrance, de stationner aux endroits réservés et d'être en recherche de clientèle sur la voie publique (maraude).

Au sein du T3P, seuls les taxis peuvent exercer de la maraude, à savoir stationner ou circuler en attente de clientèle sur la voie publique.

Des caractéristiques pour les véhicules utilisés par les taxis, notamment en termes de taille et d'ancienneté, peuvent être fixées par les autorités locales compétentes. Du fait de son droit de maraude, un taxi doit au minimum être équipé d'un dispositif extérieur lumineux spécifique, d'un taximètre (compteur qui enregistre le parcours, la durée et la somme à payer), d'un terminal de paiement électronique, d'une imprimante, ainsi que d'une plaque fixée au véhicule indiquant le numéro de l'ADS et son ressort géographique¹.

¹ Cf. article R3121-1 du code des transports .

II. LES CONDITIONS D'EXERCICE DES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR (VTC)

Pour pouvoir exercer son activité, un chauffeur VTC doit notamment :

- Disposer d'une carte professionnelle VTC. Ces cartes professionnelles VTC sont obtenues soit après réussite à l'examen VTC (organisé par la CMA), soit par équivalence (justification de l'exercice de plus d'une année d'activité de transport routier de personnes au cours des dix dernières années) puis vérification par le préfet de département des droits à conduire et de l'honorabilité du demandeur.
- Exercer pour le compte d'une entreprise inscrite au registre des exploitants VTC (REVTC). Ce registre recense également les véhicules et les chauffeurs travaillant pour l'exploitant VTC. Conformément à l'article R*3122-5 du code des transports, sa gestion est assurée, sur l'ensemble du territoire national, par le préfet de la Région d'Île-de-France (les services de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) sont missionnés pour cela). Les exploitants mettent à disposition un ou plusieurs véhicules VTC, et selon la forme juridique de la structure choisie, ils peuvent être soit des personnes physiques, soit des personnes morales. Ils peuvent être eux-mêmes chauffeurs, ou employer un ou plusieurs conducteurs. La loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016, dite « loi Grandguillaume », a renforcé l'encadrement de l'exploitation des VTC. C'est à partir de ce registre que les exploitants peuvent obtenir la signalétique spécifique, communément appelée « macaron », qui doit également être apposée sur le pare-brise du VTC pour justifier de l'inscription du véhicule au registre des exploitants de VTC. Cette signalétique comporte quatre champs : le numéro d'inscription de l'exploitant, le numéro d'immatriculation du véhicule, un code-barres bidimensionnel et le numéro de référence de la vignette.

Les VTC opèrent uniquement en réservation préalable ; la maraude, y compris électronique, leur est interdite.

Les véhicules utilisés pour réaliser du transport par voiture de transport avec chauffeur doivent avoir au moins quatre portes, des dimensions et une puissance minimale et être en circulation depuis moins de six ans, exception faite des véhicules électriques, hybrides, ou de collection².

² Cf. arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

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

Les différences entre les modes d'exploitation des deux principales professions du T3P structurent les données mises à disposition de l'observatoire national du T3P. Les données et certains choix méthodologiques sont présentés plus précisément dans l'annexe de ce rapport. Les données utilisées pour ce rapport proviennent :

- De la base de données des cartes professionnelles sécurisées émises par l'IN Groupe, mise en place en 2017. À ce jour, les cartes professionnelles taxis délivrées avant cette date n'ont pas été renouvelées dans ce format.
- Des autorisations de stationnement que doivent exploiter les professionnels taxis délivrées par les autorités compétentes que sont les maires, présidents d'EPCI ou le préfet de police de Paris sur leur territoire de compétence. Les chiffres consolidés s'appuient sur les rapports des commissions locales du T3P, transmis annuellement.
- Du registre des exploitants VTC, géré par la DRIEAT, qui permet de connaître le nombre d'exploitants inscrits dans le secteur au plan national, son évolution ainsi que les véhicules utilisés et les chauffeurs exerçant au sein de ces entreprises.
- Du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) qui permet d'estimer les caractéristiques (motorisation, taille, puissance, âge) des véhicules taxi et VTC.
- De la base de données des examens d'entrée dans ces professions (taxi, VTC) de l'assemblée permanente de la chambre des métiers et de l'artisanat (APCMA) qui permet un suivi des candidats et des admissions.
- Des données issues de la collecte réalisée en 2022 au titre de l'article 2 de la loi Grandguillaume auprès des principales plateformes VTC. Ces données portent en particulier sur les caractéristiques des courses réalisées via ces plateformes. Elles ne sont pas exhaustives des courses réalisées par des VTC, ces derniers pouvant également exercer sans recourir aux plateformes VTC.

L'offre de transport public particulier de personnes en véhicule motorisé à deux ou trois roues (VMDTR) n'est que très peu mesurée à ce stade puisqu'aucune formalité préalable n'est requise pour son exercice en dehors de la capacité professionnelle pour les conducteurs. Ce rapport abordera uniquement les VMDTR sous l'angle de la délivrance de nouvelles cartes professionnelles (*partie 2*).

Partie 2

L'accès aux professions de conducteurs

En 2021, 27 020 candidats se sont inscrits aux examens pour devenir chauffeur de taxi ou de VTC. Le nombre de candidatures à ces deux examens confondus progresse depuis 2018 (+ 8 % en 2 ans). La région francilienne concentre respectivement 69 % et 43 % des inscriptions aux examens VTC et taxi.

Les taux de réussite nationaux au premier passage des épreuves théoriques et pratiques des candidats inscrits en 2021 sont respectivement de 66 % et 67 % pour les VTC, alors qu'ils atteignent respectivement 81 % et 79 % pour les taxis.

En 2021, plus de 21 000 cartes professionnelles ont été délivrées aux conducteurs, hors renouvellement : 57 % d'entre elles ont été obtenues par des conducteurs de VTC.

I. 27 000 CANDIDATS AUX EXAMENS EN 2021

La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 et son décret d'application du 6 avril 2017 ont transféré la responsabilité des examens de conducteurs de taxi et de VTC aux chambres des métiers et de l'artisanat. Ils étaient auparavant organisés séparément par les préfetures.

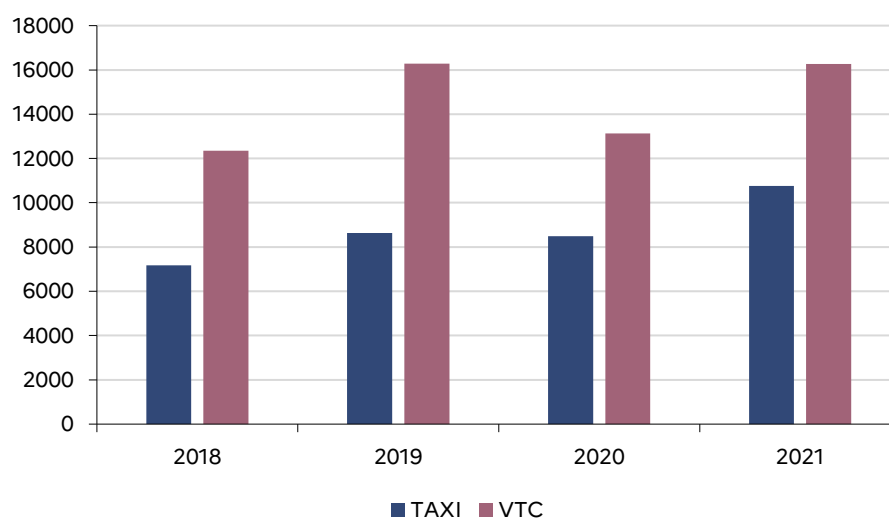
Les épreuves d'admissibilité sont composées d'un tronc commun et d'épreuves spécifiques à chacune des professions (taxi ou VTC). Le calendrier des dates de ces épreuves est fixé chaque année par CMA France, à raison d'une session d'examen par mois. Les chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) de niveau régional déterminent les dates auxquelles sont organisées des sessions dans la région, en concertation avec l'échelon départemental, selon les besoins de leur territoire. En cas d'échec, un candidat a la possibilité de se représenter plusieurs fois à l'admissibilité. Une fois obtenue, celle-ci est alors valable pour trois présentations, dans un délai d'un an, à l'épreuve pratique de conduite professionnelle (épreuve d'admission).

Contrairement aux chauffeurs VTC qui peuvent opérer sur tout le territoire national, les chauffeurs de taxis doivent opérer dans la zone de délivrance de leur autorisation de stationnement (ADS). Celle-ci doit appartenir au département dans lequel l'inscription à l'examen puis la demande de carte professionnelle ont eu lieu (il existe des procédures de mobilité d'un département à l'autre). Ainsi, les répartitions régionales en termes d'inscription aux examens et de délivrance de cartes professionnelles sont plus informatives du futur lieu d'exercice pour les chauffeurs de taxis que pour les chauffeurs de VTC.

En 2021, 27 020 candidats se sont inscrits aux examens (*figure 1*). Le nombre de candidatures est en hausse de 8 % par rapport à 2019 (et de 25 % par rapport à 2020, année marquée par une baisse des candidatures en raison de la crise sanitaire). En 2021, 60 % des candidatures concernent l'examen d'accès à la profession de chauffeur VTC. La dynamique des inscriptions varie selon le type d'examen : les candidatures à l'examen VTC sont quasi-stables par rapport à 2019, tandis que l'examen taxi enregistre une forte hausse des inscriptions (+ 25 %).

Figure 1 : candidatures aux examens taxis et VTC

En nombre de candidats



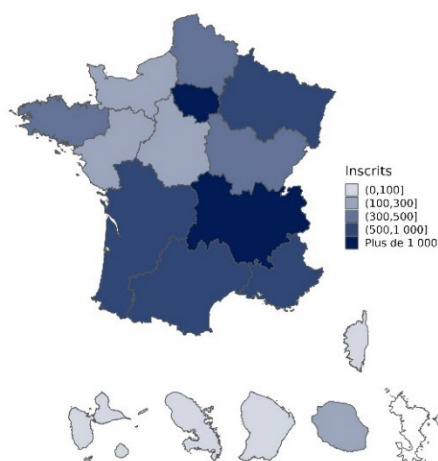
Note : un candidat est considéré comme inscrit dès lors qu'il a réglé les frais d'inscription.

Champ : France (hors Mayotte).

Source : CMA France

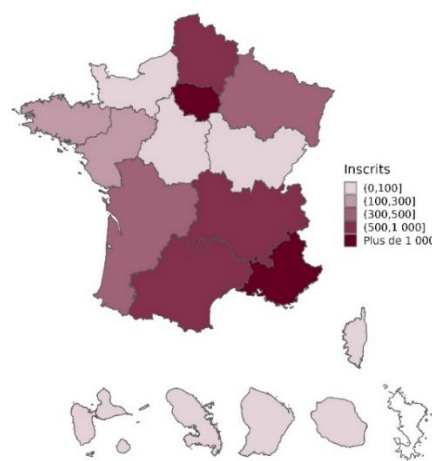
Les répartitions entre les deux examens sont très différentes d'une région à l'autre (figures 2 et 3). Alors que certaines régions comme le Centre-Val de Loire, la Bretagne, la Normandie, la Bourgogne-Franche-Comté et la Corse voient une large majorité de candidatures se diriger vers l'examen taxi, les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Île-de-France accueillent majoritairement des candidats à l'examen VTC, avec respectivement 69 % et 71 % des candidatures. De plus, avec 11 145 candidatures, l'Île-de-France concentre 69 % des candidatures nationales à l'examen VTC.

Figure 2 : candidatures aux examens taxis selon les régions en 2021



Source : CMA France

Figure 3 : candidatures aux examens VTC selon les régions en 2021



Source : CMA France

Les candidats à l'examen VTC sont en moyenne plus jeunes que les inscrits à l'examen taxi : 37 ans, contre 39 ans pour les taxis. Cet écart d'âge s'observe sur l'ensemble du territoire excepté en Corse où le nombre d'inscrits à l'examen VTC est très faible en 2021 (inférieur à 10) – (figure 3 et tableau 1).

Tableau 1 : âge des candidats aux examens taxis et VTC selon les régions à la date de première inscription

En années

Région	TAXI	VTC
Auvergne-Rhône-Alpes	38,4	36,7
Bourgogne-Franche-Comté	39,0	36,6
Bretagne	38,4	35,3
Centre-Val de Loire	39,7	39,2
Corse	38,8	46,8
Grand Est	38,2	37,1
Hauts-de-France	36,9	36,5
Île-de-France	39,1	37,1
Normandie	38,7	37,3
Nouvelle-Aquitaine	39,7	37,8
Occitanie	39,4	37,0
Pays de la Loire	40,2	34,5
Provence-Alpes-Côte d'Azur	37,7	37,4
DROM	41,8	38,0
France (hors Mayotte)	38,8	37,1

Champ : France (hors Mayotte).

Source : CMA France

II. LES TAUX DE RÉUSSITE AUX EXAMENS

Méthodologie

Le système d'information de CMA France ne permet pas de suivre parfaitement le parcours individuel des candidats. En particulier, les dates de passage des examens ne sont pas disponibles. Les dates de création de dossier des inscrits sont toutefois accessibles et ce sont donc les dates sur lesquelles se fondent les analyses par année.

Le taux de réussite au premier passage de l'examen théorique (ou taux d'admissibilité), pour l'année n , est le rapport du nombre de candidats inscrits l'année n ayant réussi l'examen théorique lors de leur première tentative sur le nombre total de candidats inscrits l'année n ayant passé pour la première fois l'examen. Les premières tentatives qui ont lieu une année postérieure à l'année d'inscription sont prises en compte dans l'indicateur faute de connaître la date de passage des examens.

$$\text{Taux de réussite au premier passage de l'examen théorique pour l'année } n : t_n^t = \frac{r_n}{r_n + e_n} * 100$$

- r_n : le nombre de candidats inscrits l'année n et ayant réussi l'examen théorique à la première tentative
- e_n : le nombre de candidats inscrits l'année n et ayant échoué à l'examen théorique à la première tentative

Le taux de réussite au premier passage de l'examen pratique pour l'année n est le rapport du nombre de candidats inscrits l'année n ayant réussi l'examen pratique lors de leur première tentative sur le nombre total de candidats inscrits l'année n ayant passé pour la première fois l'examen pratique. Les premières tentatives qui ont lieu une année postérieure à l'année d'inscription sont prises en compte faute de connaître la date de passage des examens.

$$\text{Taux de réussite au premier passage de l'examen pratique pour l'année } n : t_n^p = \frac{r_n}{r_n + e_n} * 100$$

- r_n : le nombre de candidats inscrits l'année n et ayant réussi l'examen pratique à la première tentative
- e_n : le nombre de candidats inscrits l'année n et ayant échoué à l'examen pratique à la première tentative

Ces taux de réussite au premier passage pour les années récentes peuvent faire l'objet de révisions ultérieures, car certains candidats inscrits depuis peu ont encore la possibilité de se présenter à l'examen pratique et/ou théorique (ou l'ont déjà fait et l'information n'a pas encore été remontée).

Pour les candidats inscrits en 2021, le taux national de réussite au premier passage de l'épreuve théorique atteint 81 % pour l'examen taxi et 66 % pour l'examen VTC. Concernant l'épreuve pratique, 79 % des candidats réussissent l'examen taxi au premier passage, et 67 % pour l'examen VTC (tableau 2). 8 502 candidats taxi et 9 522 candidats VTC inscrits en 2021 ont été admis.

En ce qui concerne l'examen taxi, la plupart des régions ont des taux de réussite, théorique ou pratique, d'au moins 80 %. Les taux de réussite à l'examen pratique sont toutefois un peu plus faibles dans certaines régions (Grand Est 77 % ; Île-de-France 74 % ; Bourgogne Franche-Comté 70 %). L'Île-de-France et l'Auvergne-Rhône-Alpes concentrent respectivement 40 % et 10 % des candidats admis à la première présentation de l'examen taxi en 2021.

S'agissant de l'examen VTC, la Provence-Alpes-Côte d'Azur est la région où le taux de réussite à l'examen pratique (75 %) est le plus élevé, parmi les régions qui enregistrent le plus de candidatures. La région francilienne, qui concentre 7 inscriptions sur 10, a un taux de réussite pratique égal à la moyenne (67 %) – (figure 1 et tableau 2).

Tableau 2 : taux de réussite au premier passage théorique, pratique et nombre d'admis par région des candidats inscrits en 2021

Région	Taux de réussite au premier passage théorique (en %)		Taux de réussite au premier passage pratique (en %)		Admis ^(p)	
	TAXI	VTC	TAXI	VTC	TAXI	VTC
Auvergne-Rhône-Alpes	79	63	80	67	891	594
Bourgogne-Franche-Comté	89	70	70	69	291	44
Bretagne	84	66	89	75	338	93
Centre-Val de Loire	85	58	80	47	200	24
Corse	91	100	98	83	79	6
Grand Est	84	63	77	49	480	152
Hauts-de-France	76	62	87	75	375	339
Île-de-France	78	65	74	67	3 367	6 493
Normandie	83	61	80	53	199	49
Nouvelle-Aquitaine	86	61	80	60	461	184
Occitanie	87	68	84	52	633	282
Pays de la Loire	86	65	87	65	252	121
Provence-Alpes-Côte d'Azur	89	73	86	75	697	1 121
DROM	68	79	79	59	239	20
France (hors Mayotte)	81	66	79	67	8 502	9 522

Champ : France (hors Mayotte), 2021.

(p) : à ce jour, certains candidats inscrits en 2021 n'ont pas encore validé l'examen pratique, ou l'information n'est pas encore remontée. Il s'agit donc de résultats provisoires.

Source : CMA France

III. 21 000 CARTES PROFESSIONNELLES DÉLIVRÉES EN 2021

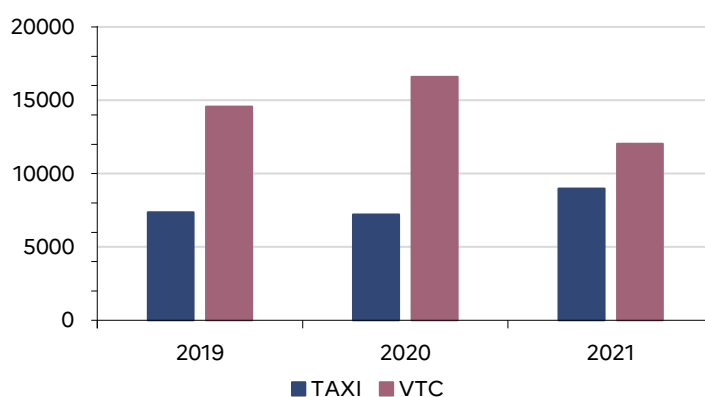
Le format des cartes professionnelles sécurisées est similaire pour l'ensemble des conducteurs réalisant du transport particulier de personnes (taxis, VTC, mais aussi véhicules motorisés à deux ou trois roues). Leur format est semblable à celui des cartes bancaires et elles doivent être toujours visibles sur le pare-brise du véhicule pour être identifiables de l'extérieur.

Pour obtenir sa carte professionnelle, un conducteur doit déposer un dossier en préfecture (du domicile concernant les VTC et du lieu d'exercice s'agissant des taxis). Dans le cas d'une première demande de carte professionnelle, les préfectures étudient l'attestation de réussite à l'examen ou les pièces justifiant la demande par équivalence (*encadré*). Elles contrôlent, par ailleurs, systématiquement la validité du permis de conduire, le suivi d'une formation continue sur le métier et d'une formation de prévention et de secours civiques, l'attestation d'aptitude physique et le bulletin n° 2 du casier judiciaire du chauffeur afin de s'assurer de l'absence de l'une des condamnations incompatibles avec l'exercice de ce métier. Une fois le dossier validé par la préfecture, la carte professionnelle est alors émise par l'Imprimerie nationale Groupe (IN Groupe) – (anciennement Imprimerie nationale) et a une durée de validité de cinq ans. Concernant les VTC, les cartes sécurisées ont été émises à partir de septembre 2017 et une campagne de renouvellement des cartes papiers a été entreprise entre juin 2019 et mars 2020. Au total, près de 21 000 cartes papiers ont été converties en cartes sécurisées. L'émission des cartes professionnelles taxis sécurisées a débuté en septembre 2018.

En 2021, 21 019 nouvelles cartes professionnelles sécurisées (hors renouvellement et hors opération de renouvellement des cartes non sécurisées) ont été délivrées par IN Groupe suite à la réussite d'un examen ou par équivalence : 12 042 à des conducteurs de VTC et 8 977 à des chauffeurs de taxi. Le nombre de nouvelles cartes professionnelles est en baisse de 12 % par rapport à 2020. Concernant les taxis, le nombre de cartes délivrées augmente de 24 % tandis que les cartes professionnelles VTC enregistrent une baisse de 27 % par rapport à 2020. Ces évolutions sont à interpréter avec précaution, car les délais d'obtention peuvent différer entre les régions et entre les professions. De plus, la crise sanitaire, qui a différé certaines sessions d'examens en 2020, a un effet retardé sur l'obtention des cartes en 2021.

Figure 4 : les cartes professionnelles délivrées suite à un examen ou une équivalence

Cartes professionnelles délivrées



Champ : France (hors Mayotte).

Note : les renouvellements des cartes professionnelles, sécurisées ou non, ne sont pas comptabilisés.

Source : IN Groupe

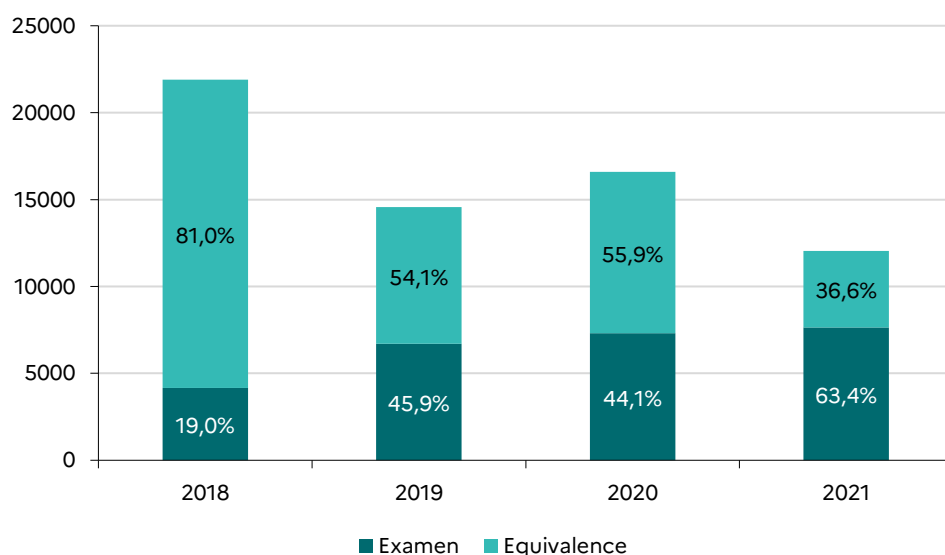
L'obtention de la carte professionnelle VTC

L'exploitation d'un VTC par un conducteur est soumise à la détention d'une carte professionnelle. La délivrance de ce titre est validée par les préfetures (imprimé par IN Groupe, anciennement Imprimerie nationale) après la réussite d'un examen professionnel. Les chauffeurs de VTC ont également la possibilité d'obtenir une carte professionnelle par équivalence, après justification de plus d'une année d'activité de transport routier de personnes au cours des dix dernières années.

Figure 5 : mode d'obtention de la carte professionnelle pour les chauffeurs de VTC

(date de début de validité de la carte)

En nombre



Source : IN Groupe

En 2021, plus de 12 000 nouvelles cartes professionnelles VTC ont été délivrées à des chauffeurs, en moyenne âgés de 40 ans. 63 % des cartes professionnelles délivrées en 2021 sont consécutives à la validation de l'examen VTC. Avant cette année, le mode d'obtention majoritaire de la carte professionnelle était l'équivalence. Ce mode d'obtention nécessite une expérience dans le domaine du transport et concerne donc des chauffeurs plus âgés : la moyenne d'âge des chauffeurs ayant obtenu leur carte professionnelle par équivalence est de 42 ans tandis que les chauffeurs ayant passé l'examen ont en moyenne 38 ans en 2021.

Les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR)

La carte professionnelle est également obligatoire pour exercer la profession de conducteur de véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR). Chaque année, l'imprimerie nationale délivre entre 200 et 300 cartes professionnelles VMDTR.

Tableau 3 : les cartes professionnelles délivrées suite à un examen ou une équivalence pour les VMDTR

Année de délivrance	2019	2020	2021
Nombre de cartes	223	267	206

Source : IN Groupe

Partie 3

L'offre de transport public particulier de personnes

En 2021, la France compte près de 40 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC et plus de 61 000 taxis. La concentration des taxis par rapport à la population est particulièrement élevée en Île-de-France et dans les territoires ruraux. Les chauffeurs VTC exercent leur activité majoritairement dans les grandes métropoles.

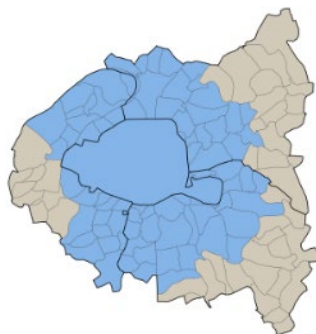
I. L'OFFRE DE TAXIS

A. Plus de 61 000 taxis en France

En 2021, la France (hors Mayotte) compte près de 61 500 taxis³. 31 % d'entre eux (plus de 19 000 véhicules) exercent sur les zones de compétence de la préfecture de police de Paris. Cette répartition est quasi stable depuis 2010.

La préfecture de police de Paris est l'autorité chargée de 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 (*figure 6*). La réglementation parisienne impose aux conducteurs un maximum de 11 heures d'utilisation quotidienne de leur véhicule. Pour qu'un véhicule puisse rouler au-delà de ce seuil réglementaire, il doit bénéficier d'une autorisation de stationnement (ADS) « doublée » lui permettant d'être utilisé par plusieurs conducteurs. Pour permettre les comparaisons avec les autres départements (dans lesquels il n'y a quasiment pas de réglementations sur le temps de travail des conducteurs), les ADS doublées de la préfecture de police de Paris ne sont prises en compte qu'une seule fois dans ce rapport.

Figure 6 : communes relevant de la zone de compétence de la préfecture de police de Paris



Source : préfecture de police de Paris

L'offre de taxi est très liée à la taille de la population au niveau régional. Ainsi, si on omet l'Île-de-France (17 taxis pour 10 000 habitants), la Corse (11) et les Hauts-de France (seulement 4), les régions françaises possèdent entre 6 et 9 taxis pour 10 000 habitants (*tableau 4*). En 2021, la France (hors Mayotte) dispose en moyenne de 9 taxis pour 10 000 habitants.

³ On assimile ici un taxi à une autorisation de stationnement (ADS).

Tableau 4 : répartition ADS des taxis par région en 2021

Région	Nombre d'ADS	Nombre de taxis /10 000 habitants
Auvergne-Rhône-Alpes	6 900	8
Bourgogne-Franche-Comté	2 400	8
Bretagne	2 900	9
Centre-Val de Loire	2 300	9
Corse	400	11
Grand Est	3 900	7
Hauts-de-France	2 500	4
Île-de-France	21 400	17
Normandie	2 000	6
Nouvelle-Aquitaine	4 500	7
Occitanie	4 400	7
Pays de la Loire	2 400	6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 100	8
DROM	1 500	8
France (hors Mayotte)	61 500	9

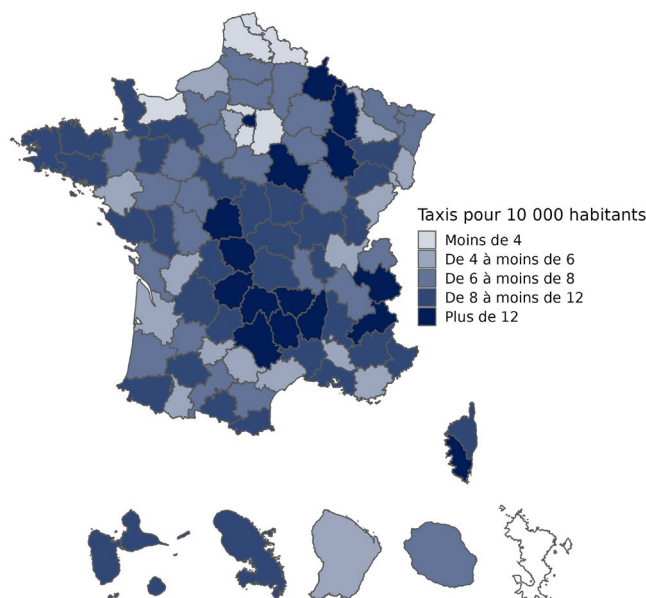
Champ : France (hors Mayotte), 2021.

Source : rapport annuel des CLT3P, préfecture de police de Paris, calculs SDES

B. Des différences au niveau départemental

La concentration des taxis est particulièrement forte dans les communes relevant de la préfecture de police de Paris, qui disposent de 28 taxis pour 10 000 habitants (figure 7). En dehors de Paris, les espaces ruraux sont les mieux pourvus en taxis par rapport à leur population. En 2021, les départements de la Creuse et de la Lozère arrivent en tête du classement avec respectivement 23 et 22 taxis pour 10 000 habitants. Ils sont suivis par les départements bordant le massif central, les départements du massif alpin et deux départements de la région Grand Est. Tous ces départements sont généralement peu pourvus en taxis (moins de 500), mais leur population moins élevée qu'ailleurs explique ces densités d'offres importantes.

Figure 7 : répartition des taxis par département en 2021



Champ : France (hors Mayotte), 2021.

Source : rapport annuel des CLT3P, préfecture de police de Paris, calculs SDES

II. L'OFFRE DES PLATEFORMES VTC

La collecte de données auprès des plateformes VTC

Suite à trois arrêtés publiés fin 2021 précisant le cadre juridique de collecte des données prévues par les articles L. 3120-6, R. 3120-40 ET R. 3120-41 du code des transports, le service des données et études statistiques (SDES), pilote de l'observatoire du T3P, a pu disposer en 2022 de données socio-démographiques et économiques sur les plateformes VTC. Cette première collecte a été réalisée auprès de sept plateformes VTC opérant en France métropolitaine et portait sur l'année 2021 (voir détails en Annexe).

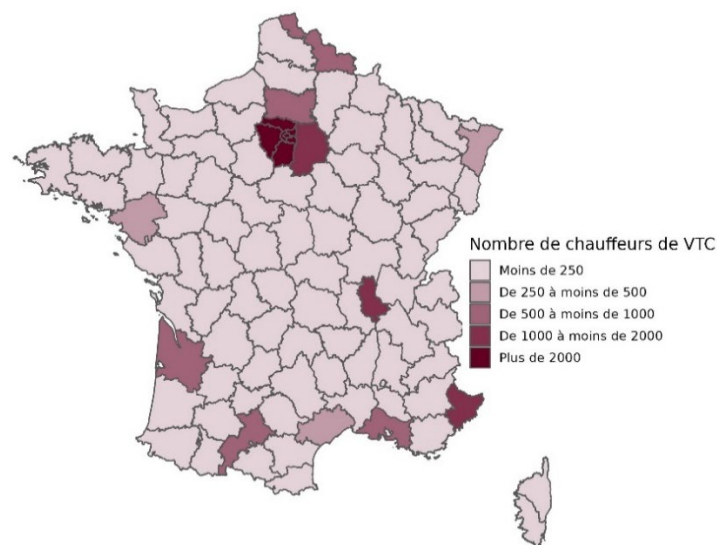
Définition : chauffeur actif sur les plateformes VTC

Un chauffeur VTC est dit actif en 2021 s'il a réalisé un total d'au moins 100 courses par l'intermédiaire d'une ou plusieurs plateformes VTC dans l'année et s'il a exercé au moins 20 jours dans l'année.

A. 40 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC en 2021

En 2021, environ 40 000 chauffeurs ont été actifs sur les plateformes VTC en France métropolitaine. Les VTC peuvent circuler sur tout le territoire. L'analyse du lieu de réception de la carte professionnelle permet toutefois d'approcher le périmètre dans lequel l'activité est la plus susceptible d'être exercée. Près des trois quarts des chauffeurs de VTC (74 %) ont réceptionné une carte professionnelle dans la région francilienne dont plus 20 % en Seine-Saint-Denis. Les départements des principales métropoles françaises ont également délivré de nombreuses cartes professionnelles VTC (figure 8).

Figure 8 : répartition des chauffeurs VTC par département (lieu d'obtention de la carte professionnelle)



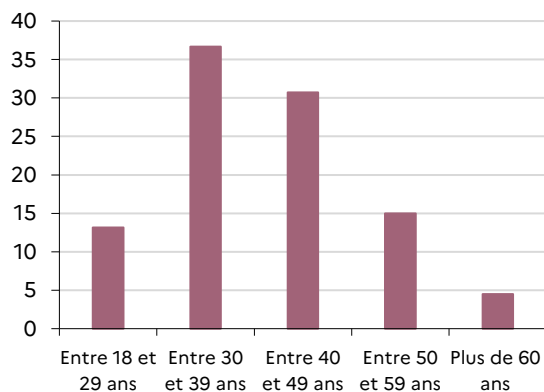
Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, IN Groupe, calculs SDES

La moitié des conducteurs de VTC actifs en 2021 ont moins de 40 ans, 13 % étant âgés de moins de 30 ans. Les conducteurs âgés de plus de 50 ans ne représentent que 19 % des chauffeurs (figure 9). Près des trois quarts des conducteurs VTC (73 %) ont travaillé sur plusieurs plateformes au cours de l'année 2021 (figure 10). La part des conducteurs travaillant sur plusieurs plateformes au cours d'un même mois (60 %) est relativement stable tout au long de l'année 2021 (figure 11).

Figure 9 : part des chauffeurs actifs selon leur âge

En %

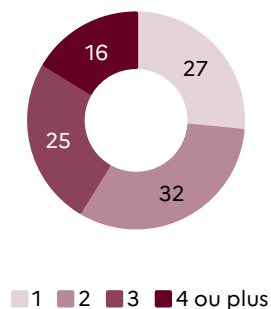


Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

Figure 10 : part des chauffeurs actifs selon leur nombre de plateformes sur l'année 2021

En %



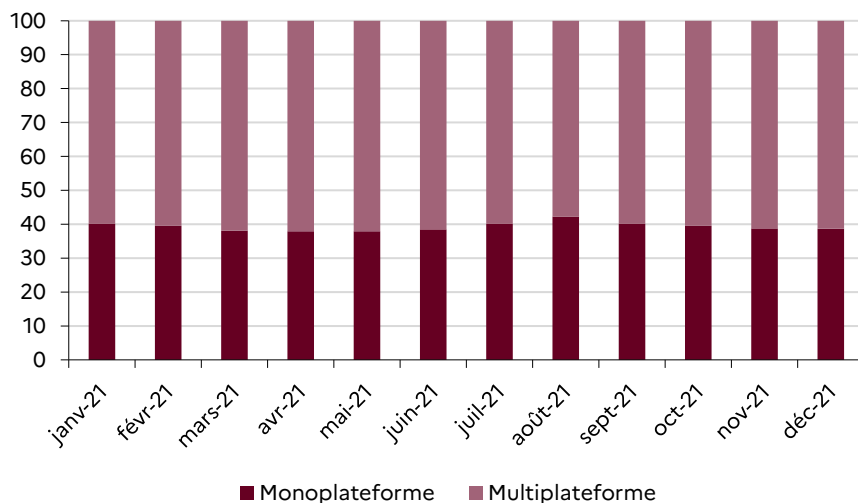
Note : un chauffeur actif est confirmé comme opérant sur une plateforme s'il a réalisé au moins dix courses dans l'année 2021 pour cette plateforme.

Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

Figure 11 : part des chauffeurs mono et multiplateforme selon le mois

En %



Note : un chauffeur actif est confirmé comme opérant sur une plateforme un mois donné s'il a effectué au moins une course pour cette plateforme.

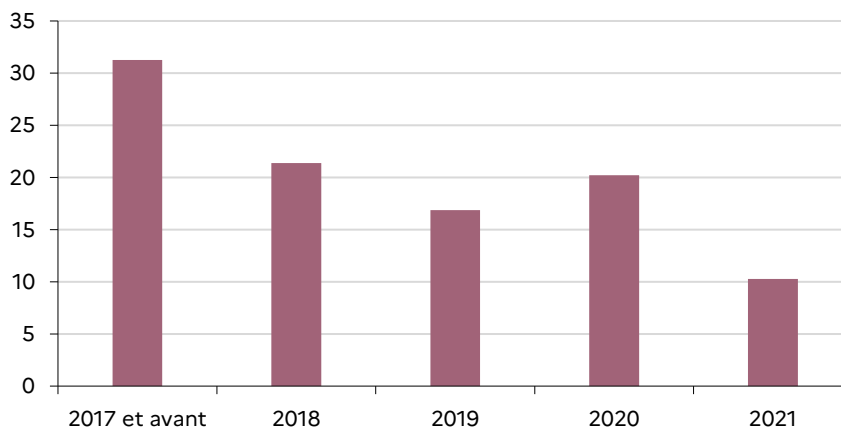
Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, IN Groupe, calculs SDES

31% des chauffeurs actifs sur les plateformes en 2021 ont obtenu leur première carte professionnelle en 2017 ou avant, tandis que 47 % l'ont obtenu en 2019 ou après (*figure 12*). Ainsi, près de la moitié des chauffeurs actifs sur les plateformes ont moins de trois ans d'expérience en tant que chauffeur VTC.

Figure 12 : part des chauffeurs actifs sur les plateformes selon la date d'obtention de leur première carte professionnelle

En %



Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, IN Groupe, calculs SDES

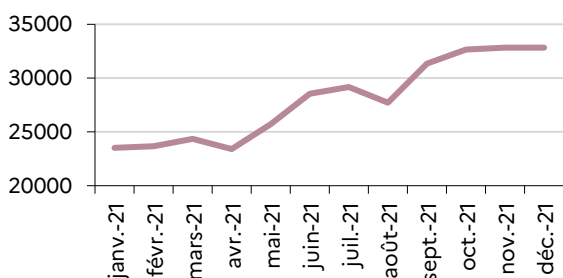
B. Près de neuf courses en moyenne par jour travaillé

Le nombre de chauffeurs ayant réalisé au moins dix courses dans un mois donné tend à augmenter tout au long de l'année 2021. Le premier trimestre 2021, encore marqué par les restrictions sanitaires, enregistre en moyenne 24 000 chauffeurs actifs par mois, contre plus de 32 000 à la fin de l'année (*figure 13*).

L'activité des plateformes VTC, mesurée en nombre de courses, augmente tout au long de la semaine : près de la moitié des courses a lieu du vendredi au dimanche (*figure 14*). Le nombre de courses par chauffeur est également plus élevé ces jours-là : les chauffeurs actifs réalisent en moyenne 9,4 courses par jour travaillé du vendredi au dimanche alors qu'ils effectuent 7,8 courses par jour travaillé le reste de la semaine. Sur la totalité de la semaine, les conducteurs de VTC effectuent, en moyenne, près de 8,6 courses par jour travaillé.

Figure 13 : les chauffeurs actifs par mois

En nombre de chauffeurs

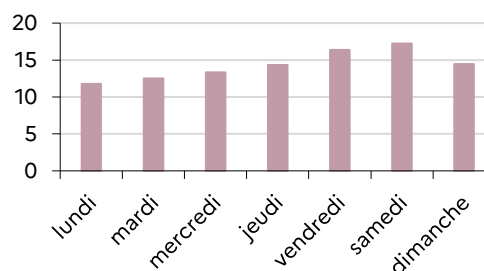


Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

Figure 14 : répartition des courses effectuées selon le jour de semaine

En %



Champ : France métropolitaine, 2021.

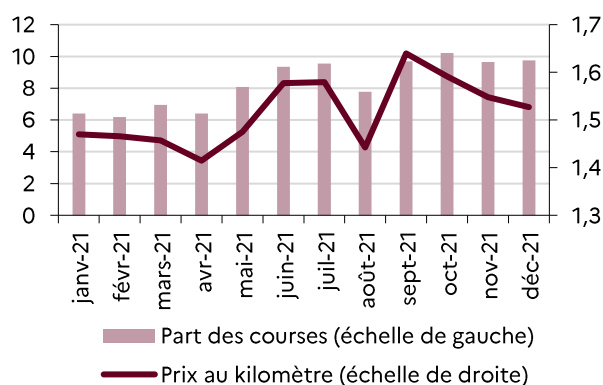
Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

C. Entre 1,40 et 1,60 euros par kilomètre

Contrairement aux taxis, le prix des courses VTC n'est pas fixé par arrêté : il peut être forfaitaire (indiqué au moment de la réservation), ou bien calculé en fonction de la distance et du temps passé en course (déterminé à l'issue de la prestation). Il est fixé librement ; chaque plateforme décide de sa stratégie tarifaire. En 2021, le montant perçu (et non le prix total) par le chauffeur par kilomètre de course oscille entre 1,40 euros et 1,60 euros toutes plateformes confondues (figure 15). Les variations mensuelles du montant au kilomètre sont étroitement liées au nombre de courses réalisées : en avril 2021, le nombre de courses étant particulièrement bas (3,6 millions de course), le montant perçu par le chauffeur avoisine 1,40 euros au kilomètre. À l'inverse, en octobre 2021, 5,8 millions de courses sont réalisées pour un montant au kilomètre en moyenne de 1,60 euros. Pour les deux tiers des courses réalisées en octobre 2021, le montant perçu par le chauffeur par course est supérieur à 10 euros (figure 16).

Figure 15 : montant moyen perçu par les chauffeurs par course

En %, en euros

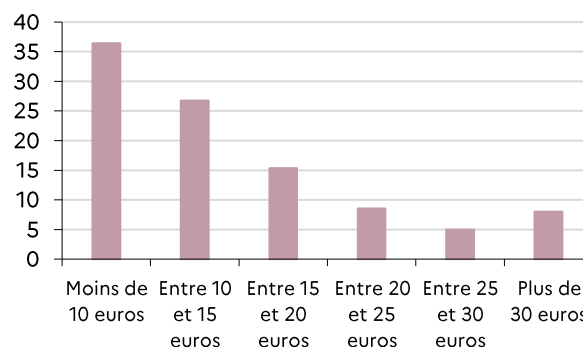


Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

Figure 16 : répartition des courses selon le montant perçu par les chauffeurs

En %



Champ : France métropolitaine, octobre 2021 – courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 01/10/2021 et le 29/10/2021.

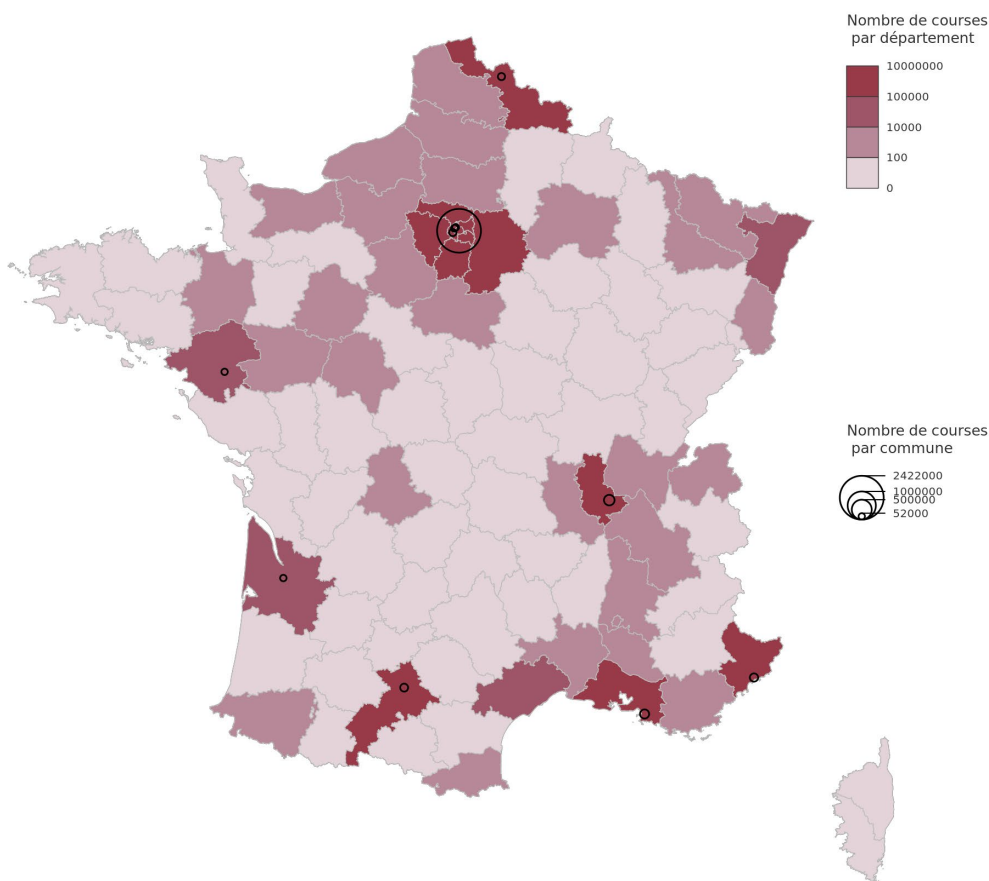
Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

D. Une activité concentrée dans les grandes métropoles

Les chauffeurs actifs de VTC ont réalisé plus de 5 millions de courses entre le 1^{er} et le 29 octobre 2021 : 47 % d'entre elles ont débuté à Paris et plus de 80 % en Île-de-France.

En dehors de la région francilienne, l'activité des chauffeurs sur les plateformes VTC est concentrée dans les grandes métropoles : par exemple, plus de 75 % des courses dans le département de la Haute-Garonne ont démarré à Toulouse. Ce constat est le même dans le département des Bouches-du-Rhône où la prise en charge des courses est concentrée sur Marseille.

Figure 17 : les courses selon le lieu de prise en charge en octobre 2021



Champ : France métropolitaine, octobre 2021 – courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 01/10/2021 et le 29/10/2021 - lieu de prise en charge.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

Au cours du mois d’octobre 2021, 6 % des courses VTC ont démarré à moins de 500 mètres d’une gare ferroviaire et 7 % se sont achevées à proximité d’une gare. Les prises en charge et déposes à proximité d’un aéroport sont encore moins fréquentes : 1 % des courses ont été prises en charge à moins d’un kilomètre d’un aéroport et 2 % se sont terminées près d’une aéro-gare.

Tableau 5 : répartition des courses selon le lieu de prise en charge et de dépose du client

En ‰

	Lieu de dépose à moins de 500 mètres d'une gare	Lieu de dépose à moins d'un kilomètre d'un aéroport	Autre lieu de dépose	Total
Lieu de prise en charge à moins de 500 mètres d'une gare	33	12	547	591
Lieu de prise en charge à moins d'un kilomètre d'un aéroport	7	1	95	103
Autre lieu de prise en charge	641	202	8463	9 306
Total	680	215	9 104	10 000

Champ : France métropolitaine, octobre 2021 – courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 01/10/2021 et le 29/10/2021.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

Partie 4

L' équipement automobile du T3P

En 2021, les taxis de province sont presque exclusivement des véhicules diesel alors que les taxis parisiens et les VTC font une plus large part aux véhicules hybrides non-rechargeables (respectivement 50 % et 35 %) et à faible émission (respectivement 3 % et 4 %). Les véhicules du T3P sont plutôt récents, principalement équipés de cinq places, et sont en majorité possédés par leur exploitant.

Le parc du T3P est adapté aux restrictions de circulation prévues dans le cadre de la mise en place progressive des zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m), tant que les restrictions concernent uniquement les véhicules Crit'Air 3 et plus : les véhicules sont quasiment exclusivement classés en Crit'Air E, 1 et 2.

I. LE PARC AUTOMOBILE DU T3P EN 2021

A. La moitié des taxis parisiens sont des véhicules hybrides, mais le diesel reste hégémonique en province

Les taxis de province ont presque exclusivement (90 %) des motorisations diesel (*tableau 6*). Les taxis parisiens, quant à eux, ne sont que 46 % à rouler au diesel. Les véhicules hybrides, hydrogènes ou électriques représentent 53 % du parc en raison notamment de politiques de la ville de Paris et de la région Île-de-France particulièrement incitatives pour l'acquisition de véhicules dits « propres » à destination des taxis.⁴ Les VTC présents sur les plateformes sont encore en 2021 majoritairement des véhicules diesel (60 %) même si les véhicules à faibles émissions (4 %) et les hybrides non rechargeables (35 %) représentent une part significative du parc.

La puissance des véhicules des taxis de province est en moyenne plus élevée (110 kW) que celles des taxis parisiens (104 kW) et des VTC (97 kW). Cette différence s'explique par la structure du parc et notamment par le type de motorisation : les véhicules hybride essence, très utilisés par les taxis parisiens et les VTC, présentent une puissance en moyenne inférieure aux autres motorisations. De plus, les taxis sont en moyenne plus lourds que les VTC.

Tableau 6 : caractéristiques techniques et motorisations des taxis et VTC

		VTC ¹	Taxis parisiens ¹	Taxis de province et DROM ²
Énergie (%)	Diesel	60	46	90
	Essence	1	1	1
	Hybride non rechargeable essence	29	49	5
	Hybride non rechargeable diesel	6	1	2
	Hybride rechargeable	2	1	1
	Électrique et Hydrogène	2	2	1
	Gaz et Inconnu	0	0	0
Poids à vide moyen (kg)		1 562	1 628	1 641
Puissance moyenne (kW)		97	104	110

¹ Données au 31 décembre 2021.

² Données au 1^{er} janvier 2021.

Champ : France métropolitaine.

Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

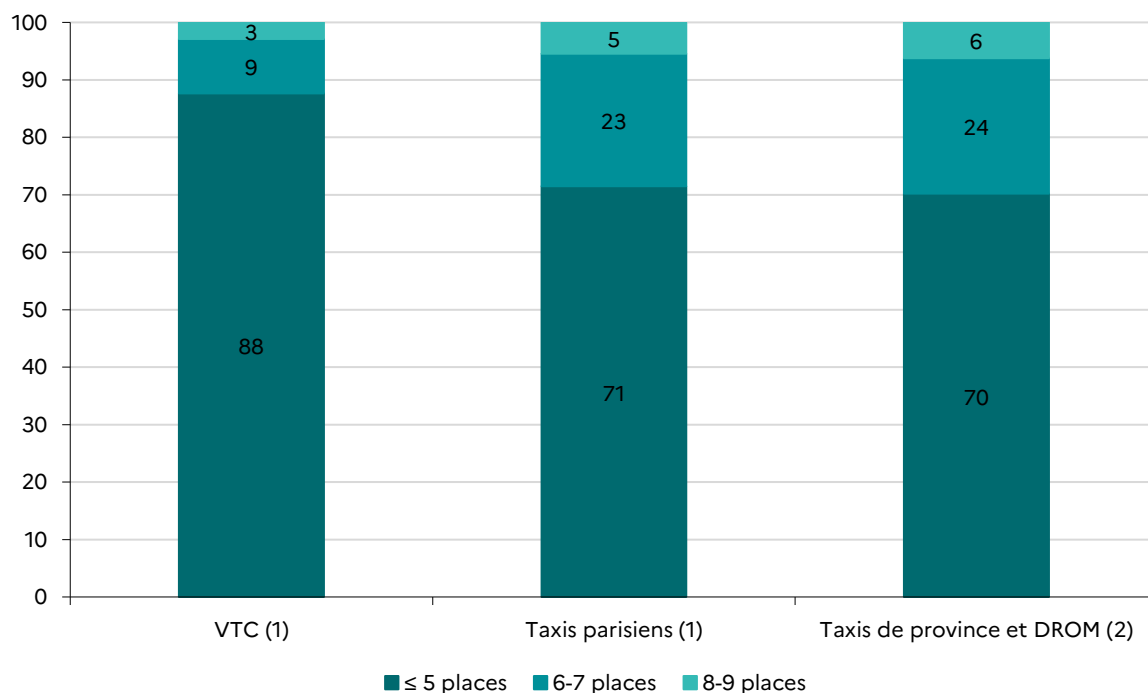
⁴ Pour les taxis, une aide (qui n'est plus en vigueur depuis le 15 octobre 2022) plafonnée à 4 000 € était attribuée par la Mairie de Paris pour l'acquisition d'un véhicule hybride essence neuf (ou 2 000 € pour un véhicule d'occasion). Une deuxième aide à l'achat est proposée pour les véhicules dits « propres » (6 000 € pour un véhicule neuf ou 3 000 € pour une occasion). En ce qui concerne la région Île-de-France, depuis 2018, les artisans taxis et les VTC bénéficient également d'une aide de 6 000 € maximum pour l'achat d'un véhicule électrique ou à hydrogène.

B. Plus de places assises dans les taxis

Les taxis et des VTC sont principalement des véhicules de cinq places ou moins (chauffeur compris) : 88 % des VTC, 71 % des taxis parisiens et 70 % des taxis de province (*figure 18*). Cependant, la part de véhicules de 6 ou 7 places est bien plus importante pour les taxis (23 % pour les taxis parisiens et 24 % pour ceux de province) que pour les VTC (9 %).

Figure 18 : répartition des taxis et des VTC, selon le nombre de places assises (y compris chauffeur)

En %



¹ Données au 31 décembre 2021.

² Données au 1^{er} janvier 2021.

Champ : France métropolitaine.

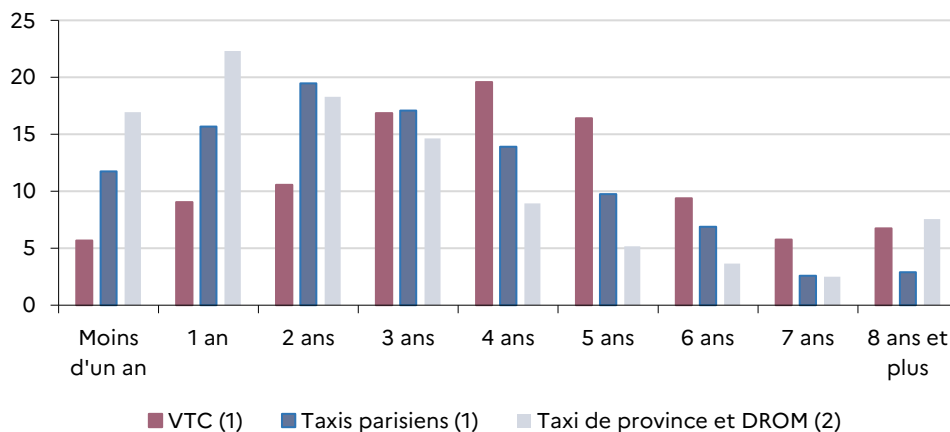
Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

C. Les taxis plus récents que les VTC

Les véhicules utilisés par les conducteurs de taxis et VTC sont relativement récents. L'âge moyen des taxis de province est de 3,3 ans, celui des taxis parisiens de 3,5 ans et celui des VTC de 4,5 ans. Au-delà de trois ans d'âge, le nombre de taxis (parisiens et de province) diminue (*figure 19*). Les obligations sur l'âge des véhicules taxis peuvent être fixées par les préfetures et variables selon les départements. La faible part des véhicules de plus de huit ans (6 %) parmi les taxis parisiens est due à la limite d'âge fixée à huit ans et six mois (jusqu'au 1^{er} octobre 2024), par la préfecture de Paris. Quant aux VTC, la législation limite l'âge des véhicules à six ans (limite portée à sept ans pendant la crise sanitaire) uniquement pour les véhicules thermiques, ce qui explique la part non négligeable (13 %) de véhicules de sept ans et plus.

Figure 19 : répartition par âge des véhicules utilisés par les chauffeurs de taxis et VTC

En %



¹ Données au 31 décembre 2021.

² Données au 1^{er} janvier 2021.

Avertissement : l'âge des véhicules n'est pas calculé à la même date selon la source des données mobilisées. Pour les VTC, l'âge est calculé à la date du jour médian entre la première et la dernière course enregistrée sur les plateformes en 2021. Pour les taxis parisiens, l'âge est calculé au 1^{er} janvier 2022, tandis que l'âge des véhicules de province est calculé au 1^{er} janvier 2021.

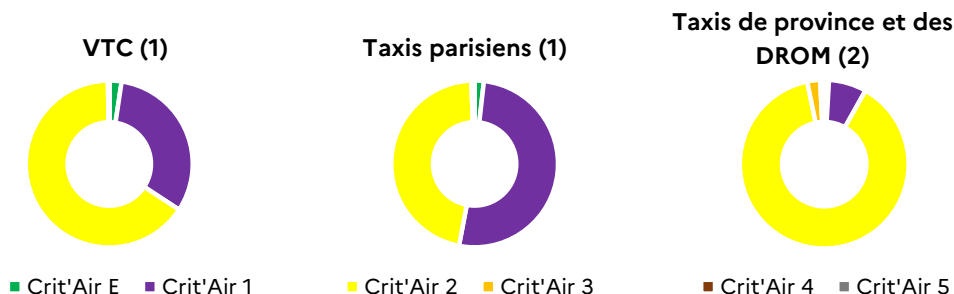
Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

D. Quasiment tous les véhicules du T3P sont classés en Crit'Air 1 ou 2

Au regard de la classification Crit'Air, la forte part des motorisations diesel implique que seulement 7 % des taxis de province sont classés Crit'Air 1. Cependant, avec 1 % de vignettes Crit'Air E et 89 % de Crit'Air 2, 97 % des taxis de province pourraient d'ores et déjà circuler dans les zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m) les plus restrictives. 51 % des taxis parisiens sont classés Crit'Air 1, 46 % sont Crit'Air 2, et un peu moins de 2 % Crit'Air E. Pour les VTC, les vignettes Crit'Air 1 et 2 représentent respectivement 32 % et 65 % du parc. Ce secteur est légèrement mieux équipé en termes de véhicules électriques : plus de 2 % des véhicules VTC sont Crit'Air E. Le parc du T3P est donc dans l'ensemble déjà adapté aux restrictions de circulation prévues dans le cadre de la mise en place progressive des 43 ZFE-m dans les plus grandes agglomérations du territoire, tant que les restrictions concernent uniquement les véhicules Crit'Air 3 et plus.

Figure 20 : répartition par vignettes Crit'Air des véhicules utilisés par les chauffeurs de taxis et VTC

En %



¹ Données au 31 décembre 2021.

² Données au 1^{er} janvier 2021.

Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

E. La location de véhicules un peu plus fréquente chez les VTC et les taxis de province

Les véhicules du T3P sont majoritairement possédés par leurs exploitants, notamment les taxis parisiens (71 %). 38 % des VTC et des taxis de province et 29 % des taxis parisiens sont des véhicules en location (crédit-bail, longue durée et courte durée). La location longue durée est le mode de location le plus utilisé pour les trois catégories) – (tableau 7). En revanche, les taxis parisiens recourent peu aux locations crédits-bails (5 % des véhicules), contrairement aux taxis de province (19 % des véhicules) et aux VTC (12 % du parc).

Tableau 7 : mode de détention des véhicules utilisés par les taxis et VTC au 1^{er} janvier 2022

En %

	VTC	Taxis parisiens	Taxis de province et DROM
Location crédit-bail	12	5	19
Location courte durée	1	4	2
Location longue durée	25	20	17
Propriétaire	62	71	62

Champ : France métropolitaine.

Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

Focus sur les voitures particulières utilisées comme taxi ou VTC

Les voitures particulières représentent 98 % du parc des taxis et 100 % du parc des VTC.

Au sein de ce parc, les taxis parisiens et les VTC émettent en moyenne moins de gaz à effet de serre (GES) que les taxis de province (tableau 8). Cela s'explique par le poids des véhicules et par le type de motorisation : les taxis de province sont en moyenne des véhicules plus grands et roulant au diesel.

Tableau 8 : émissions de GES des voitures particulières du T3P

En g CO₂eq/km

	VTC	Taxis parisiens	Taxis de province et DROM
Émissions de GES moyennes par km réelles des voitures particulières	144	149	165

Champ : France métropolitaine.

Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

Les voitures particulières utilisées comme VTC ou Taxi sont principalement des familiales et routières (tableau 9). Pour les VTC, cela s'explique par une réglementation qui définit une longueur minimale de 4,50 m pour les véhicules à motorisation uniquement thermique. Logiquement, compte tenu de l'activité des VTC et Taxis, on ne trouve quasiment aucune citadine dans le parc du T3P.

Tableau 9 : répartition selon les segments des voitures particulières du T3P

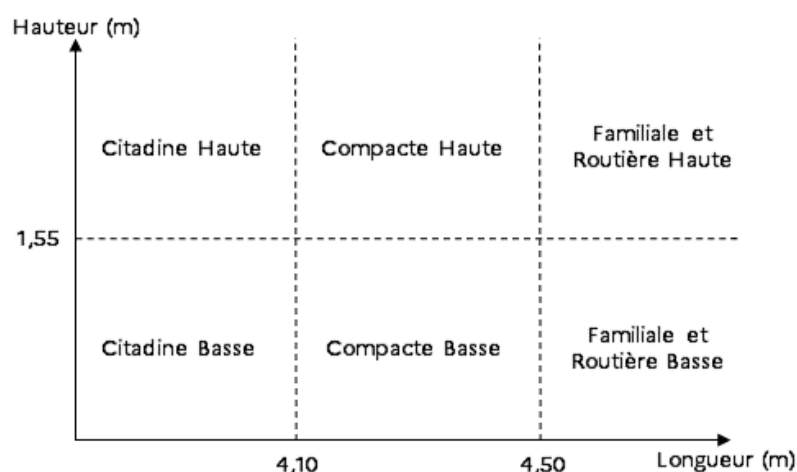
En %

	VTC	Taxis parisiens	Taxis de province et DROM
Citadine basse	0	0	1
Citadine haute	0	0	0
Compacte basse	27	18	11
Compacte haute	8	11	27
Familiale et routière basse	53	44	38
Familiale et routière haute	11	26	23

Champ : France métropolitaine.

Source : données des plateformes VTC, préfecture de police de Paris, RSVERO, calculs SDES

Figure 21 : segmentation des voitures particulières



Source : RSVERO

II. LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

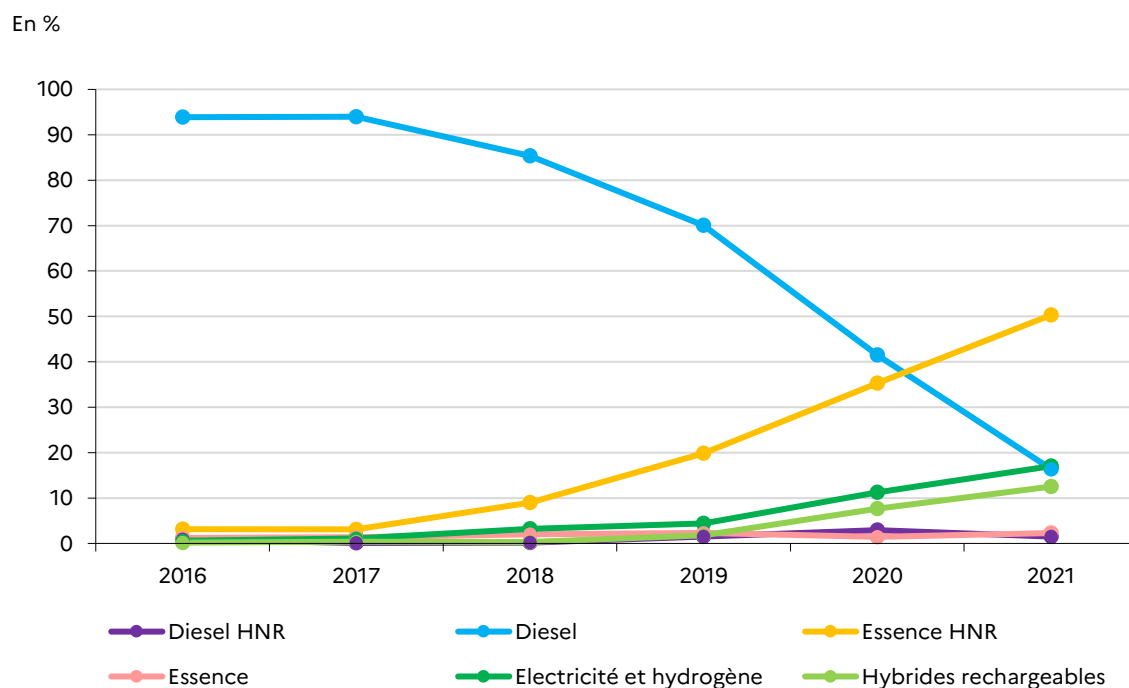
La composition de la flotte des nouveaux véhicules utilisés par le secteur du T3P (*Méthodologie – Nouveaux véhicules du T3P*) évolue sensiblement. C'est en particulier le cas pour les VTC (*figure 22*). La part des motorisations diesel parmi les nouveaux véhicules VTC inscrits au registre REVTC diminue fortement (16 % en 2021 contre 85 % en 2018), tandis que les motorisations hybrides non rechargeables progressent (52 % des nouveaux VTC de 2021). Au total, la part des nouveaux véhicules thermiques (y compris hybrides non rechargeables) parmi les VTC est passée de 96 % à 70 % entre 2018 et 2021. En contrepartie, les parts des nouveaux véhicules moins émetteurs de GES telles que l'hybride rechargeable (13 % en 2021) et l'électrique (17 %) n'ont cessé de croître sur les dernières années. Ce renouvellement de la flotte VTC peut s'expliquer par les aides et les dispositions mises en place par des plateformes VTC qui poursuivent des objectifs environnementaux.

Méthodologie – Nouveaux véhicules du T3P

Pour étudier le renouvellement du parc des taxis, on considère qu'un véhicule est un nouveau taxi de l'année n , s'il a été mis en circulation l'année n et que son premier contrôle technique a été de type « taxi ».

Pour étudier le renouvellement du parc des VTC, on considère qu'un véhicule est un nouveau VTC de l'année n s'il a été mis en circulation l'année n et qu'il a été inscrit au REVTC (registre des exploitants de VTC) l'année n ou l'année $n+1$.

Figure 22 : évolution de la motorisation des nouveaux VTC selon la date de mise en circulation du véhicule



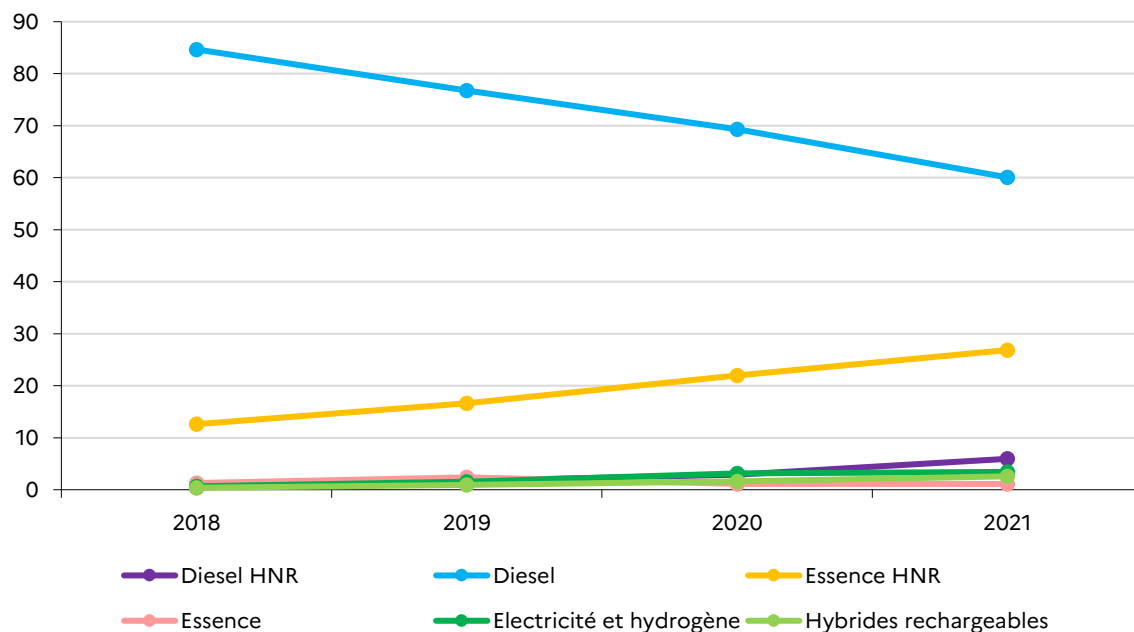
Champ : France métropolitaine.

Source : REVTC, RSVERO, calculs SDES

Pour les nouveaux taxis, la tendance est similaire aux nouveaux VTC, mais l'évolution est beaucoup moins rapide. La part des motorisations purement diesel des nouveaux véhicules taxis diminue de 25 points entre 2018 et 2021, tandis que la part des motorisations hybrides non rechargeables augmente de 20 points sur cette même période. De 99 % en 2018, la part des nouveaux taxis à motorisation thermique, diesel ou essence (y compris hybride non rechargeable), passe à 94 % en 2021 alors que la part des nouveaux taxis à faible émission (hybride rechargeable, électrique et hydrogène) passe de 1 % à 6 % sur cette même période.

Figure 23 : évolution de la motorisation des nouveaux taxis selon la date de mise en circulation du véhicule

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : RSVERO, calculs SDES

Annexes

ANNEXE 1 – MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

Le suivi du secteur du T3P nécessite de mobiliser diverses sources. Pour ce rapport, deux nouvelles bases de données ont pu être valorisées : le fichier des cartes professionnelles sécurisées par IN Groupe ; les données des plateformes VTC relatives aux chauffeurs et à leurs courses.

LES SOURCES COMMUNES AUX TAXIS ET AUX VTC

Les données des examens de l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat (APCMA)

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'APCMA dispose d'informations individuelles sur les candidats et leur parcours, qui remontent des niveaux régionaux et départementaux (*partie 2*). Si le système d'information de l'APCMA ne permet pas le suivi d'un candidat tout au long du processus d'examen (de l'inscription jusqu'à l'admission), il permet toutefois de recenser les candidatures aux examens, ainsi que d'estimer les taux de réussites au premier passage des examens théorique et pratique.

Les données des cartes professionnelles sécurisées d'IN Groupe

Depuis 2017, IN Groupe (anciennement Imprimerie nationale) est chargé de délivrer des cartes professionnelles sécurisées aux nouveaux chauffeurs de VTC, de taxi et de véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR). Alors que les chauffeurs de taxis et de VMDTR peuvent continuer à utiliser leurs cartes professionnelles papiers, les chauffeurs de VTC ont dû renouveler leur carte papier avec le dispositif Recanose (renouvellement des cartes non sécurisées) entre septembre 2019 et mars 2020. Ainsi, l'ensemble des chauffeurs VTC doit posséder une carte professionnelle sécurisée pour exercer. Pour les chauffeurs de taxis et de VMDTR, cela concerne uniquement les nouveaux chauffeurs depuis juillet 2017.

Le répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO)

Le répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) contient l'ensemble des voitures immatriculées en France. Il est fondé sur le système d'immatriculation des véhicules (SIV) et détaille les caractéristiques techniques des véhicules tout en traçant les différents événements survenus au cours de leur cycle de vie (immatriculation, revente, etc.). Il est apparié avec les relevés des contrôles techniques, centralisés par l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (Utac). Le passage régulier d'une visite de contrôle permet de s'assurer que les véhicules sont toujours en circulation et de connaître le type de véhicule. Ces données brutes font l'objet de traitements statistiques, élaborés en collaboration avec le SSPLab, unité d'innovation de l'Insee. Il est ainsi possible d'estimer chaque année le nombre de véhicules en circulation et les distances parcourues.

LES SOURCES RELATIVES AUX TAXIS

Les rapports annuels des commissions locales du transport public particulier de personnes

Le décret n° 2017-236 publié le 24 février 2017 a porté la création du Comité national, de l'Observatoire national, ainsi que des commissions locales du T3P. Ainsi dans chaque département, la commission locale (sous l'autorité du préfet) établit un rapport annuel à destination de l'Observatoire national du T3P et de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère en charge des transports. Ce rapport doit rendre compte de l'activité de la commission locale ainsi que de l'évolution du secteur des transports publics de personnes dans le périmètre de son ressort géographique. Les rapports concernant l'activité des T3P l'année n doivent être transmis courant année n+1. Ils doivent comporter un chiffrage des ADS et, en annexe, une ventilation de celles-ci par autorités de délivrance (communes), issue de la mise à jour du recensement réalisé en 2016.

En 2022, certains rapports de préfecture concernant l'activité des T3P en 2021 n'ont pas été transmis à l'Observatoire. Le nombre d'autorisations de stationnement pour ces départements a donc été estimé à partir de données plus anciennes ou du nombre de taxis conventionnés par la CPAM. Pour cette raison, les données concernant les ADS de province et des DROM publiées dans ce rapport sont arrondies à la centaine.

De plus, toutes les préfectures n'ont pas transmis l'annexe ventilant les ADS au niveau communal ou ne l'ont pas mise à jour suite au recensement de 2016.

Les ADS de la préfecture de police de Paris

Concernant les taxis parisiens, les données proviennent directement de la préfecture de police de Paris qui est dotée d'un système de gestion complet des taxis circulant sur l'ancien département de la Seine, dont elle a la responsabilité. Elle a fourni les données complètes sur les titulaires et sur les véhicules et a également mis à disposition l'historique du nombre d'ADS par type depuis 2005.

Le choix est fait dans ce rapport de ne compter qu'une seule fois les ADS « doublées » (c'est-à-dire pouvant être utilisées le jour et la nuit) afin de privilégier une information significative sur le nombre de véhicules. De plus, comme le temps de travail des conducteurs de taxi n'est quasiment pas limité en dehors de Paris, introduire un critère sur le temps de travail pourrait conduire à fausser la comparaison entre Paris et la province.

LES SOURCES RELATIVES AUX VTC

Le registre des exploitants de VTC (REVTC)

En application de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, le ministère chargé des transports a pour mission, depuis le 1^{er} janvier 2015, la gestion du registre des exploitants de voitures de transport avec chauffeur (REVTC), précédemment dévolu à l'organisme Atout France (dépendant du ministère chargé du tourisme). Une nouvelle signalétique obligatoire a été mise en place au 1^{er} juillet 2017 nécessitant d'apposer un « macaron » sur le pare-brise de chaque véhicule roulant pour cette activité. Ce macaron doit être acheté après inscription (renouvelable tous les cinq ans) de l'exploitant et des véhicules. Ainsi, ce registre des exploitants de VTC (géré par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités) fournit une mesure précise des exploitants inscrits, ainsi que des véhicules déclarés.

Mesurer une activité au moyen d'un registre peut impliquer un biais, car le registre enregistre rarement une fin d'activité : si l'exploitant doit entreprendre des démarches pour s'inscrire (et renouveler son inscription), il n'est pas tenu de déclarer sa cessation d'activité. Pour éviter ce problème, dans ce rapport, ce registre est utilisé uniquement pour étudier les nouveaux véhicules des VTC (*Partie 4, II*).

Les données des plateformes VTC

Les articles L. 3120-6, R. 3120-40 ET R. 3120-41 du code des transports permettent à l'Observatoire national des T3P de disposer de données sociodémographiques et économiques sur les plateformes VTC. Trois arrêtés du 20 octobre 2021 publiés au Journal officiel le 5 novembre 2021 précisent la forme de la collecte de données.

Une première collecte de données a été réalisée en 2022. Elle porte sur les activités de l'année 2021, auprès des sept plateformes VTC opérant en France métropolitaine. Précisément, les plateformes ont communiqué d'une part, une base de données agrégées dans laquelle l'observation est la journée d'activité d'un chauffeur (notamment son nombre de courses, ses distances parcourues en courses, les montants collectés) et qui porte toute l'année 2021, et d'autre part, une base de données portant uniquement sur le mois d'octobre 2021, mais où l'unité d'observation est la course (avec notamment la durée, le montant).

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ADS	autorisation de stationnement
APCMA	Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat
CGDD	Commissariat général au développement durable
CLT3P	Commission locale du transport particulier de personnes
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CNAMTS	Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
Cnis	Conseil national de l'information statistique
CNT3P	Comité national du transport public particulier de personnes
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
DROM	Département et région d'outre-mer
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
IN Groupe	anciennement imprimerie nationale
kW	kilowatt, unité de puissance
ONT3P	Observatoire national des transports publics particuliers de personnes
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Recanose	renouvellement des cartes non sécurisées
REVTC	registre des exploitants de voitures de transport avec chauffeur
RSVERO	répertoire statistique des véhicules routiers
Sdes	Service des données et études statistiques
SIV	système d'immatriculation des véhicules
T3P	transport public particulier de personnes
Utac	Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle
VMDTR	véhicules motorisés à deux ou trois roues
VTC	voitures de transport avec chauffeur



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commissariat général au développement durable

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

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

