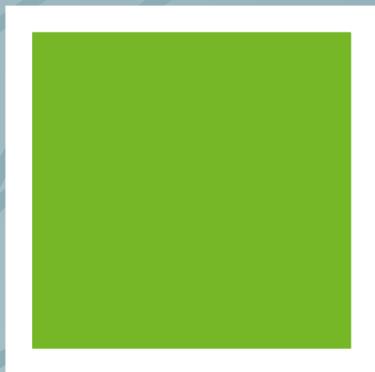
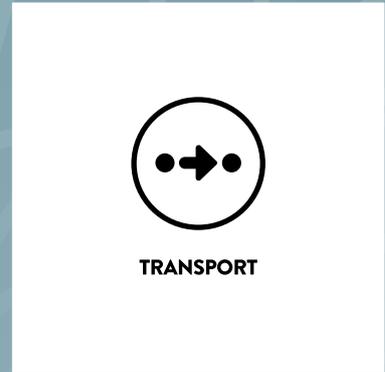


D

A



T

A

L

A

B

Commissariat général au développement durable

Les taxis et VTC en 2017-2018

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

sommaire

Les taxis et VTC en 2017-2018

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

- 5** - La réglementation du transport public
particulier de personnes
- 9** - L'offre de transport public particulier de personnes
- 17** - Les entreprises des T3P et l'accès
aux professions de conducteurs
- 27** - L'équipement automobile et la circulation des T3P
- 35** - Annexes

Document édité par :
**Le service des données
et études statistiques (SDES)**

L'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.

contributeurs

MFB

Marie-Flavie **Brasseur**

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

FL

Florian **Lézec**

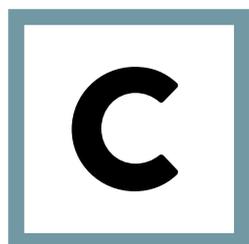
florian.lezec@developpement-durable.gouv.fr

GW

Guillaume
Wemelbeke

guillaume.wemelbeke@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 de cette activité, fortement impactée ces dernières années par de nombreux changements de réglementation. Il est chargé d'établir tous les ans un rapport rendant compte de l'évolution du secteur qu'il adresse au Comité national des transports publics particuliers de personnes.

Pour la deuxième année consécutive, l'Observatoire mobilise et exploite un ensemble de sources inédites (registre « REVTC », rapports de commissions locales, résultats aux examens de conducteurs, etc.) afin de dresser un état des lieux synthétique du secteur depuis 2016.

En 2018, l'activité reste dominée par les taxis qui représentent 58 % de l'offre de transport public particulier de personnes, alors que le nombre de véhicules inscrits au registre des VTC continue de progresser de manière importante. Le rapport présente également des éléments sur la répartition de l'offre au niveau régional, l'activité des titulaires et des exploitants, le transport sanitaire, les examens des conducteurs ainsi que sur leur équipement automobile. Pour la première fois, il estime l'activité de l'ensemble des acteurs, qui ont parcouru 5 milliards de kilomètres en 2018.

— **Sylvain Moreau**

CHEF DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDÉS)

partie 1

La réglementation du transport public particulier de personnes

— L'exercice des professions du transport public particulier de personnes (T3P) est réglementé : un chauffeur de taxi ne peut exercer que s'il détient pour son véhicule une autorisation de stationnement délivrée par une autorité locale compétente et un exploitant de VTC doit s'inscrire sur le registre «REVTC». Les principaux changements réglementaires des dernières années ont porté sur les règles de création et de cession des autorisations de stationnement des taxis ainsi que sur le renforcement de l'encadrement des VTC visant à limiter les détournements du statut dit «LOTI» et à lutter contre les fraudes.

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 (hors statut LOTI) 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.



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) ou « motos-taxis ».

Le déploiement rapide des VTC depuis 2012, marqué par l'arrivée sur le marché français de l'entreprise Uber (et par la pénétration de son application mobile), a conduit les pouvoirs publics à adapter la réglementation en vigueur dans ce secteur. Les conditions fondamentales d'exercice des chauffeurs de taxis sont toutefois restées les mêmes : ils ne peuvent exercer que s'ils disposent pour leur véhicule d'une autorisation de stationnement (ADS), communément appelée « licence », qui est délivrée par une commune, un EPCI ou une préfecture selon la zone d'exercice. Cette 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). Le taxi peut ainsi rechercher des clients sur les voies ouvertes à la circulation publique. Les dernières modifications réglementaires concernent les conditions d'attribution et de cession des ADS.

Contrairement aux taxis, les VTC ne peuvent prendre en charge des clients que sur réservation préalable et la maraude, y compris électronique, leur est strictement interdite. Précédemment appelée « voitures de grande remise », la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 fait état de « voitures de tourisme avec chauffeur » et a instauré un registre d'exploitants tenu par Atout France, organisme dépendant du ministère en charge du tourisme. C'est en 2014, avec la « loi Thévenoud » (loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014), qu'apparaît la dénomination actuelle de « voiture de transport avec chauffeur » et que la gestion du registre des exploitants (REVTC), qui enregistre également les véhicules, est déléguée à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), conformément à l'article R3122-5 du code des transports. 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.

L'attribution des ADS pour les taxis et l'exploitation d'un VTC par un conducteur sont toutes deux soumises à des conditions d'aptitude professionnelle, attestée par une carte professionnelle de chauffeur. Ce sont les préfectures qui valident la délivrance de ces titres (imprimés par l'Imprimerie nationale) après réussite d'un examen de capacité

professionnelle, spécifique à l'un ou l'autre des deux métiers. En ce qui concerne les VTC, ils disposent de la possibilité de se faire délivrer 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. De plus, une signalétique spécifique, communément appelée « macaron », doit également être apposée sur le pare-brise du VTC pour justifier de l'inscription du véhicule au registre des exploitants de VTC. Il 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 véhicules utilisés dans le cadre des activités du transport particulier de personnes doivent respecter certaines caractéristiques. Une voiture de transport avec chauffeur doit avoir au moins quatre portes, des dimensions et une puissance minimales et être en circulation depuis moins de 6 ans, exception faite des véhicules électriques, hybrides, ou de collection¹. Les caractéristiques des taxis, notamment en termes de taille et d'ancienneté peuvent être fixées par les autorités locales compétentes. Du fait de son droit de marauder, 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 géographique².

LES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT DE TAXIS

Pour pouvoir exercer son activité, un chauffeur de taxi doit avoir réussi l'examen taxi, obtenu sa carte professionnelle, et soit être titulaire d'une autorisation de stationnement, soit exercer comme locataire ou salarié pour le compte d'un exploitant titulaire d'une ADS. Les ADS sont attribuées par les autorités compétentes à fixer le nombre opportun de véhicules taxis admis à circuler sur leur territoire : le plus souvent par le maire, mais ce peut être aussi le président du conseil de la métropole ou de l'EPCI dont la commune est membre, ou, s'agissant des « taxis parisiens », le préfet de police de Paris. 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 ou après la promulgation de la loi (2014). Ainsi, les ADS attribuées à partir d'octobre 2014 sont gratuites et doivent être exploitées personnellement par leur titulaire. Elles ne sont plus cessibles (elles ne peuvent plus être vendues), sont valables 5 ans renouvelables et sont attribuées dans l'ordre chronologique d'enregistrement dans une liste

¹ Cf. arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur

² Cf. article R3121-1 du code des transports

d'attente. 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 ou être mises en location par le titulaire. 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 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 du véhicule 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. Certaines de ces anciennes ADS peuvent s'échanger contre des montants élevés dans certains territoires.

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

La loi d'orientation des transports intérieurs (dite « LOTI ») de 1982 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 le registre national des entreprises de transport (à distinguer du registre REVTC). Les conditions d'inscription sont plus souples que pour les VTC : la capacité professionnelle est seulement requise pour le dirigeant de l'entreprise, alors que les conducteurs salariés, sous la responsabilité du dirigeant, sont exemptés de tout formalisme (hormis une visite médicale obligatoire en sus du permis de conduire). S'agissant de transport collectif, un transporteur LOTI ne peut transporter que des groupes constitués d'au moins deux personnes, mais il peut vendre les places séparément. Ce statut a pu être utilisé de manière abusive pour effectuer des services de VTC, au moment où l'activité se développait : des transporteurs LOTI proposaient alors des services de VTC sur les plateformes de réservation (à Paris notamment), sans qu'aucune capacité professionnelle des chauffeurs soit certifiée, comme la législation l'imposait. La loi Grandguillaume a limité cette activité déguisée en interdisant aux capacitaires LOTI de proposer des courses dans des véhicules légers (i.e. de moins de 10 places) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (périmètre des plans de déplacements urbains).

L'inscription au registre VTC leur reste possible mais sous les mêmes conditions que les autres exploitants de VTC, notamment de capacité professionnelle des conducteurs. L'application de la loi Grandguillaume a prévu une période de transition de 12 mois (de janvier à décembre 2017) afin que les chauffeurs salariés des LOTI puissent obtenir cette capacité professionnelle, soit par examen, soit par équivalence, en justifiant d'une année d'exercice de transport de personnes³. La mesure précise du glissement de l'activité LOTI vers VTC est délicate car l'activité précédente des nouveaux inscrits au registre VTC n'est, très souvent, pas disponible.

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 des T3P ne sont pas sans conséquence sur les sources administratives disponibles pour appréhender l'offre des T3P.

Comme les exploitants de VTC doivent être inscrits sur un registre centralisé, leur nombre ainsi que celui des véhicules enregistrés sont établis de manière précise au 31 décembre de chaque année. En revanche, l'activité des conducteurs salariés des capacitaires LOTI 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 disposer d'une information permanente sur les taxis qui soit consolidée au niveau national. La situation est très bien suivie par certaines collectivités locales et préfectures, notamment par la préfecture de police de Paris. Mais ailleurs, de manière générale, les communes, particulièrement 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.

À la suite des réflexions sur la gouvernance du secteur, un recensement des ADS a été effectué en 2016 par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), auprès des préfectures, invitées à faire remonter les informations détenues par les autorités délivrant des ADS. Malgré une qualité hétérogène, ce recensement a permis de disposer de premières données détaillées au niveau national sur l'offre de taxis en 2016. Dans le cadre des commissions locales du transport particulier de personnes (CLT3P), organisées au niveau du département et créées par le décret n° 2017-236 du 24 février 2017, il a été demandé aux préfectures de tenir à jour un décompte des ADS actives sur leur territoire. Elles doivent présenter ces informations dans un rapport annuel à transmettre à l'Observatoire national du T3P afin de consolider la connaissance du secteur. Ces commissions ont transmis pour la première fois courant 2018

³ Un délai de gestion de 3 mois accordé début 2018 a prolongé la période de transition initiale.

partie 1 : la réglementation du transport public particulier de personnes

leurs rapports concernant l'état du secteur, sur leur zone de compétence, en 2017. Lors de la rédaction du présent document, le processus de collecte d'informations portant sur l'année 2018 était toujours en cours.

L'offre de transport en moto-taxis n'est pas 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 n'abordera donc pas les VMDTR.

La disponibilité des sources a donc un impact sur les millésimes étudiés par l'Observatoire et publiés ici. Des données fines concernant les VTC sont ainsi disponibles jusqu'à fin 2018 et celles décrivant les taxis et les ADS sont mobilisables pour les années 2017 (voire 2016 pour les niveaux les plus détaillés). Ces sources et la méthodologie mises en œuvre sont présentées de manière détaillée en annexes du rapport.

partie 2

L'offre de transport public particulier de personnes

— Fin 2018, il est estimé que le transport public particulier de personnes (T3P) représente plus de 102 000 véhicules (contre 84 400 fin 2017).

Les taxis sont majoritaires, avec une part de 58 %, fin 2018.

Les inscriptions au registre des VTC ont connu une forte accélération fin 2017 et début 2018, suite à l'application de la loi Grandguillaume. Au total, ce sont près de 30 000 véhicules qui ont été inscrits sur ce registre en 2017 et 2018.

La concentration de taxis par rapport à la population est particulièrement élevée en Île-de-France mais également dans les espaces ruraux. L'Île-de-France et PACA réunissent à elles seules l'essentiel de l'offre de VTC.



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

UNE PROGRESSION IMPORTANTE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES EN 2017 ET EN 2018

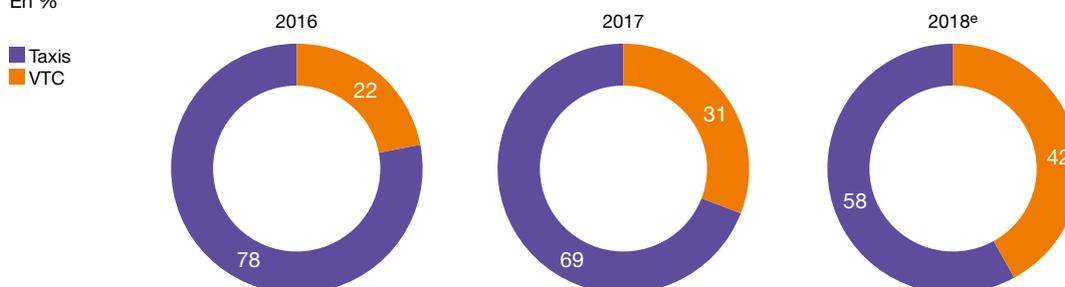
Fin 2017, 84 400 véhicules circulaient en France pour le compte du transport public particulier de personnes (soit 18 % de plus qu'en 2016), se répartissant entre 69 % de taxis et 31 % de

VTC (*graphique 1*). Au total, ce sont 12,7 véhicules qui circulent au titre du T3P pour 10 000 habitants sur tout le territoire, en 2017.

Un an plus tard, les taxis représenteraient 58 % de l'offre de T3P et les VTC, 42 %, portant le nombre total de véhicules à plus de 102 000 au 31 décembre 2018.

Graphique 1 : part des taxis et des VTC dans le T3P entre 2016 et 2018

En %



e = estimé

Note : en raison de la collecte des rapports 2018 des CLT3P toujours en cours lors de la rédaction de ce rapport, les données 2018 des ADS de province ont été estimées.

Sources : Recensement 2016 des ADS auprès des préfetures, de la préfeture de police de Paris ; REVTC ; Utac ; Rapports annuels des CLT3P. Calculs SDES

La forte progression des VTC enregistrée ces deux dernières années s'explique en grande partie par la période de transition du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017 prévue par la loi Grandguillaume (et prolongée par un délai de 3 mois accordé début 2018) qui a obligé tous les chauffeurs à obtenir une carte professionnelle VTC. C'est, depuis cette date, la condition *sine qua non* pour exercer avec un véhicule enregistré par un exploitant (dans la majorité des cas, le chauffeur lui-même) dans le registre REVTC (*voir partie 3*). Cet enregistrement permet d'obtenir un macaron à apposer obligatoirement et de manière visible sur le pare-brise.

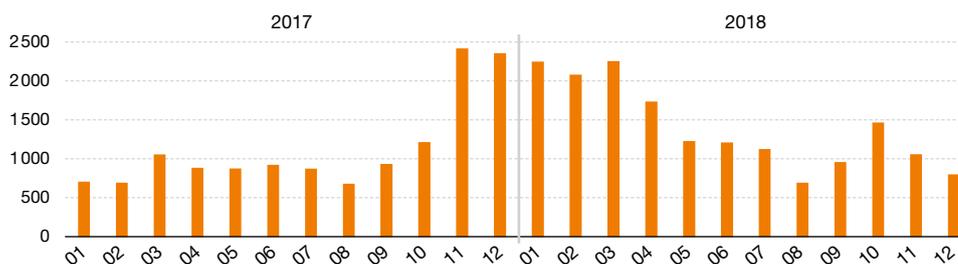
Ainsi, le nombre de VTC inscrits fait un bond de 65 % entre 2017 et 2018, passant de 26 352 véhicules à 43 454. Cette hausse est principalement portée par les 19 092 véhicules de

nouveaux exploitants qui se sont inscrits courant 2018, et dans une moindre mesure, par 557 VTC supplémentaires acquis entre 2017 et 2018 par des exploitants précédemment inscrits (avant le 1^{er} janvier 2018). Mais l'augmentation du nombre de nouveaux véhicules est aussi à contrebalancer par 2 547 véhicules en moins, car leurs exploitants n'exercent plus cette activité.

Si 40 % des 13 633 véhicules enregistrés courant 2017 ont été inscrits au dernier trimestre, les inscriptions en 2018 restent soutenues (16 873 véhicules), particulièrement de janvier à mars, en raison de la prolongation du délai pour se conformer à la loi Grandguillaume (*graphique 2*). Ce sont ainsi plus de 2 000 véhicules qui ont été inscrits mensuellement, entre novembre 2017 et mars 2018.

Graphique 2 : progression des enregistrements de véhicules au REVTC en 2017 et 2018

En nombre de véhicules par mois



Sources : REVTC ; Utac. Calculs SDES

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

UN NOMBRE DE TAXIS RELATIVEMENT STABLE DEPUIS 2014

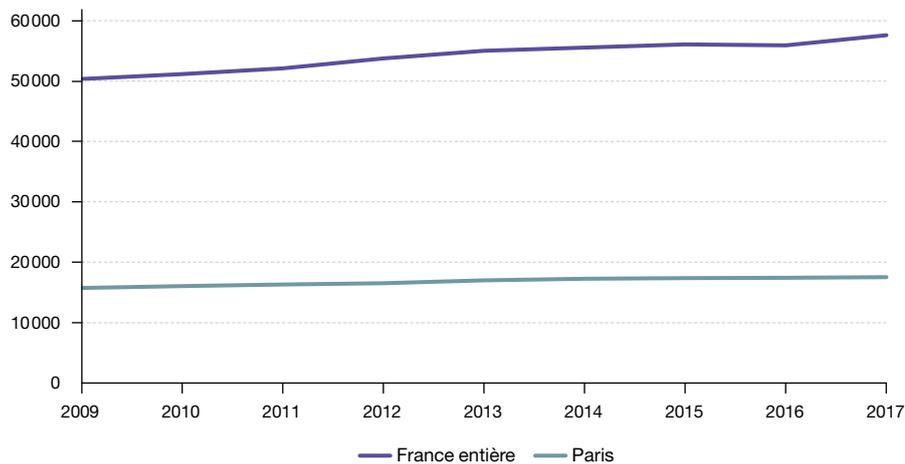
Plus de 7 000 taxis ont obtenu une nouvelle autorisation depuis 2010 sur toute la France, et la majorité d'entre eux (65 %) entre 2010 et 2014. L'année 2014 est en effet marquée par l'application de la loi Thévenoud, qui impose que les nouvelles autorisations de stationnement (licences) délivrées à partir de cette date

soient désormais gratuites et inaccessibles (tandis que les anciennes continuent d'être cessibles). Entre 2010 et 2014, l'augmentation du nombre de taxis progresse à un rythme annuel de 2,2 %, et ralentit depuis (+ 1,1 % par an en moyenne) - (graphique 3).

Lors du recensement réalisé en 2016, un tiers des communes françaises y compris dans les DOM (soit près de 12 000 communes) ont déclaré avoir délivré une ou plusieurs ADS.

Graphique 3 : évolution du nombre de taxis en France depuis 2010

En nombre de véhicules au 31 décembre de chaque année



Sources : Préfecture de police de Paris ; Utac. Calculs SDES

PRÈS D'UN TIERS DES TAXIS CIRCULE À PARIS

En 2017, 30 % des taxis français sont des véhicules qui exercent sur les zones de compétence de la préfecture de police de Paris, répartition stable depuis 2010 (tableau 1). Ils représentent plus de 17 500 véhicules.

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 (carte 1).

Tableau 1 : répartition des autorisations de stationnement des taxis en 2017

	Nombre de taxis	Répartition (en %)
Préfecture de police de Paris	17 522	30
France métropolitaine hors préfecture de police de Paris	39 200	68
DOM	1 400	2
France entière	58 100	100

Note : les nombres d'ADS de province et des DOM sont arrondis à la centaine, en raison de certaines données manquantes.

Sources : Préfecture de police de Paris ; rapports annuels des CLT3P. Calculs SDES

Carte 1 : communes relevant de la zone de compétence de la préfecture de police de Paris



Source : Préfecture de police de Paris

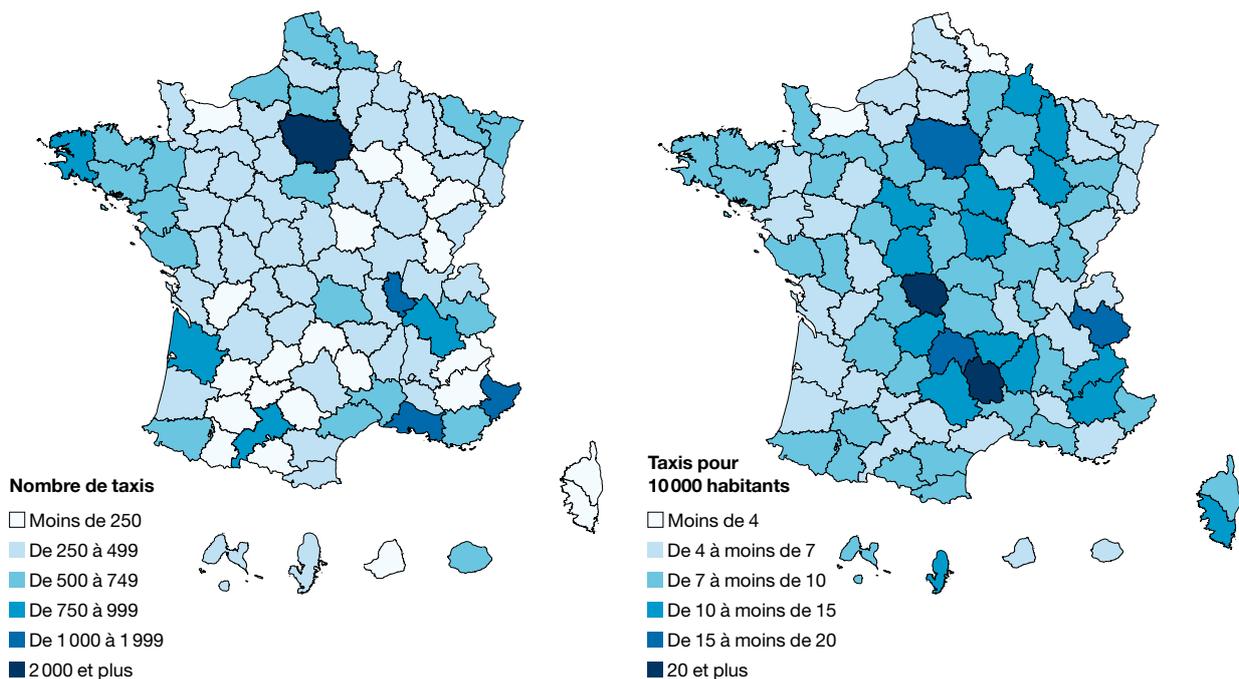
partie 2 : l'offre de transport public particulier de personnes

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.

Au-delà de la zone de ressort de la préfecture de police de Paris, près de 20 000 taxis exercent dans toute l'Île-de-France.

En dehors de la région francilienne, les taxis se concentrent essentiellement en Bretagne, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que dans les départements touristiques ou comportant de grandes agglomérations (Rhône, Isère, Savoie, Puy-de-Dôme, Haute-Garonne, Pyrénées-Atlantiques, Gironde, Vendée, Loire-Atlantique, Seine-Maritime, Nord, Moselle, Bas-Rhin, Gard, Hérault, Loiret, Oise, Pas-de-Calais, La Réunion) – (cartes 2 et 3). Ces départements comptent chacun plus de 500 taxis et ce sont 19 100 véhicules qui roulent sur leur territoire, soit la moitié des taxis de province (hors Île-de-France) et des DOM.

Cartes 2 et 3 : répartition des taxis par département et selon la densité de la population, en 2017



Sources : Rapports annuels des CLT3P ; préfecture de police de Paris ; Insee, Bilan démographique 2017 Calculs SDES

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

DES TAXIS RELATIVEMENT PRÉSENTS DANS LES PETITES ET MOYENNES AIRES URBAINES

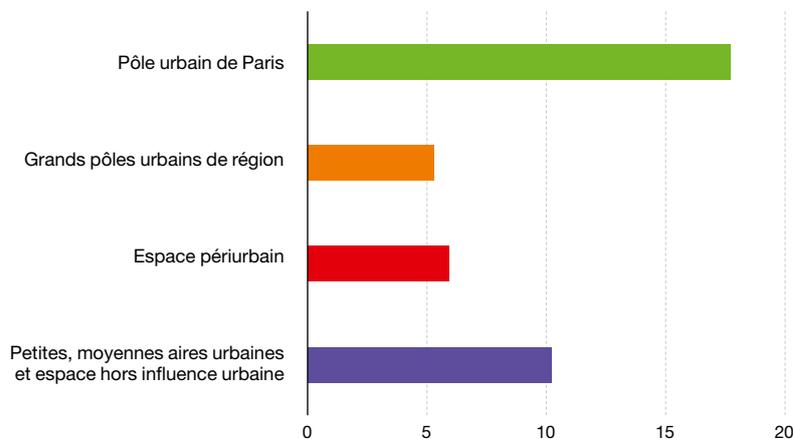
En 2017, la France (y compris DOM) dispose en moyenne de 8,7 taxis pour 10 000 habitants. La concentration des taxis est forte en Île-de-France, et plus particulièrement dans les communes relevant de la préfecture de police de Paris, qui disposent de 30,4 taxis pour 10 000 habitants. En revanche, les grands pôles urbains en province ont une offre de taxis relativement faible par rapport à leur population : environ 5 taxis y sont disponibles pour 10 000 habitants (*graphique 4*).

En dehors de Paris, les espaces ruraux sont les mieux pourvus en taxis, par rapport à leur population. En 2017, les départements de la Lozère et de la Creuse arrivent en tête du classement avec respectivement 23,7 et 22,4 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 région Grand Est. Ces départements sont généralement peu pourvus en taxis (moins de 500), mais leur population moins élevée qu'ailleurs explique ces densités d'offre de taxis importantes. Dans ces zones moins peuplées, le nombre de taxis peut être mis en regard de l'importance du transport de malades assis : les parts de taxis conventionnés avec les caisses primaires d'assurance maladie y sont très supérieures à la moyenne nationale (*voir encadré Les taxis et le transport sanitaire*). Le département où la densité des taxis est la plus faible est le Nord : seulement 700 véhicules pour environ 2,6 millions d'habitants (soit 2,6 pour 10 000 habitants). Dans les DOM, la densité de taxis est un peu plus faible qu'en métropole : on estime que 7,2 taxis y circulent pour 10 000 habitants.

Graphique 4 : nombre de taxis pour 10 000 habitants, selon le type d'espace, en 2016

En nombre de véhicules



Note : l'analyse par type d'espace nécessite de disposer du nombre d'ADS au niveau communal. Les dernières données disponibles sont celles issues du recensement 2016 réalisé auprès des préfetures. Cette structure est considérée comme relativement stable, compte tenu des faibles évolutions des ADS au niveau local.

Sources : Recensement 2016 des ADS auprès des préfetures. Calculs SDES

L'attractivité touristique des régions peut influencer sur le nombre de taxis effectivement disponibles (*tableau 2*). Si l'on ajoute à la population résidente le nombre d'arrivées de touristes étrangers (professionnels et vacanciers) dans les hôtels de tourisme en 2017, il n'y a désormais plus que 5,6 taxis disponibles pour 10 000 personnes sur tout le territoire. L'offre de taxis en Île-de-France diminue ainsi à 7 taxis pour 10 000 habitants et touristes, en-deçà de celle de la Bretagne.

La Corse, et dans une moindre mesure la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, voient également leur offre de taxis baisser de manière conséquente avec l'arrivée des touristes étrangers. À l'inverse, dans les régions bordant la Manche et la façade atlantique, comme les Hauts-de-France et les Pays de la Loire, la prise en compte du tourisme étranger impacte peu l'offre de taxis.

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

Tableau 2 : répartition et offre de taxis, par région, en 2017

Régions hors DOM	Nombre d'ADS	Nombre de taxis/10000 hab.	Nombre de taxis/10000 hab. et touristes étrangers
Auvergne-Rhône-Alpes	6500	8,2	6,0
Bourgogne-Franche-Comté	2200	7,9	5,1
Bretagne	2800	8,6	7,2
Centre-Val de Loire	2300	8,8	6,5
Corse	300	10,0	5,0
Grand Est	3700	6,7	4,4
Hauts-de-France	2600	4,4	3,5
Île-de-France	20000	16,4	7,0
Normandie	1700	5,1	3,8
Nouvelle-Aquitaine	4200	7,1	5,6
Occitanie	4200	7,2	5,2
Pays de la Loire	2200	5,8	5,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4000	7,9	4,4
France métropolitaine	56700	8,8	5,6

Note : les nombres d'ADS de province et des DOM sont arrondis à la centaine, en raison de certaines données manquantes.

Sources : Rapports annuels des CLT3P ; Insee, Bilan démographique 2017 ; préfecture de police de Paris ; Insee, enquête de la fréquentation de l'hôtellerie (2017). Calculs SDES

L'ÎLE-DE-FRANCE ET PACA CONCENTRENT PLUS DE 80 % DE L'OFFRE NATIONALE DE VTC

En 2018, les VTC sont 2,8 fois plus nombreux qu'en 2016. N'ayant pas la même contrainte territoriale que les taxis, ces véhicules peuvent ainsi circuler sur tout le territoire ; il est toutefois possible d'étudier la localisation de leurs exploitants. Ainsi, l'Île-de-France et PACA concentrent plus de 81 % de l'offre nationale de VTC fin 2018 (tableau 3). C'est en Île-de-

France que les VTC sont les plus nombreux : plus de 73 % des VTC sont exploités par des entreprises se situant dans la région capitale, et plus de 21 000 nouveaux véhicules y sont apparus en deux ans. Si la région PACA est la seconde région d'implantation des VTC (7,9 %), leur nombre n'augmente pas dans la même proportion. Cela s'explique notamment par le fait que le secteur des voitures de grande remise était déjà développé avant la création du statut actuel de VTC en 2014 à Nice et dans son agglomération (comprenant Cannes).

Tableau 3 : répartition régionale des VTC et évolution entre 2016 et 2018

En nombre de VTC et %

	Nombre de VTC			Évolution 2018/2016 (en %)
	2016	2017	2018	
Auvergne-Rhône-Alpes	925	1459	2352	+ 154
Bourgogne-Franche-Comté	65	80	132	+ 103
Bretagne	75	122	214	+ 185
Centre-Val de Loire	156	198	351	+ 125
Corse	35	40	53	+ 51
Grand Est	207	316	599	+ 189
Hauts-de-France	470	955	1512	+ 222
Île-de-France	10734	18904	31898	+ 197
Normandie	164	344	517	+ 215
Nouvelle-Aquitaine	350	532	903	+ 158
Occitanie	358	537	952	+ 166
Pays de la Loire	158	293	472	+ 199
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1943	2514	3421	+ 76
DOM	45	58	78	+ 73
France métropolitaine	15685	26352	43454	+ 177

Note : les VTC sont répartis ici selon les adresses que les exploitants ont déclarées au REVTC. Cette approche est la seule qui permette actuellement d'estimer une répartition géographique de ces véhicules. Sachant qu'un VTC peut être amené à exercer sur l'ensemble du territoire, connaître leurs lieux réels d'exercice nécessiterait de disposer de données géographiques détaillées sur chaque course, qui ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Sources : REVTC ; Utac. Calculs SDES

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

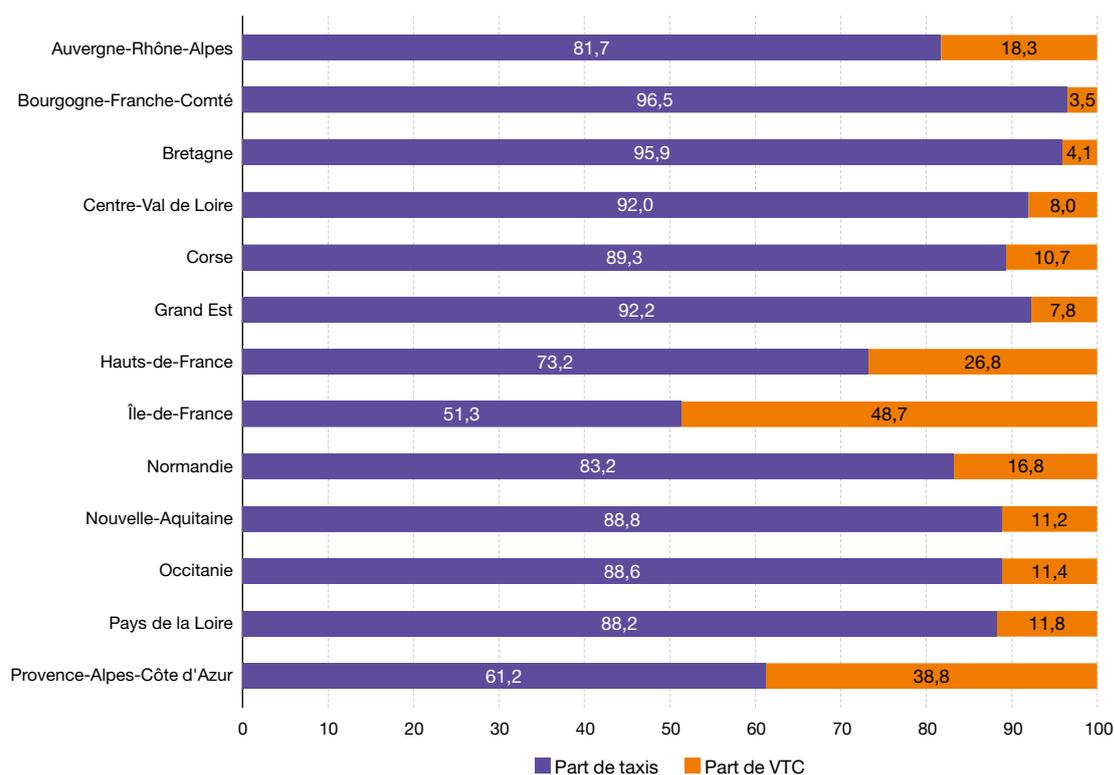
Entre 2016 et 2018, les Hauts-de-France, la Normandie et les Pays de la Loire ont également vu le nombre de VTC sur leur territoire progresser de manière particulièrement significative. Il s'agit des régions pour lesquelles la densité de taxi est la moins élevée (autour de 5 pour 10 000 habitants) et les nouveaux VTC ont permis d'y développer l'offre de transport particulier de personnes.

Tout en rappelant les précédents postulats, et notamment la différence de contrainte géographique entre les deux activités,

l'utilisation des données disponibles pour un même millésime (2017) permet d'esquisser une répartition régionale de l'offre de T3P en 2017 (*graphique 5*). Ainsi, avant le pic du nombre d'inscriptions des VTC, 69 % des véhicules circulant sur tout le territoire sont des taxis et 31 % des VTC. Ces derniers pèsent le plus en Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur (respectivement 49 % et 39 %), et sont les moins nombreux en proportion en Bourgogne-Franche-Comté (3,5%).

Graphique 5 : répartition régionale de l'offre de T3P en 2017

En %



Sources : Rapports annuels des CLT3P ; préfecture de police de Paris ; REVTC ; Utac. Calculs SDES

L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES À LONDRES ET NEW YORK

Les villes de Londres et New York ont des législations spécifiques de régulation. Les conducteurs de taxis comme ceux des VTC ont l'obligation de posséder une autorisation spéciale pour pouvoir exercer leur activité sur leur territoire. De ce fait, ces villes peuvent compter précisément le nombre de véhicules du transport particulier de personnes circulant sur leur zone.

Contrairement à ces deux villes, il n'est pas possible de chiffrer précisément le nombre de véhicules du T3P circulant sur Paris. Toutefois, pour conduire un exercice de comparaison internationale, il est possible de prendre comme zone de référence pertinente, celle de la préfecture de police de Paris puisque c'est sur ce territoire que les autorisations de stationnement (incluant la capitale) sont accordées. Ce postulat revient ainsi à couvrir 5,8 millions d'habitants pour Paris et les communes de l'ancien département de la Seine, qui sont à mettre en parallèle des 8,8 millions d'habitants de Londres et des 8,4 millions d'habitants de New York (incluant Manhattan, Brooklyn, le Bronx, le Queens et Staten Island). Par ailleurs, les VTC français pouvant exercer partout dans le pays, il n'est, de ce fait, pas possible d'attribuer un nombre exact de VTC sur ce contour parisien. Cependant, l'hypothèse est faite ici que l'ensemble des exploitants VTC d'Île-de-France sont amenés à réaliser des courses à Paris. Ainsi, afin de la comparer à celles de Londres et de New York, l'offre de T3P de Paris est définie dans cet encadré par les taxis de la préfecture de police de Paris et par les VTC appartenant aux exploitants situés en Île-de-France.

Tableau 4 : répartition de l'offre de T3P à Paris, Londres et New York, en 2018

	Paris	Londres	New York
Nombre de véhicules	50 000	108 947	124 201
% taxis	35	19	14
% VTC	65	81	87
Densité (/ 10 000 hab.)	86	123	148

Note : pour des besoins de comparaison, un zonage théorique concernant Paris a été reconstitué en comptant les taxis de la préfecture de police de Paris et les VTC d'exploitants situés en Île-de-France. Sources : Préfecture de police de Paris ; REVTC ; Utac ; Taxi and Private Hire Vehicle Statistics, England: 2018 Department for Transport⁴, 2018 TLC Factbook⁵. Calculs SDES

En 2018, on estime ainsi que près de 50 000 véhicules T3P circulent à Paris, ce qui représente environ 86 véhicules circulant pour 10 000 habitants (tableau 4). Ils se répartissent entre 35 % de taxis et 65 % de VTC. Avec 124 000 véhicules, c'est à New York que l'offre de T3P est la plus importante en valeur mais aussi relativement à la population puisque 148 véhicules y sont disponibles pour 10 000 habitants. Quant à Londres, la ville dispose de près de 109 000 véhicules. À New York comme dans la capitale anglaise, les VTC représentent plus de 80 % l'offre de T3P en 2018.

LA RÉGULATION DES VTC À LONDRES ET NEW YORK

À Londres, l'organisation du secteur est gérée par *Transport for London* (TfL), organisme placé sous l'autorité du maire du Grand Londres. La régulation des VTC, qui date de 2008, est basée sur une attribution de licences : chaque véhicule, chaque chauffeur et chaque « opérateur » (dont la fonction principale est de recueillir les commandes de courses et de les affecter à un véhicule) doivent être spécifiquement autorisés par l'obtention de cette « licence ». Pour les centrales de réservation (« opérateurs »), la licence est délivrée par TfL pour une durée de 5 ans maximum, sur la base notamment de critères d'honorabilité, d'assurance et de tenue à jour d'informations sur chaque course, communicables à tout moment à TfL. La licence des opérateurs (y compris les renouvellements) est payante en fonction du nombre de véhicules disponibles et peut aller jusqu'à 2,9 millions de Livres (pour plus de 10 000 véhicules mis à disposition). Il y a actuellement 2 400 opérateurs licenciés pour l'activité de VTC. Le système de licences pour les véhicules et les chauffeurs VTC est semblable à celui en place pour les taxis, « black cabs », londoniens.

À New York, c'est la *Taxi and Limousine Commission* (TLC) qui gère le secteur. Pour exercer, un taxi doit disposer d'une licence. Le nombre de taxis « jaunes » est limité à 13 587 et, depuis 2012, des taxis « verts » sont autorisés à circuler mais ils ne peuvent prendre en charge que sur une partie limitée du territoire (hors aéroports et nord de Manhattan). En ce qui concerne les VTC, la TLC a ajouté ces dernières années une obligation de licence pour l'entreprise (« base »), qui met en relation le client et le chauffeur, en plus de l'agrément déjà requis pour les chauffeurs et les véhicules. L'entreprise obtient une licence payante pour 3 ans, sur la base de conditions d'honorabilité et de comportement loyal avec les clients et autorités ; il y en a plus de 750 à l'heure actuelle. Chaque véhicule est affecté exclusivement à une seule base, qui en contrôle la conformité à la réglementation, mais une base peut mettre en relation un client avec un véhicule rattaché à une autre base. Dans la ville américaine, la maraude est réservée aux taxis (jaunes comme verts). La mairie de New York a décidé de geler les nouvelles licences accordées aux VTC en 2018, pour une période d'une année, et cette décision a été renouvelée en 2019.

⁴ *Department for Transport (Londres)*

⁵ *Taxi & Limousine Commission (New York)*

partie 3

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

— Fin 2016, un titulaire de taxi détenait 1,47 autorisation de stationnement en moyenne. Les titulaires sont plus nombreux à détenir plusieurs ADS dans les régions moins urbanisées, du fait notamment du poids du transport sanitaire.

Fin 2018, 31 000 exploitants de VTC inscrits sur le registre du ministère en charge des transports étaient actifs, en augmentation de 64 % par rapport à 2017. Ce sont 12 000 nouveaux exploitants qui se sont inscrits dans l'année, alors que 14 % des inscrits actifs fin 2017 ont cessé leur activité au cours de l'année 2018.

Cette année, 10 000 candidats ont été admis aux examens de ces professions, se répartissant à parts égales entre les deux spécialités (taxis et VTC).



EN 2016, LE NOMBRE MOYEN D'AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT PAR TITULAIRE EST DE 1,47

Une autorisation de stationnement (ADS) est attribuée pour un véhicule à un titulaire (un artisan, une société ou une coopérative). Le nombre moyen d'ADS par titulaire était de 1,47 sur la France entière en 2016 (dernière année où l'information à ce niveau est disponible), mais cela masque des situations diverses et notamment d'adaptations organisationnelles aux spécificités locales du secteur.

En moyenne, les titulaires possèdent moins d'ADS dans trois régions très urbanisées : Hauts-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Île-de-France (tableau 5). C'est aussi dans ces deux dernières régions que la part des titulaires d'une unique ADS est la plus importante (respectivement 90,6 % et 94,7 %). En ce qui concerne l'Île-de-France, cela s'explique notamment par le fait que les titulaires d'une autorisation de stationnement sur la zone de ressort de la préfecture de police de Paris peuvent prendre en charge leurs clients sur un nombre important de communes. Par ailleurs, sur cette zone siègent également les sociétés qui détiennent le plus grand nombre d'ADS : ainsi cinq entreprises possèdent plus de 300 ADS

chacune, regroupant 8 % des ADS parisiennes. Parmi elles, deux sont des sociétés coopératives et participatives (Scop), réunies dans un même groupement et dont les sociétaires sont locataires de leur véhicule et bénéficient d'un centre d'appels spécifique. Les trois autres sociétés appartiennent au même groupe qui détient directement 4 % des ADS parisiennes. L'activité de ce groupe est importante sur la zone parisienne car il fournit un service de plateforme de réservations à disposition de ses taxis parisiens affiliés, y compris aux exploitants détenant leur ADS par ailleurs. À ce stade, faute de données sur les affiliations, il n'est pas encore possible de mesurer exactement ce poids.

Dans trois régions les titulaires possèdent en moyenne plus de 1,8 ADS : Bretagne, Centre-Val-de-Loire et Bourgogne-Franche-Comté. Hors Île-de-France, il s'agit des régions les plus denses en taxis (par rapport à la population) et dans lesquelles les titulaires sont plus souvent propriétaires de plusieurs ADS (la part des titulaires d'une seule ADS y étant inférieure à 65 %). Ces caractéristiques peuvent être mises en regard du poids régional du transport de malade assis (voir encadré *Les taxis et le transport sanitaire*).

Tableau 5 : titulaires d'ADS en 2016

	Nombre moyen d'ADS par titulaire	Part des titulaires d'une seule ADS (%)
Auvergne-Rhône-Alpes	1,66	71,3
Bourgogne-Franche-Comté	1,85	63,0
Bretagne	1,89	60,9
Centre-Val de Loire	1,87	64,6
Corse	1,14	88,9
Grand Est	1,75	70,8
Hauts-de-France	1,34	81,6
Île-de-France	1,35	94,7
Normandie	1,45	80,2
Nouvelle-Aquitaine	1,56	73,1
Occitanie	1,58	70,4
Pays de la Loire	1,79	67,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1,14	90,6
DOM	1,11	90,3
France entière	1,47	82,3

Source : Recensement 2016 des ADS auprès des préfectures. Calculs SDES

LES TAXIS ET LE TRANSPORT SANITAIRE

Depuis 2009 (et l'article 38 de la loi de financement de la sécurité sociale de 2008, repris par l'article L.322-5 du Code de la sécurité sociale), la prise en charge des frais de transport en taxi des assurés sociaux est conditionnée par la signature d'une convention locale avec les caisses primaires d'assurance maladie (CPAM). À condition de fournir notamment une carte professionnelle valide et de justifier de deux années d'exercice, les entreprises de taxis peuvent solliciter une convention qui leur permet d'exercer ce type de transport sanitaire qui s'effectue par réservation (donc sans contrainte géographique). Les frais de transport du passager sont alors pris en charge par l'Assurance maladie (et parfois sans avance de frais) à partir du moment où une prescription médicale est fournie au conducteur. De plus, et dans ce cadre, les taxis ont la possibilité de transporter plusieurs passagers simultanément, avec leur accord.

En 2016, selon la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), 26 707 entreprises étaient conventionnées pour le transport de malades assis (tableau 6). En les rapportant au nombre de titulaires d'ADS la même année, on peut estimer que 70,5 % d'entre eux ont signé des conventions avec les CPAM. Ce sont ainsi 37 407 taxis qui ont pu exercer cette activité de transport de malades assis en 2016.

Tableau 6 : part de taxis conventionnés avec la CPAM en 2016
En %

	Part de taxis conventionnés
Auvergne-Rhône-Alpes	73,7
Bourgogne-Franche-Comté	88,0
Bretagne	80,3
Centre-Val de Loire	89,5
Corse	94,7
Grand Est	79,4
Hauts-de-France	75,5
Île-de-France	33,9
Normandie	82,6
Nouvelle-Aquitaine	90,2
Occitanie	86,6
Pays de la Loire	83,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	87,4
DOM	67,5
France entière	65,5

Sources : Recensement 2016 des ADS auprès des préfectures ; CNAM-TS. Calculs SDES

(+ 3 points en 4 ans). Si l'on rapporte cette part à la prise en charge quasi intégrale par l'Assurance maladie de la consommation totale de transports sanitaires (94 %), les dépenses remboursées du régime général (hors sections locales mutualistes) par l'Assurance maladie au titre du transport sanitaire en taxi s'élèveraient à 1,8 milliard d'euros. Ainsi en 2017, ces courses représenteraient un revenu d'environ 2 milliards d'euros pour les taxis conventionnés.

Le conventionnement des taxis dans la région parisienne est bien moins fréquent qu'ailleurs, ce qui explique la différence entre l'Île-de-France et les autres régions. Les taxis provinciaux, y compris les DOM, seraient ainsi 82 % à exercer ce mode de transport sanitaire, si l'on compte les véhicules franciliens à part. En Corse, les taxis sont quasiment tous conventionnés et, à l'inverse, c'est dans les DOM et en Auvergne-Rhône-Alpes que les véhicules conventionnés sont en plus faible proportion (respectivement 67,5 % et 73,7 %). Entre 2016 et 2018, 547 véhicules supplémentaires bénéficient de ces conventions avec l'assurance maladie.

Selon la Drees (cf. Les dépenses de santé en 2017, Édition 2018), 45 % des trajets de transports sanitaires (hors services mobiles d'urgence et de réanimation, véhicules personnels et transports en commun) sont réalisés en taxis en 2017, c'est-à-dire en progression de 2 points par rapport à 2013. Ces déplacements en taxis représentent 39 % de la dépense remboursée au titre du transport sanitaire

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

PRÈS DE LA MOITIÉ DES EXPLOITANTS DE VTC INSCRITS EN 2018

Au 31 décembre 2018, 31 022 exploitants de VTC étaient actifs et inscrits sur le registre REVTC (*voir annexes « méthodologie et sources »*), soit 64 % de plus qu'un an auparavant. Ils sont ainsi 2,6 fois plus nombreux qu'à la fin de l'année 2016. La fin de la période de transition prévue par la loi Grandguillaume obligeant les chauffeurs VTC à obtenir leur carte professionnelle, et qui a été prolongée sur les 3 premiers mois de 2018, explique en grande partie cette forte progression de la démographie des exploitants : près de la moitié (47 %) d'entre eux ont été inscrits au registre dans le courant de l'année 2018.

Fin 2018, il y a presque autant de sociétés (personnes morales) que d'entrepreneurs individuels (personnes physiques) (*tableau 7*). Ce dernier statut est d'ailleurs majoritairement choisi par les exploitants qui ont démarré leur activité de VTC en 2018 (ils sont 52 % à être entrepreneurs

individuels) et cette part s'est accrue par rapport à 2017 (43 %).

La société par actions simplifiée (SAS) est ensuite la forme d'entreprise plébiscitée par les exploitants (40 % en 2018), et ce, quelle que soit leur ancienneté dans l'activité. Les cotisations sociales sont généralement plus faibles pour ce type de société puisque leur dirigeant est affilié à la sécurité sociale du régime général.

De plus, 87 % des exploitants ont choisi d'exercer sous une structure de forme unipersonnelle (entrepreneurs individuels, dirigeants de SARL unipersonnelle ou de SAS unipersonnelle ou à associé unique), et sont donc, dans ce cas, également conducteurs eux-mêmes.

La majorité des exploitants ont créé leur entreprise peu de temps avant le démarrage de leur activité de VTC : dans les 3,5 mois pour la moitié de tous les exploitants. Ce délai est toutefois plus court pour les exploitants inscrits entre janvier et décembre 2018 : la moitié d'entre eux ont créé leur entreprise 3 mois avant de s'inscrire au registre des VTC.

Tableau 7 : grandes catégories juridiques des exploitants de VTC selon leur ancienneté, en 2018

En %

	Ensemble	< 1 an	> 1 an
Entrepreneurs individuels	48	52	44
Sociétés à responsabilité limitée (SARL)	12	10	14
dont SARL unipersonnelle	40	41	39
Sociétés par actions simplifiées (SAS)	40	38	42
dont SAS unipersonnelle ou à associé unique	85	86	85

Source : REVTC. Calculs SDES

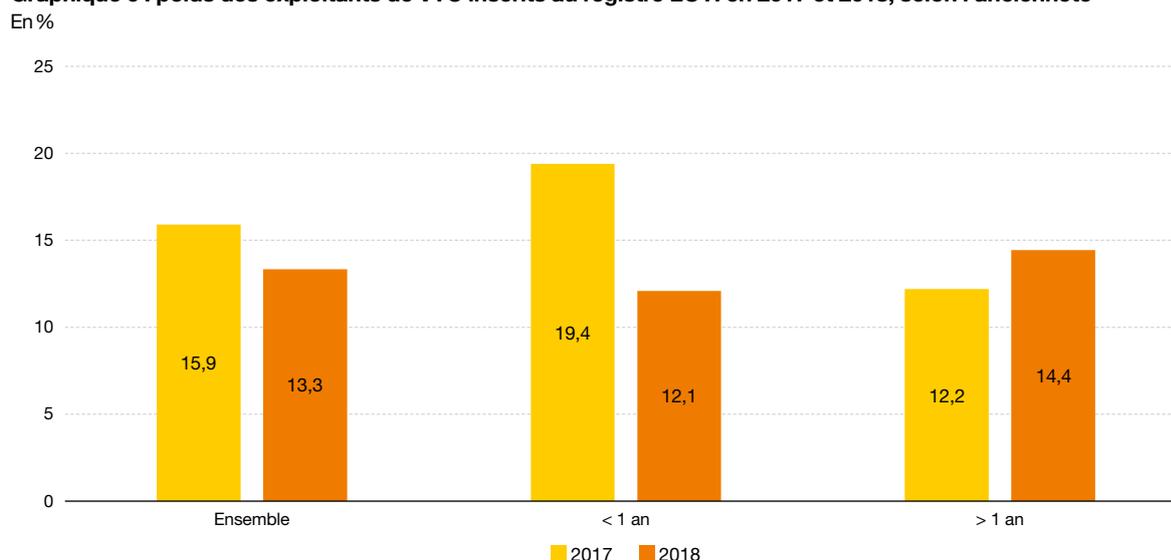
EN 2018, 14 % DES EXPLOITANTS DE VTC ONT CESSÉ D'EXERCER

On estime par ailleurs que 14 % des exploitants inscrits fin 2017 ont cessé leur activité durant l'année 2018, ce qui représente quelques 2 500 exploitants. Parmi ceux-ci, 23 % ont été radiés du registre des VTC, et 14 % ont complètement cessé toute activité économique (et sont ainsi définis comme inactifs par l'Insee). Les exploitants de VTC restants sont également présumés ici inactifs car ils n'ont présenté aucun des véhicules qu'ils ont déclarés dans le registre au contrôle technique annuel obligatoire.

Repérer précisément des chauffeurs LOTI qui exercent l'activité de VTC suite à l'obtention d'une équivalence reste difficile car ces chauffeurs étaient généralement salariés d'entreprises capacitaires LOTI et ont pu exercer sous la

responsabilité du dirigeant, sans avoir besoin de leur propre carte professionnelle. Ces chauffeurs ont pu obtenir leur carte VTC après avoir justifié d'une année d'activité de transporteur de personnes, puis s'inscrire au registre après avoir créé leur propre entreprise. Dans ce cas, l'activité antérieure n'est pas connue et il n'est pas possible de quantifier exactement le nombre de chauffeurs qui ont obtenu leur carte professionnelle de VTC par équivalence. On observe toutefois que des entreprises inscrites au REVTC sont aussi inscrites au registre des LOTI : c'est le cas de 13 % des exploitants de VTC au 31 décembre 2018. S'il peut s'agir d'entreprises exerçant les deux métiers de transport, la baisse importante du taux d'inscrits aux deux registres entre 2017 et 2018 parmi les exploitants ayant le moins d'ancienneté (de 19 % à 12 %) laisse penser que le processus d'équivalence pour entrer dans la profession VTC a connu son pic en 2017 (*graphique 6*).

Graphique 6 : poids des exploitants de VTC inscrits au registre LOTI en 2017 et 2018, selon l'ancienneté



Note : les capacitaires LOTI sont inscrits au registre électronique national des entreprises de transport par route.
Sources : REVTC ; Utac ; Registre électronique national des entreprises de transport par route. Calculs SDES

90 % DES EXPLOITANTS DE VTC RÉSIDENT EN ÎLE-DE-FRANCE, PACA, AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, OU DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

En 2018, plus de 73 % des exploitants déclarent résider en Île-de-France et 17 % dans les trois autres régions les plus peuplées du pays (PACA, Auvergne-Rhône-Alpes et Hauts-de-France). Sur un an, le nombre d'exploitants en Île-de-France a progressé de 67 %, alors que la région PACA, déjà bien dotée en VTC, n'a connu qu'une croissance de 44 % (tableau 8).

Les exploitants actifs fin 2018 déclarent en moyenne 1,4 véhicule. La proportion des exploitants d'un seul véhicule

baisse de 4,5 points en un an pour s'établir à 74 %. Ainsi, les exploitants de plusieurs véhicules sont donc plus nombreux qu'auparavant. Ce phénomène s'observe dans toutes les régions, mais c'est dans les Hauts-de-France que cette progression est la plus importante (+ 6 points).

L'équipement des exploitants en véhicules diffère selon l'ancienneté de leur inscription au registre VTC. Fin 2018, 81 % des nouveaux exploitants inscrits dans l'année commencent leur activité avec un seul véhicule. Les exploitants ayant au moins une année d'ancienneté sont 32 % à déclarer plusieurs véhicules ; une proportion en hausse puisqu'un an plus tôt, les exploitants avec plus de 12 mois d'ancienneté étaient 25 % dans le même cas.

Tableau 8 : répartition régionale des exploitants de VTC et leurs véhicules en 2017 et 2018

Région	Nombre d'exploitants VTC		Nombre de VTC par exploitant		Part des exploitants d'un seul véhicule (en %)	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Île-de-France	13 664	22 760	1,4	1,4	77,9	73,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 569	2 265	1,6	1,5	74,8	72,4
Auvergne-Rhône-Alpes	1 090	1 782	1,3	1,3	79,2	74,8
Hauts-de-France	702	1 139	1,4	1,3	82,5	76,5
Autres régions	1 881	3 076	1,3	1,4	81,0	76,4
France entière	18 906	31 022	1,4	1,4	78,3	73,8

Source : REVTC. Calculs SDES

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

EN 2018, 10022 CANDIDATS ONT ÉTÉ ADMIS AUX EXAMENS DE CONDUCTEURS DE TAXIS ET DE VTC

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.

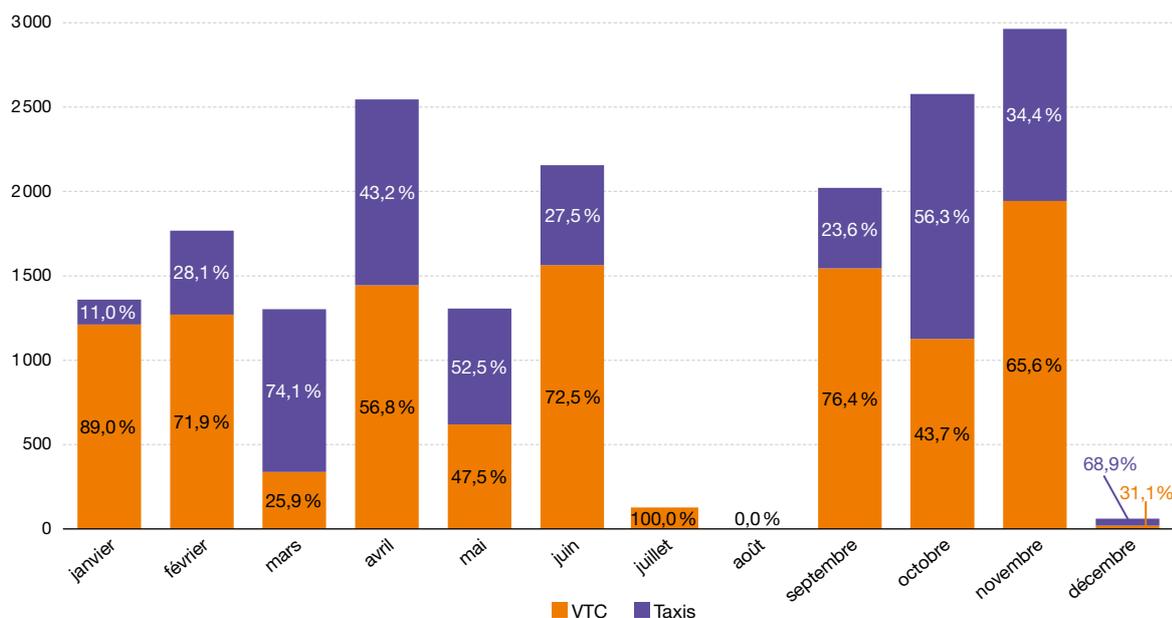
Les épreuves d'admissibilité sont composées d'un tronc commun et d'épreuves spécifiques à chacune des professions (taxi ou VTC). Le calendrier des dates de ces épreuves est fixé chaque année par l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat (APCMA), à raison d'une session d'examen par mois. Les chambres des métiers et de l'artisanat 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). Les données de l'APCMA ne permettent pas, à l'heure actuelle, de faire la distinction entre plusieurs

présentations d'un même candidat à une même épreuve : sont présentées ci-après des informations relatives aux candidatures de l'année 2018 (i.e. des présentations aux épreuves d'admissibilité et d'admission) que l'APCMA considère comme complètes. De plus, en raison du délai de passage entre les parties théoriques et pratiques, possiblement organisées à cheval entre deux années, le calcul d'un taux de réussite global annuel n'est, à ce stade, pas possible. Ces données apportent un premier éclairage brut sur les examens, et notamment sur la façon dont ils se déroulent dans les régions. En revanche, disposer d'éléments caractérisant les profils des candidats en amont et en aval de ces épreuves (suivi de formation, entrée effective dans la profession, perspectives d'activité, etc.) serait primordial pour disposer d'une vision plus complète et objectivée du processus d'examen.

Les premiers examens, organisés selon les nouvelles modalités, se sont déroulés à partir du mois de mai 2017. En 2018, 52 sessions d'admissibilité ont été proposées sur tout le territoire. Les sessions organisées en novembre, octobre et avril sont celles qui ont accueilli le plus de candidats : plus de 2500 candidatures pour chacune, tous examens confondus (graphique 7).

Graphique 7 : répartition des candidatures à l'admissibilité des examens entre taxis et VTC, en 2018

En nombre de candidatures



Source : APCMA. Calculs SDES

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

Sur l'année 2018, 18 189 candidatures à l'admissibilité ont été enregistrées. 61,6 % d'entre elles se sont dirigées vers l'examen d'accès à la profession de VTC. Les répartitions entre les deux examens sont cependant très différentes d'une région à l'autre (tableau 9). Une grande partie des régions voient une très large majorité de candidatures se diriger vers l'examen taxi : c'est le cas du Centre-Val de Loire, de la Bretagne, de la Normandie, de la Bourgogne-Franche-Comté et de la Corse où l'examen taxi est choisi à plus de 80 %. *A contrario*, le poids de l'examen VTC est bien plus important en région PACA et en Île-de-France, respectivement 70,5 % et 78,6 % des candidatures (ce sont aussi les deux régions qui concentrent aujourd'hui l'essentiel de l'offre de VTC). De plus, l'Île-de-France a concentré plus de 65 % des candidatures à l'admissibilité VTC du territoire, c'est-à-dire 7 300 candidatures. Avec 898 présentations à l'admissibilité, Auvergne-Rhône-Alpes est la troisième région où il y a le plus de candidatures à l'examen VTC.

Le taux d'admissibilité global est de 74,5 %. Pour l'ensemble du pays, il est plus élevé pour les taxis (82,7 %) que pour les VTC (69,4 %) et cela s'observe également dans la plupart des régions. Les taux d'admissibilité à l'examen

taxi sont peu dispersés sur le territoire (et s'échelonnent entre 78 % et 95 %) quand ceux de l'examen VTC sont plus disparates, notamment dans les régions qui enregistrent peu de candidatures à cet examen. Si les chances d'admissibilité pour les VTC en Auvergne-Rhône-Alpes s'établissent à 65 % (580 admissibles), elles sont particulièrement élevées en PACA (74 % pour 846 admissibles) et dans les Hauts-de-France (80 % pour 238 admissibles). Le taux d'admissibilité de l'examen VTC en Île-de-France est semblable à la moyenne nationale, soit 69 %.

La même année, 16 732 candidatures ont été présentées à l'admission. Leur répartition régionale est semblable à celle de l'épreuve d'admissibilité, marquée notamment par un fort attrait de l'Île-de-France pour les candidatures à l'examen VTC. Le taux d'admission national s'établit à 59,9 % pour les deux examens confondus : il est de 72,4 % pour l'examen taxi et de 51,2 % pour l'examen VTC.

En ce qui concerne l'examen taxi, la majorité des régions ont un taux d'admission aux alentours de 80 %, mais il est notablement bas en Centre-Val de Loire (61,4 %) et en Île-de-France (62 %).

Tableau 9 : candidatures et taux d'admissibilité et d'admission, en 2018

Régions	Nombre de sessions	Nombre de candidatures à l'admissibilité		Taux d'admissibilité		Nombre de candidatures à l'admission		Taux d'admission	
		Taxis	VTC	Taxis	VTC	Taxis	VTC	Taxis	VTC
Auvergne-Rhône-Alpes	4	947	898	82,4 %	64,6 %	910	678	78,1 %	66,8 %
Bourgogne-Franche-Comté	2	290	40	85,5 %	85,0 %	179	22	72,1 %	68,2 %
Bretagne	2	323	67	78,9 %	68,7 %	283	48	82,7 %	56,3 %
Centre-Val de Loire	4	156	36	90,4 %	58,3 %	176	68	61,4 %	16,2 %
Corse	2	118	8	94,9 %	100,0 %	54	0	100,0 %	—
Grand Est	4	599	353	81,3 %	73,1 %	608	337	70,4 %	53,1 %
Guadeloupe	2	60	4	78,3 %	50,0 %	48	0	89,6 %	—
Hauts-de-France	2	274	297	86,1 %	80,1 %	264	278	83,0 %	71,9 %
Île-de-France	6	1 984	7 295	79,0 %	69,0 %	2 079	6 451	62,0 %	45,1 %
Martinique	1	30	0	86,7 %	—	18	0	66,7 %	—
Normandie	2	200	37	80,0 %	56,8 %	198	30	72,7 %	60,0 %
Nouvelle-Aquitaine	7	493	496	84,0 %	66,3 %	551	477	66,8 %	48,4 %
Occitanie	2	668	363	82,6 %	65,3 %	610	237	83,3 %	60,8 %
Pays de la Loire	6	268	153	86,6 %	71,2 %	265	124	80,8 %	78,2 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5	477	1 140	90,1 %	74,2 %	529	1 096	79,0 %	68,3 %
La Réunion	1	95	20	89,5 %	60,0 %	101	13	95,0 %	92,3 %
France entière	52	6 982	11 207	82,7 %	69,4 %	6 873	9 859	72,4 %	51,2 %

Note : les données de l'APCMA ne permettent pas de suivre un candidat sur son parcours global dans l'examen. Un candidat pouvant se présenter plusieurs fois à l'épreuve, il est compté autant de fois qu'il a présenté de candidatures dans l'année.

Source : APCMA. Calculs SDES

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

Concernant l'admission à l'examen VTC, la région francilienne connaît également un taux plus bas que la moyenne (45,1 %) ; il y a toutefois plus de 2900 lauréats en 2018 en Île-de-France, et ceux-ci pèsent pour 58 % de l'ensemble des candidats reçus à cet examen dans l'ensemble du pays. Parmi les régions qui enregistrent le plus de candidatures à l'admission VTC, PACA est celle où le taux d'admission est le plus élevé (68,3 %).

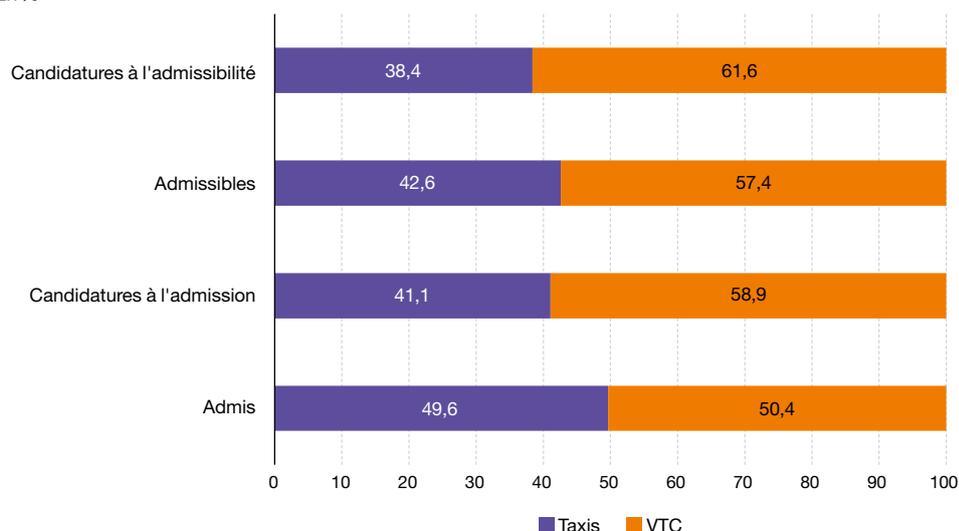
Si 61,6 % des candidatures à l'admissibilité présentées en 2018 se dirigent vers l'examen VTC, les admis à cet examen représentent 50,4 % de l'ensemble des potentiels futurs chauffeurs (taxis et VTC confondus). En 2018, ce sont ainsi

4975 lauréats à l'examen taxi et 5047 admis à l'examen VTC qui ont eu la possibilité de solliciter une carte professionnelle pour débiter leur activité (*graphique 8*).

En juillet 2019, le Conseil d'État a estimé que cette organisation des examens n'apportait pas toutes les garanties nécessaires au respect de la liberté d'établissement des conducteurs de taxi et de VTC. Suite à cette décision, ne remettant en cause ni l'existence de l'examen d'accès à la profession, ni le principe d'une délégation de son organisation aux chambres des métiers et de l'artisanat, des compléments seront apportés au décret du 6 avril 2017 par l'exécutif, en lien avec l'ensemble des acteurs concernés.

Graphique 8 : répartition des examens entre taxis et VTC aux différents stades des examens, en 2018

En %



Source : APCMA. Calculs SDES

LA DÉLIVRANCE DES CARTES PROFESSIONNELLES DE CONDUCTEUR

Le format des cartes professionnelles est similaire pour l'ensemble des conducteurs réalisant du transport particulier de personnes (taxis, VTC mais aussi véhicules motorisés à deux ou trois roues). Elles sont dans un format semblable à celui des cartes bancaires et sont plastifiées permettant ainsi une meilleure résistance à une exposition prolongée aux rayonnements du soleil, étant donné qu'elles doivent être toujours visibles sur le pare-brise du véhicule pour être identifiables de l'extérieur. Elles sont également plus sécurisées puisqu'elles comportent un code-barres bidimensionnel « 2D DOC » qui intègre les informations clés relatives à la carte et au chauffeur, permettant ainsi un contrôle de sa validité,

notamment pour lutter contre la fraude documentaire. Elles sont valides durant cinq années.

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). D'une part, et 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 (et démontrant notamment une année d'activité dans le transport routier de personnes au cours des dix dernières années). Elles contrôlent, d'autre part, 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.

Les nouvelles cartes sécurisées pour les chauffeurs de VTC ont été mises en circulation à partir de septembre 2017 ; les cartes émises auparavant étaient en papier et plus facilement falsifiables. Depuis cette date et jusqu'à fin 2018, ce sont 26 592 nouvelles cartes professionnelles sécurisées qui ont été délivrées aux candidats admis à l'examen et aux équivalences, ainsi qu'aux demandes de renouvellement, et parmi celles-ci 23 043 cartes uniquement en 2018. Une campagne de renouvellement de l'ensemble des cartes papier restant en circulation a été entreprise en juin 2019 afin de lutter contre les fraudes liées à la falsification des cartes délivrées avant septembre 2017 : début janvier 2020, près de

23 000 chauffeurs ont déposé un dossier afin de renouveler leurs cartes non-sécurisées. L'ensemble de ces cartes papiers ne seront plus valides à partir du 1^{er} mars 2020⁶.

Concernant les taxis, l'émission des cartes professionnelles de ce format a été entreprise auprès des chauffeurs à partir de septembre 2018 ; elles avaient déjà été mises à jour en 2011, passant de cartes en papier au format « carte bancaire » plastifié (et sans limite de validité périodique). Les nouvelles cartes sécurisées sont délivrées, dans un premier temps, aux nouvelles demandes de cartes à la suite de la réussite aux examens, aux demandes de renouvellement de cartes en cas de perte ou vol et en cas de mobilité⁷ des conducteurs taxis dans un autre département. 1 701 nouvelles cartes professionnelles sécurisées de chauffeurs de taxi d'une durée de validité de 5 ans ont été émises lors des quatre derniers mois de l'année 2018.

⁶ Cf. [arrêté du 20 décembre 2019 pris pour l'application du décret n°2019-1014 du 2 octobre 2019 relatif à la fin de validité des cartes professionnelles de chauffeur de VTC et de conducteur de VTC délivrées avant le 1^{er} juillet 2017](#).

⁷ La mobilité des conducteurs de taxis concerne soit un changement de département, soit un cumul d'ADS sur plusieurs départements.

partie 4

L'équipement automobile et la circulation des T3P

— Les chauffeurs de taxis et de VTC sont très majoritairement équipés de véhicules diesel, de cinq places. Paris se distingue par une proportion plus élevée de taxis hybrides. Les VTC sont plus souvent des véhicules loués et les taxis de province sont renouvelés d'un tiers chaque année.

L'ensemble des taxis et VTC ont parcouru 5 milliards de kilomètres en 2018, soit 0,8 % de l'ensemble de la circulation routière. Les taxis de province représentent 48 % du trafic, les taxis parisiens 22 % et les VTC 30 %.



partie 4 : l'équipement automobile et la circulation des T3P

39 % DES TAXIS PARISIENS SONT DES VÉHICULES HYBRIDES MAIS LE DIESEL RESTE HÉGÉMONIQUE EN PROVINCE

Les chauffeurs de taxis et de VTC sont majoritairement équipés de véhicules diesel, plus adaptés à une conduite intensive (tableau 10). C'est tout particulièrement le cas des taxis de province (taux d'équipement de 96 %) et de l'ensemble des VTC (87 %). Les taxis parisiens, quant à eux, utilisent moins fréquemment des véhicules diesel, même si ce type de véhicule reste majoritaire (59 %). Ces derniers sont aussi les plus nombreux à être équipés de véhicules hybrides (39 %), en raison notamment de politiques de la ville de Paris et de la région Île-de-France particulièrement incitatives pour l'acquisition de véhicules propres (hybride rechargeable, hydrogène et électrique) à destination des taxis⁸. Dans une

moindre mesure, les VTC disposent d'une flotte significative de véhicules hybrides (11 %) alors que cette part est minime pour les taxis de province (3 % du parc). À titre de comparaison, les motorisations hybrides représentent 1,5 % des voitures particulières en circulation sur tout le territoire.

De plus, les véhicules du transport particulier de personnes sont plus puissants que l'ensemble des voitures en circulation (75 kW en moyenne). La puissance des véhicules des taxis parisiens est en moyenne plus faible (98 kW) que celle des taxis de province (105 kW) et des VTC (107 kW). Cette différence s'explique par la structure du parc et notamment par le type de motorisation : les véhicules hybrides essence, très utilisés par les taxis parisiens, présentent une puissance en moyenne inférieure aux autres motorisations. Ainsi, les puissances moyennes des véhicules diesel sont très proches entre taxis parisiens (109 kW), de province (105 kW) et VTC (107 kW).

Tableau 10 : caractéristiques techniques et motorisations des taxis et des VTC

		Taxis parisiens ¹	Taxis de province et des DOM ²	VTC ¹
Énergie	Diesel	59,2	96,2	87,2
	Essence	0,6	0,7	1,4
	Hybride diesel	0,5	1,0	4,5
	Hybride essence	38,9	2,0	6,3
	Électrique	0,7	0,1	0,5
	Autres	0,1	0,0	0,1
Âge moyen (années)		2,5	3,6	3,6
Puissance moyenne (kW)		98	105	107
Émission conventionnelle moyenne de CO ₂ (g/km)		111	131	121

¹ Données au 31 décembre 2018.

² Données au 31 décembre 2017.

Sources : Utac ; REVTC ; préfecture de police de Paris ; SDES, RSVeRO. Calculs SDES

La majorité des taxis et des VTC sont des véhicules de 5 places (y compris chauffeur) : 80 % des VTC, 68 % des taxis de province et 66 % des taxis parisiens (graphique 9). Les taxis, parisiens et de province, sont dans une plus grande proportion des véhicules de 7 places (29 % des taxis parisiens,

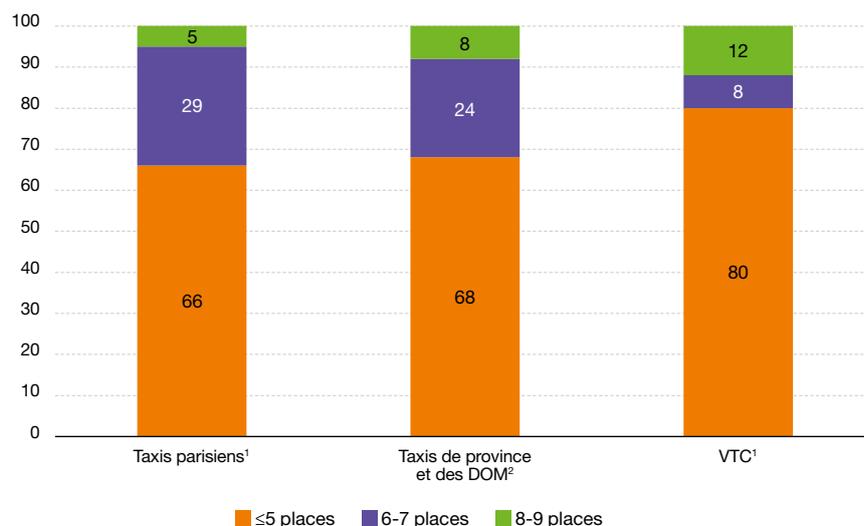
24 % des taxis de province) que les VTC (8 %). En revanche, 12 % des VTC disposent d'un véhicule de 8 ou 9 places, correspondant au format « van », alors que seuls 8 % des taxis de province et 5 % des taxis parisiens sont équipés de ce type de véhicule.

⁸ Pour les taxis, une aide plafonnée à 4 000 € est prévue par la Mairie de Paris pour l'acquisition d'un véhicule hybride essence neuf (ou 2 000 € s'il est d'occasion). Cette aide monte à 6 000 € pour une voiture électrique ou une hydrogène neuve (ou 3 000 € pour une occasion). En ce qui concerne la région : depuis 2018, les artisans taxis bénéficient également de 6 000 € maximum pour l'achat d'un véhicule électrique, hybride rechargeable, à hydrogène ou au gaz naturel de ville (GNV).

partie 4 : l'équipement automobile et la circulation des T3P

Graphique 9 : répartition des taxis et des VTC, selon le nombre de places assises (y compris chauffeur)

En %



¹ Données au 31 décembre 2018.

² Données au 31 décembre 2017.

Sources : Utac ; REVTC ; préfecture de police de Paris ; SDES, RSVeRO. Calculs SDES

LA LOCATION DE VÉHICULES UN PEU PLUS FRÉQUENTE CHEZ LES VTC

31 % des VTC, 28 % des taxis de province et 23 % des taxis parisiens sont des véhicules en location (crédit-bail, longue durée et courte durée) - (tableau 11). La location longue durée est fréquemment utilisée pour les trois catégories. En revanche, les taxis parisiens recourent peu aux locations crédit-bail

(4,4 % des véhicules), contrairement aux taxis de province (16 % du parc) et aux VTC (12 % du parc).

La location permet d'exploiter des véhicules plus récents. En location, les véhicules du T3P (taxis comme VTC) ont, en moyenne, 1,5 an, tandis que les véhicules détenus en propre sont plus anciens (environ 2,5 ans pour les taxis parisiens et 4 ans pour les taxis de province et les VTC).

Tableau 11 : mode de détention des véhicules utilisés par les taxis et VTC

En %

	Taxis parisiens ¹	Taxis de province et des DOM ²	VTC ¹
Location crédit-bail	4,4	16,2	12,0
Location courte durée	3,4	0,0	0,4
Location longue durée	14,9	11,7	18,2
Propriétaire	77,4	72,0	69,5

¹ Données au 31 décembre 2018.

² Données au 31 décembre 2017.

Sources : Utac ; REVTC ; préfecture de police de Paris ; SDES, RSVeRO. Calculs SDES

partie 4 : l'équipement automobile et la circulation des T3P

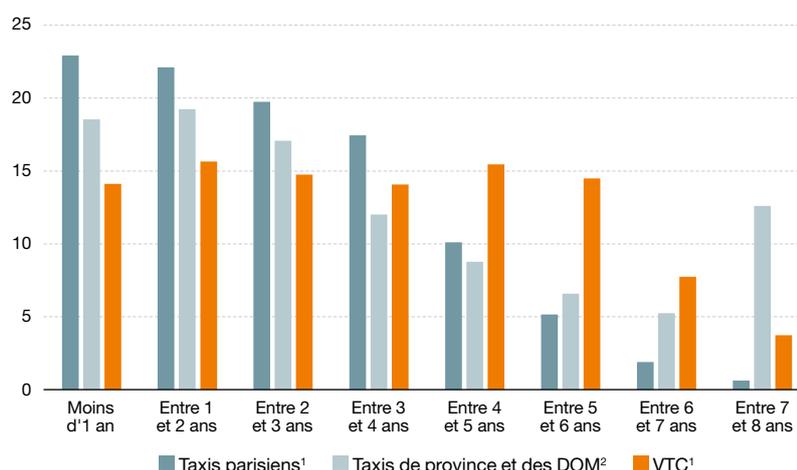
DES VÉHICULES RÉCENTS ET RÉGULIÈREMENT RENOUVELÉS

Les véhicules utilisés en tant que taxis et VTC sont récents. L'âge moyen des véhicules des taxis parisiens est de 2,5 ans (*graphique 10*). Il est un peu plus élevé pour les taxis de province et les VTC (3,6 ans). Au-delà de deux ans d'âge, le nombre de taxis (parisiens et autres) diminue à un rythme qui s'accroît à chaque année supplémentaire. Les obligations sur l'âge des

véhicules taxis sont variables selon les départements et font partie des caractéristiques fixées par les préfetures. Si l'âge maximum d'un véhicule de taxi parisien est fixé à 7 ans, ceci peut expliquer la part plus importante de véhicules plus anciens parmi les taxis de province et des DOM où 13 % d'entre eux ont plus de 7 ans. Quant aux VTC, ils sont 96 % à avoir moins de 7 ans et leur répartition par âge est sensiblement homogène pour les années inférieures (*voir partie 1 pour les caractéristiques des véhicules*).

Graphique 10 : répartition par âge des véhicules utilisés par les chauffeurs de taxis et VTC

En %



¹ Données au 31 décembre 2018.

² Données au 31 décembre 2017.

Sources : Utac ; REVTC ; préfecture de police de Paris ; SDES, RSVERO. Calculs SDES

En 2017, un tiers des taxis de province et des DOM sont de nouveaux véhicules, c'est-à-dire des véhicules neufs ou qui n'étaient pas utilisés pour cette activité auparavant (*tableau 12*). Ce taux de renouvellement augmente pour la troisième année consécutive. Parmi ces véhicules, 58 % étaient neufs et 42 % déjà en circulation et réaffectés en taxi.

Les véhicules réaffectés en taxi étaient âgés de 4,4 ans en moyenne lors de leur premier contrôle technique en tant que taxi et ils sont ensuite utilisés comme tels en moyenne pendant 2,4 ans. Les taxis neufs sont, quant à eux, généralement utilisés plus longtemps (3,5 ans en moyenne) avant d'être destinés à un autre usage.

Tableau 12 : renouvellement des taxis de province et des DOM

En %

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Part des nouveaux véhicules taxis	34,4	30,8	29,4	29,1	29,9	31,1	32,2
dont part des véhicules neufs	60,6	57,2	55,4	53,2	55,9	58,5	57,5

Note de lecture : en 2017, la part des véhicules nouvellement utilisés en tant que taxi en province et dans les DOM est de 32,2%. Parmi ceux-ci, 57,5% sont des véhicules neufs (et 42,5% sont des véhicules réaffectés en taxi).

Source : Utac. Calculs SDES

partie 4 : l'équipement automobile et la circulation des T3P

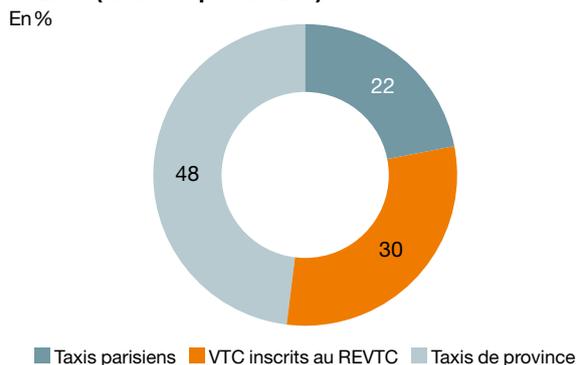
LES TAXIS DE PROVINCE ET DES DOM REPRÉSENTENT LA MOITIÉ DE LA CIRCULATION DES TAXIS ET VTC

En 2018, la circulation de l'ensemble des acteurs du T3P (taxis et VTC) est estimée à 5 milliards de kilomètres et elle représente 0,8 % de la circulation de l'ensemble des véhicules routiers (voitures particulières, véhicules utilitaires, poids lourds, bus et autocars) sur le territoire français. Ce kilométrage comprend les courses de taxi et de VTC et leurs trajets d'approche, ainsi que les trajets à titre personnel. À titre de comparaison, la même année, les bus et autocars ont parcouru 3,7 milliards de kilomètres.

En 2018, l'ensemble des taxis de province et des DOM ont parcouru 2,4 milliards de kilomètres, ce qui représente environ la moitié des distances totales parcourues par les acteurs du secteur du T3P (graphique 11). Ils ont parcouru en moyenne 59 300 kilomètres durant l'année (graphique 12). La circulation des taxis de province augmente sur un rythme relativement continu depuis 2010 (graphique 13), soit + 2,2 %, en moyenne annuelle sur la période 2010-2018. Si entre 2010 et 2015, la croissance était soutenue uniquement par la progression du nombre de taxis, l'augmentation du trafic entre 2016 et 2018 est due aux hausses conjointes du nombre de véhicules d'une part, et des kilométrages moyens (+ 1,2 % en moyenne annuelle) d'autre part.

L'ensemble des taxis parisiens ont parcouru 1,1 milliard de kilomètres en 2018 (23 % de la circulation des acteurs du T3P), soit en moyenne 58 700 kilomètres dans l'année. Les dernières données disponibles des contrôles techniques des taxis parisiens indiquent qu'entre 2017 et 2018, le parc moyen des taxis parisiens augmente notablement (+ 4,4 %).

Graphique 11 : répartition de la circulation des taxis et VTC en 2018 (données provisoires)

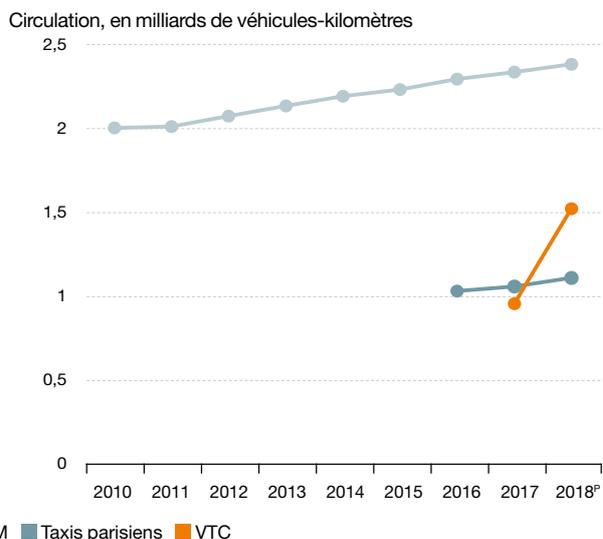
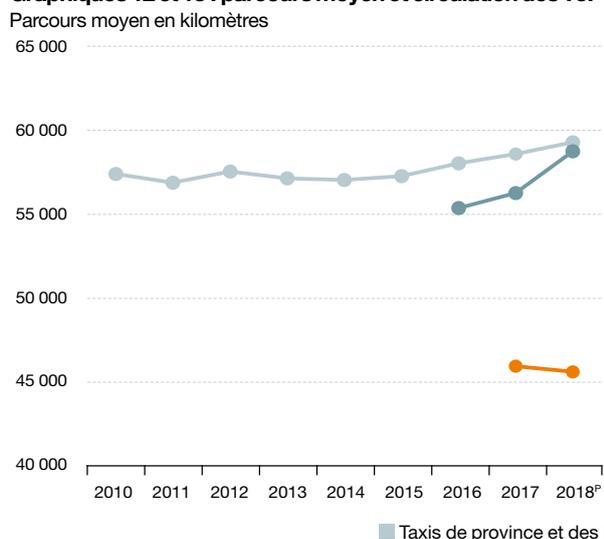


Sources : Utac ; REVTC ; préfecture de police de Paris ; SDES, RSVERO. Calculs SDES

Ils bénéficient probablement de la hausse de la fréquentation touristique à Paris et dans sa région et d'une moindre concurrence des VTC, suite à l'application de la loi Grandguillaume et l'interdiction d'exercice des chauffeurs LOTI n'ayant pas d'équivalence.

En 2018, l'ensemble des VTC ont effectué 1,5 milliard de kilomètres, soit 59 % de distances de plus qu'en 2017. Alors que leur parcours annuel moyen est relativement stable entre 2017 et 2018 (légèrement au-dessus de 45 000 km), la croissance de la circulation des VTC est due à la forte progression des inscriptions de véhicules au registre (+ 65 %).

Graphiques 12 et 13 : parcours moyen et circulation des T3P



p = provisoire Sources : Utac ; REVTC ; préfecture de police de Paris ; SDES, RSVERO. Calculs SDES

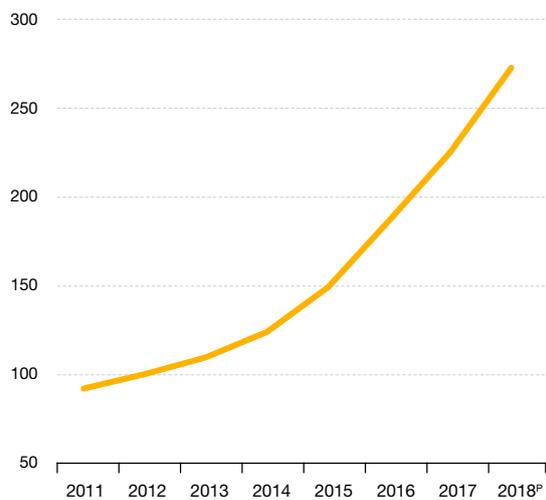
L'activité VTC hors registre

Pour les années antérieures à 2017, le suivi de la circulation des chauffeurs de VTC est plus délicat, du fait, notamment, de la perméabilité des statuts entre chauffeurs VTC et transporteurs LOTI jusqu'à cette date, qui a facilité l'enrôlement de conducteurs par les plateformes (à l'image d'Uber qui a initié son activité en France en 2012).

Quel que soit le statut (VTC ou LOTI), la législation oblige à un contrôle technique spécifique pour les véhicules conduits dans le cadre de ces activités.

Le suivi de ces véhicules en règle vis-à-vis du contrôle technique VTC et LOTI permet de dégager certaines tendances. Ainsi, la circulation relative à cette activité « élargie » de VTC s'est multipliée par 2,7 entre 2012 et 2018 (graphique 14). Cette explosion est due à la fois au fort essor du nombre de véhicules qui a augmenté de +13,5% en moyenne annuelle sur la période, ainsi qu'à la progression du kilométrage annuel moyen à un rythme soutenu (+18% en moyenne annuelle).

Graphique 14 : circulation des VTC et des LOTI
Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2012



p = provisoire

Sources : Utac ; SDES RSVERO. Calculs SDES

Données clés

Les taxis et VTC en 2017-2018



Une accélération importante de la part des VTC par rapport aux taxis



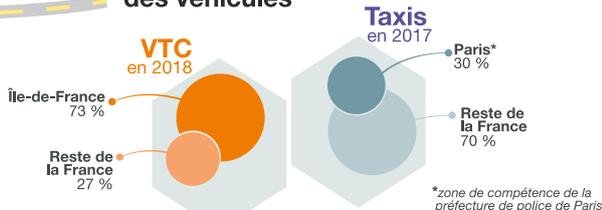
Le nombre de VTC enregistrés a progressé de 65 % en 2018



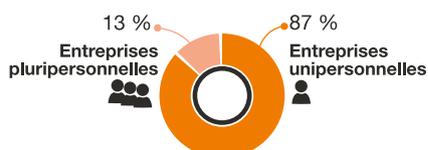
La part des taxis conventionnés pour le transport sanitaire en 2016



La répartition régionale des véhicules



87 % des exploitants VTC sont des entreprises unipersonnelles en 2018



L'offre des taxis et de VTC à Paris, Londres et New York
nb. de véh. pour 10 000 hab. en 2018



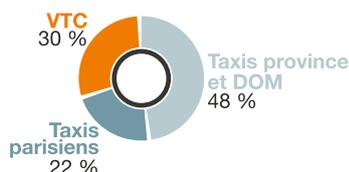
10 022 candidats admis aux examens de conducteurs en 2018



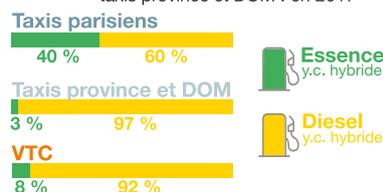
Le nombre total des kilomètres parcourus par les taxis et VTC en 2018

5 000 000 000 Km

La répartition des kilomètres parcourus par ces véhicules en 2018



La part de l'essence et du diesel dans les motorisations
taxis parisiens et VTC : en 2018
taxis province et DOM : en 2017



Annexes

- Méthodologie et sources
- Sigles et abréviations



Méthodologie et sources

S'il est en pleine expansion ces dernières années, le secteur des transports publics particuliers de personnes est aussi marqué par de nombreux changements réglementaires à vocation de régulation. Alors que la demande d'informations sur ce secteur, encore assez peu décrit de manière fiable et pertinente, est de plus en plus prégnante, cela a un impact sur la structuration (et la stabilité) de systèmes d'information mobilisables pouvant produire des données de qualité et comparables entre les professions des taxis et des VTC.

Dans son rapport, l'Observatoire a mobilisé les sources qui privilégient la présentation d'une vision globale et synthétique de l'ensemble du secteur des T3P, en tentant d'être le plus cohérent possible dans les comparaisons de millésimes afin d'apprécier au mieux l'évolution de l'offre de ces dernières années sur l'ensemble du territoire.

LES SOURCES RELATIVES AUX AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT DES TAXIS

Le recensement réalisé en 2016

Malgré un cadre réglementaire plus stable, il n'existe pas de système d'information national de l'activité des taxis qui permette de disposer d'une information permanente et consolidée au niveau national sur les ADS, dont la gestion est effectuée au niveau local. À la suite des réflexions sur la gouvernance du secteur, un recensement d'ADS a été effectué en 2016 par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) du ministère de l'Intérieur. En plus du nombre de licences fixé par arrêté dans les zones de compétences des autorités de délivrance des ADS (maires, présidents d'EPCI compétents, préfectures pour les aéroports), les préfectures ont eu à recueillir des données précises sur chacune de ces ADS : autorités de délivrance, spécificités et identités des exploitants et titulaires, qu'ils soient des personnes physiques (artisans) ou des personnes morales, adresses, etc. Même si la qualité des remontées depuis les autorités de délivrance était assez hétérogène selon les communes et les départements, et que quelques rares préfectures n'ont fourni aucune donnée détaillée, ce recensement a servi de base principale au premier rapport de l'Observatoire publié en 2018. Il a ainsi permis de disposer de premières informations consolidées au niveau national pour caractériser l'offre de taxis en 2016 : nombre d'ADS, répartition territoriale (et notamment communale), description des exploitants et des titulaires des ADS.

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 de la mer (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 premiers rapports concernant l'activité des T3P en 2017 ont été transmis courant 2018. Ils doivent comporter un chiffrage des ADS et, en annexes, une ventilation de celles-ci par autorités de délivrance (communes), issue de la mise à jour du recensement réalisé en 2016.

En 2018, près des trois quarts des rapports de préfecture ont été transmis à l'Observatoire. Au troisième trimestre 2019, manquaient ceux des préfectures de l'Ariège, du Cantal, de la Côte-d'Or, de l'Eure, de l'Isère, du Loiret, du Maine-et-Loire, de la Manche, de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Savoie, du Tarn-et-Garonne, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane. Le nombre d'autorisations de stationnement pour ces départements a donc été estimé. Pour cette raison, les données concernant les ADS de province et des DOM 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.

Les ADS fournies par 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 de 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 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 millésimes des ADS présentés dans ce rapport

Les données les plus récentes concernant les taxis présentées dans ce rapport (*partie 2*) sont relatives à l'année 2017 lorsqu'elles étaient disponibles dans les documents des commissions locales. Dans le cas où elles s'avèreraient manquantes, elles ont été consolidées par les chiffreages obtenus par le recensement réalisé en 2016 par la DSCR, dont l'information est parfois disponible à des niveaux plus fins. De

plus, l'annexe des ADS par l'autorité de compétence n'a pas été transmise par toutes les commissions locales, ce qui ne permet pas de garantir une qualité suffisante pour mettre à jour la répartition des licences taxis au niveau le plus fin en 2017. L'analyse au niveau communal présentée ici se base donc sur les données consolidées les plus récentes, à savoir celles du recensement de 2016. Celui-ci est également la seule source disponible à date qui permette la caractérisation des exploitants et titulaires d'ADS (*partie 3*).

LES DONNÉES 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 est mis à disposition après inscription (renouvelable tous les 5 ans) de l'exploitant et des véhicules. Ainsi, ce registre des exploitants de VTC (géré par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) fournit une mesure précise des exploitants inscrits, ainsi que des véhicules déclarés.

Les VTC en activité réelle

Mesurer une activité au moyen d'un registre peut impliquer un biais certain 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. Le risque serait alors de surestimer la population de VTC et l'enjeu est donc de repérer les véhicules VTC qui continuent de rouler effectivement, afin de caractériser cette activité dont la pérennité est mal connue.

Ainsi, l'exploitation a consisté à croiser les véhicules inscrits au registre et les données de contrôles techniques (*voir infra Les sources sur les véhicules*) afin de sélectionner des véhicules VTC « actifs » présentés dans ce rapport (*partie 2*). Sont ainsi considérés comme tels, des véhicules français âgés de moins d'un an et demi, ou ayant passé un contrôle technique dans les 18 mois, ou les véhicules de collection de plus de 6 ans utilisés à titre dérogatoire. Dans une moindre mesure, il peut s'agir de véhicules étrangers (immatriculés à Monaco ou en Allemagne par exemple).

Pour être considéré encore en activité, un exploitant de VTC (*partie 3*) doit avoir déclaré un véhicule tel que décrit précédemment et ne doit pas être considéré comme ayant statistiquement cessé son activité par l'Insee.

L'offre de VTC est donc mesurée, dans ce rapport, par le nombre de véhicules d'exploitants actifs.

Par ailleurs, dans le cas où un véhicule est partagé par deux exploitants, qui vont par exemple travailler l'un le jour et l'autre la nuit, les deux exploitants sont déclarés actifs mais le véhicule n'est compté qu'une fois.

Enfin, il est admis que le secteur des VTC est exposé à une fraude qui ne serait pas négligeable. Celle-ci peut notamment s'exercer via l'utilisation de véhicules qui ne sont pas enregistrés au registre. La méthodologie utilisée dans ce rapport peut difficilement la mesurer, à ce stade.

LES DIFFÉRENTES SOURCES DISPONIBLES SUR LES VÉHICULES

Le contrôle technique des taxis et des voitures de transport avec chauffeur est obligatoire chaque année et il est à la charge du propriétaire du véhicule.

Pour les taxis de province et des DOM, les données de **contrôles techniques** sont fournies par l'Utac, (organisme technique central du contrôle technique des véhicules). Les informations contenues dans ces données sont l'immatriculation du véhicule, la date du contrôle, le résultat de ce dernier et le kilométrage au compteur. Le suivi d'un véhicule est possible grâce aux immatriculations et à l'historisation des contrôles techniques. Cette source permet ainsi de connaître le kilométrage parcouru par un véhicule entre deux passages au contrôle technique. De plus, en s'appuyant sur l'estimation d'un parc annuel moyen, elle permet d'approcher les distances parcourues par un ensemble de véhicules (*partie 4*). Cette source est particulièrement adaptée dans le cas où ces contrôles sont fréquents, comme pour les véhicules du T3P : il existe d'ailleurs une modalité pour les taxis (de province et des DOM), pour les VTC et pour les LOTI qui permet de classer chacun de ces véhicules.

Jusqu'à fin 2018, les **contrôles techniques des taxis parisiens** étaient réalisés au centre de Chevilly Larue de la préfecture de police de Paris. Les données des deux dernières années ont pu être récupérées pour enrichir la partie 4 du rapport. À partir du 1^{er} janvier 2019, ces taxis peuvent passer leur contrôle technique dans n'importe quel centre agréé : les données deviendront alors accessibles par la source Utac.

Enfin, le **répertoire statistique des véhicules routiers** (RSVERO) est mobilisé pour compléter les sources sur les véhicules en permettant leur caractérisation. Ce fichier, élaboré et géré par le service de la donnée et des études statistiques (SDS), recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le ministère de l'Intérieur

(agence nationale des titres sécurisés), issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV). Le répertoire permet ainsi un suivi des immatriculations et des parcs des véhicules terrestres routiers.

LES AUTRES SOURCES DE DONNÉES

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) dispose d'informations qui remontent des niveaux régionaux et départementaux (*partie 3*). À ce jour, si des agrégations au niveau national sont possibles, ces données ne permettent cependant pas le suivi d'un candidat tout au long du processus d'examen (de l'inscription jusqu'à l'admission). Les travaux de l'Observatoire ainsi que la connaissance du secteur pourraient être enrichis si l'accès aux bases des parcours

individuels était rendu possible, permettant notamment le calcul de taux de réussite pour chaque examen.

Les cartes professionnelles des taxis et des VTC sont délivrées par l'Imprimerie nationale (« IN Groupe ») après validation des demandes par les préfetures. Cette source sera examinée lors des prochains travaux de l'Observatoire, suite à l'avis favorable que le Cnis a émis sur sa demande d'accès à des données au titre de l'article 7bis de la loi du 7 juin 1951 modifiée.

Le **dernier décret d'application de la loi Grandguillaume** relatif à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes est paru au mois d'août 2019. Il prévoit que les professionnels du secteur (dont les plateformes de mise en relation entre des clients et des chauffeurs) communiquent, notamment à l'Observatoire, certaines données détaillées relatives aux courses et aux conducteurs. L'Observatoire participe activement à la rédaction des arrêtés concernant les données dont il sera destinataire et qui constitueront une source supplémentaire inédite pour mieux décrire l'activité du secteur.

Sigles et abréviations

ADS	autorisation de stationnement	LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
APCMA	Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat	ONT3P	Observatoire national des transports publics particuliers de personnes
CGDD	Commissariat général au développement durable	PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
CLT3P	Commission locale du transport particulier de personnes	REVTG	registre des exploitants de voitures de transport avec chauffeur
CNAMTS	Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés	RSVERO	répertoire statistique des véhicules routiers
Cnis	Conseil national de l'information statistique	SARL	société à responsabilité limitée
CNT3P	Comité national du transport public particulier de personnes	SAS	société par actions simplifiée
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie	Scop	société coopérative et participative
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	SDES	Service de la donnée et des études statistiques
DOM	département d'outre-mer	SIV	système d'immatriculation des véhicules
Drees	Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques	T3P	transport public particulier de personnes
DSCR	Délégation à la sécurité et à la circulation routières	TfL	Transport for London (Londres)
EPCI	établissement public de coopération intercommunale	TLC	Taxi and Limousine Commission (New York)
IN	Imprimerie nationale	Utac	Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle
kW	kiloWatt, unité de puissance	Véhicule-kilomètre	unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule routier automobile sur un kilomètre
		VMDTR	véhicules motorisés à deux ou trois roues
		VTC	voitures de transport avec chauffeur

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 1er juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : janvier 2020

ISSN : 2557-8138 (en ligne)
2555-7582 (imprimé)

Impression : imprimerie intégrée du MTES,
imprimé sur du papier certifié écolabel européen.

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Coordination éditoriale : Florence Patin

Infographie : Bertrand Gaillet (CGDD)

Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours



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

Sont présentées des statistiques concernant les années 2017 et 2018, obtenues grâce à l'exploitation de sources inédites qui permettent d'avoir une vision globale et synthétique du secteur.

En 2018, 10 000 candidats ont été admis aux examens de conducteurs de taxis et de VTC. Plus de 17 000 VTC supplémentaires ont circulé, mais l'activité reste dominée par les taxis qui représentent 58 % de l'offre de transport public particulier de personnes. L'ensemble de ces véhicules sont récents ; ils ont parcouru 5 milliards de kilomètres en 2018. 30 % des taxis exercent à Paris, et les régions Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur concentrent 81 % de l'offre nationale de VTC.

**Les taxis et VTC
en 2017-2018**
Rapport de
l'Observatoire
national
des transports
publics particuliers
de personnes



Commissariat général au développement durable

Service des données et 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

