Etude sur les différentes formes de voitures de transport avec chauffeur (VTC)

Juin 2016

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *6t-bureau de recherche*
N° de contrat : **1566C0030**

Coordination technique : *CHASSIGNET Mathieu* – **Service :** *Transports & Mobilité*

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

SYNTHESE

Des données inédites sur les usagers, usages et impacts des VTC

Les voitures de transport avec chauffeur (VTC) sont des services de transport de personnes avec commande préalable. La réservation peut être effectuée soit de façon directe auprès du chauffeur de VTC (par exemple par téléphone) soit par l'intermédiaire d'un opérateur ou d'une plateforme. Les véhicules utilisés pour ce type de transport sont règlementés selon l'arrêté du 26 mars 2015. Ils doivent répondre à un certain nombre d'exigences, notamment en termes de puissance du moteur et de taille. Au contraire des taxis, les VTC ne peuvent pas pratiquer la « maraude », c'est-à-dire prendre en charge un individu qui les hèle dans la rue.

Depuis leur arrivée en France au début des années 2010, les services de VTC font régulièrement l'objet d'une attention médiatique et politique soutenue, en raison de questions sur leur légalité, ainsi que sur le caractère loyal ou non de la concurrence qu'ils font aux taxis.

Ces questions très médiatisées tendent à occulter leur rôle au sens le plus strict, qui est d'offrir une nouvelle offre de transport. Paradoxalement, peu de données publiques existent sur la contribution des services de VTC aux systèmes de mobilité urbaine dans lesquels ils viennent s'insérer.

Cette étude a donc pour objectif de produire des connaissances relatives aux usagers, usages et impacts des services de VTC et pourra permettre de faciliter les décisions de la puissance publique quant à l'adoption d'éventuelles régulations dans le secteur.

L'étude complète se compose d'un état de l'art, basé sur une analyse de la littérature scientifique et technique existante, de l'analyse d'un groupe de discussion avec des chauffeurs et de l'analyse d'une enquête par sondage menée entre décembre 2015 et mars 2016.

Cette synthèse revient plus particulièrement sur les principaux résultats de l'enquête auprès des usagers des services de VTC :

- qui sont-ils ?
- quelles sont les caractéristiques de leurs déplacements ?
- quels sont les impacts des services de VTC sur la mobilité de leurs usagers et sur l'environnement ?

Méthodologie d'enquête

Une enquête a été relayée auprès d'une partie des usagers de trois services de VTC : Snapcar, Uber et Allocab. La forme de l'enquête était un questionnaire internet auto-administré. La période de passation s'est étendue du 10 décembre 2015 au 22 mars 2016. Les trois opérateurs qui ont diffusé le questionnaire ne l'ont proposé qu'à des personnes ayant utilisé leur service au moins une fois dans les douze mois précédant le sondage.

Au total, 6 626 répondants ont complété le questionnaire. L'ensemble des questions posées et l'analyse des réponses sont disponibles dans le rapport d'étude complet.

Ponctuellement, les données obtenues via l'enquête sont mises en regard avec des données concernant les usagers du taxi. Ces données proviennent d'une enquête par sondage réalisée en 2015 auprès de 990 usagers du taxi en France[1].

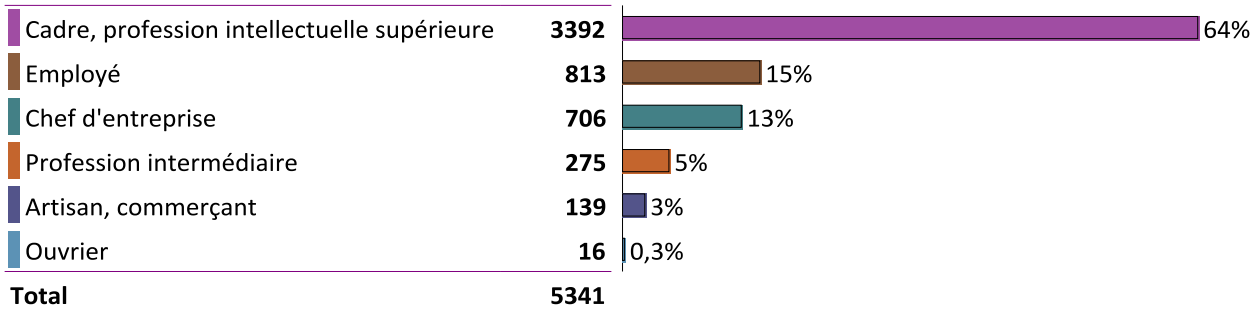
[1] Plus d'informations sur cette enquête sont disponibles à l'adresse http://6t.fr/blog/portrait-du-taxi-en-france-panel-6t/

Les usagers des VTC : profil et motivations

Un profil socioéconomique élevé

Les usagers présentent une très forte surreprésentation des personnes appartenant à la catégorie socioprofessionnelle des « cadres et professions intellectuelles supérieures ». Parmi les usagers des services de VTC faisant partie de la population active, 64 % appartiennent à cette catégorie, contre 15 % des français actifs. De plus, 13 % se déclarent comme chefs d'entreprise.
En comparaison de la population de Paris intra-muros, les usagers des services de VTC présentent également un profil socioéconomique favorisé : on compte deux fois plus de cadres et « professions intellectuelles supérieures » parmi eux que parmi les parisiens.

Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ?



Les usagers se distinguent également par un niveau de diplôme beaucoup plus élevé que la moyenne française : 73 % d'entre eux ont un diplôme de niveau bac+3 ou supérieur, alors que ce n'est le cas que pour 14 % de la population des plus de 15 ans (44% à Paris). 42 % des usagers des VTC sont titulaires d'un diplôme de niveau bac +5 (master) et 17 % sont titulaires d'un diplôme de niveau supérieur à bac +5 (master spécialisé ou doctorat).

Un service qui reste avant tout francilien et commence à se diffuser dans les métropoles de province

En corrélation avec la localisation des services de VTC en France, les usagers habitent quasiment tous dans les grandes métropoles françaises : 76 % d'entre eux résident dans l'aire urbaine de Paris et 15 % résident dans une aire urbaine de plus de 500 000 habitants.
Les usagers ont plutôt tendance à habiter dans la ville-centre de leur aire urbaine : c'est le cas pour 58 % d'entre eux.

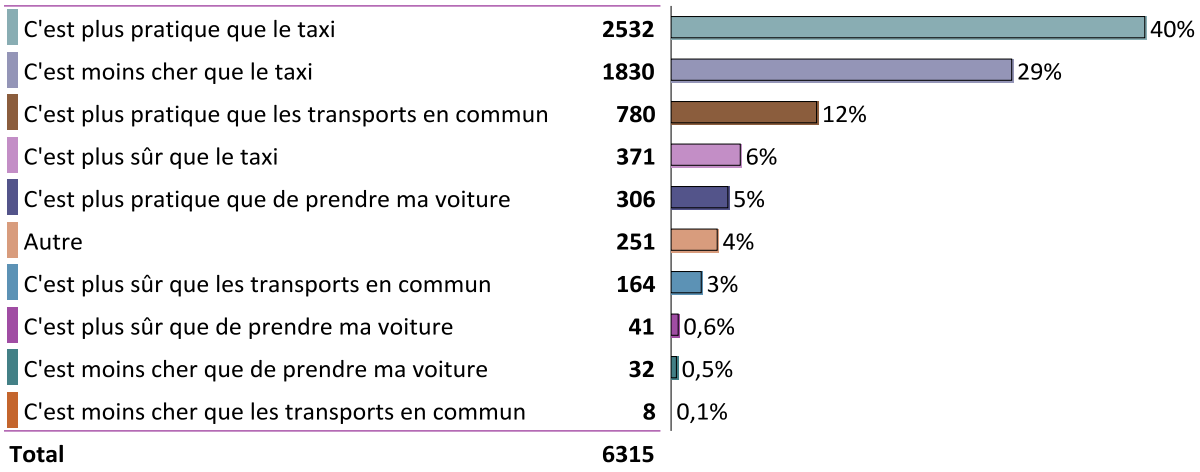
Un service majoritairement utilisé à titre privé

50 % des usagers utilisent les services de VTC à titre privé uniquement, 46 % les utilisent à titre privé et professionnel, 4 % seulement les utilisent uniquement à titre professionnel.

Choisir un service de VTC : le prix n'explique pas tout

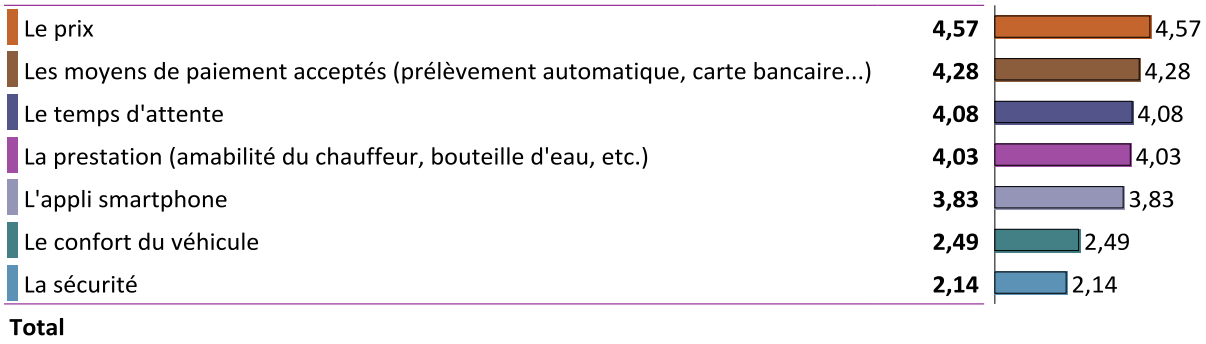
Lorsqu'ils sont invités à qualifier leur choix des VTC par préférence à un autre moyen de transport, les usagers mentionnent dans près de 60 % des cas le côté « plus pratique » : 40 % par rapport au taxi, 12 % par rapport aux transports en commun et 5 % par rapport à la voiture personnelle.
L'aspect économique apparaît à un deuxième niveau, dans 30 % des cas.

Quelle est votre motivation principale pour utiliser les VTC ? (une seule réponse possible)



Les caractéristiques d'un service de VTC que les usagers jugent les plus importantes sont le prix, mais aussi, à un degré d'importance quasiment équivalent, les moyens de paiement acceptés (prélèvement, carte bancaire, etc.), le temps entre la réservation et l'arrivée du véhicule, la qualité de la prestation (amabilité du chauffeur, bouteille d'eau à bord, etc.) ainsi que l'existence d'une application smartphone. On notera qu'ici le prix apparaît comme le critère unitaire le plus important mais que le côté « pratique » est en fait constitué des 4 critères classés en suivant.
Le confort des véhicules, qui fait pourtant partie de la réglementation sur les VTC (les voitures doivent faire au minimum 4,5 m et avoir une puissance d'au moins 115 chevaux), est de fait jugé peu important par les usagers.

Quand vous prenez une VTC, quels sont les éléments les plus importants pour vous ?



Score exprimé sur un maximum de 7 points

Pour certaines catégories d'usagers, le prix n'est pas le critère le plus important. Ainsi, pour les usagers dont le dernier déplacement en VTC était lié à un rendez-vous professionnel, ce sont les options de paiement proposées qui constituent le critère de choix le plus important, suivies par la qualité de la prestation, l'existence d'une application smartphone puis le prix. Le prix est en revanche le critère prépondérant pour les usagers dont le dernier déplacement était lié à une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit).

Critère (note sur 7)	Dernier déplacement : sortie	Dernier déplacement : déplacement professionnel
Prix	4,7	4,0
Moyens de paiement	4,3	4,7
Temps d'attente	4,1	3,9
Appli smartphone	4,0	4,1
Prestation (chauffeur, etc.)	3,9	4,3
Confort	2,3	2,7
Sécurité	2,3	1,8

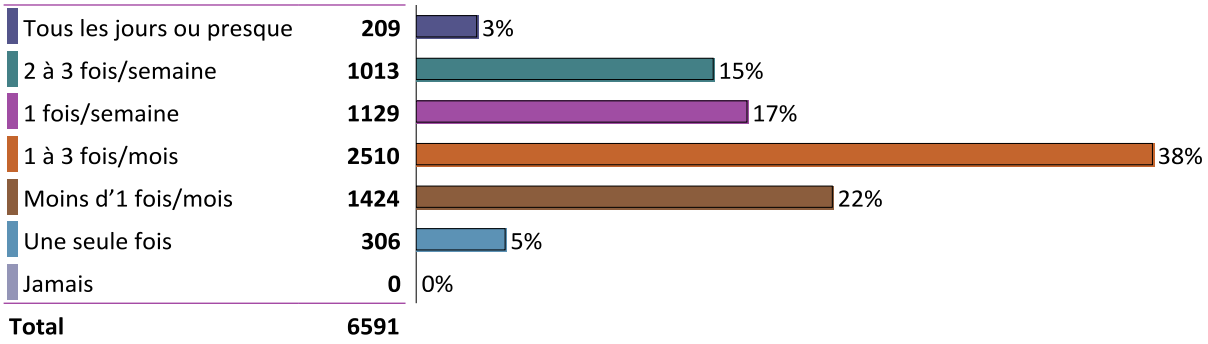
Classement des différentes composantes du service proposé par les VTC, selon que le dernier déplacement était une sortie ou un déplacement professionnel

Les caractéristiques des déplacements en VTC

Un service auquel ses usagers recourent régulièrement

73 % des usagers utilisent un service de VTC au moins une fois par mois et 35 % au moins une fois par semaine. En moyenne, leur utilisation est de 4 jours par mois environ. A titre de comparaison, les usagers du taxi qui résident dans les grandes agglomérations françaises (plus de 100 000 habitants) utilisent le taxi 2,5 jours par mois en moyenne.

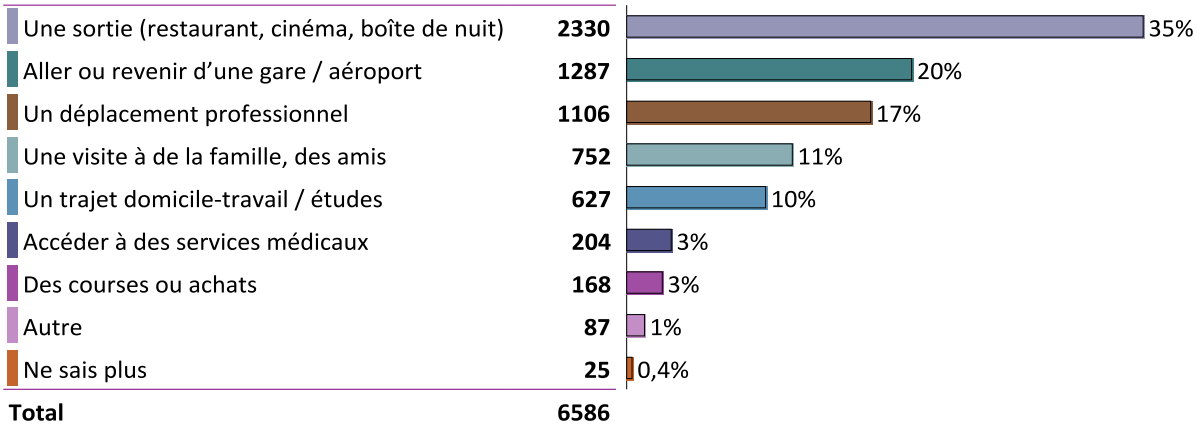
Jusqu'à présent, à quelle fréquence avez-vous utilisé une VTC ?



Un service surtout utilisé pour des déplacements de proximité, avec une prédominance des trajets la nuit et pour les sorties

Il s'agit d'un service utilisé avant tout pour des déplacements de proximité : 76 % des déplacements ont lieu dans l'agglomération de résidence des répondants.
Le motif d'usage principal est constitué par les sorties (35 % des déplacements) suivi par les trajets avec les gares et les aéroports (20 %).

Quel était le motif de ce dernier déplacement en VTC ?



La nuit représente une part importante des déplacements en VTC : 60 % des trajets sont réalisés entre 20h et 8h (contre 41 % des trajets en taxi).

59 % des trajets en VTC sont internes à la ville-centre d'une agglomération. 34 % relient la ville-centre et sa périphérie et 7 % relient deux points de la périphérie.

En termes de durée, de distance parcourue et de coût, les déplacements réalisés en VTC ne sont pas très différents des déplacements réalisés en taxi dans les grandes agglomérations françaises. Les déplacements en VTC ont :

- une durée moyenne de 21 minutes, contre 22 minutes pour le taxi,
- une distance moyenne de 9 km, contre 10 km pour le taxi,
- un coût moyen de 20 EUR, contre 22 EUR pour le taxi.

Le taux d'occupation moyen d'un VTC est de 1,7 passager, comme pour un taxi.

L'impact des VTC sur la mobilité et l'environnement

Une diminution de l'équipement en véhicules motorisés et de l'usage de la voiture personnelle

Les usagers ont été invités à renseigner le nombre de voitures :

- qu'ils possédaient avant d'utiliser les services de VTC
- qu'ils possédaient au moment du sondage.

Il en ressort que l'équipement automobile des usagers diminue de 5 % depuis leur adoption des services de VTC.
Par ailleurs, les usagers dont le nombre de voitures possédées a diminué ont été invité à dire si cette diminution était principalement due à leur utilisation des VTC ou à d'autres raisons (déménagement, évolution de la composition du foyer, changement de travail, ...). En affinant de cette manière le calcul, la diminution du parc automobile que les usagers attribuent directement à l'influence des VTC est de 3 %.

Le solde entre les voitures particulières supprimées grâce aux services de VTC et le nombre de VTC en circulation laisse apparaître qu'entre 21 000 et 30 000 voitures auraient déjà été supprimées de la circulation en France grâce aux services de VTC. A titre de comparaison le parc automobile français est constitué de près 32 millions de voitures particulières.

En outre, 6 % des usagers déclarent avoir évité l'achat d'une voiture grâce aux services de VTC. En extrapolant ce résultat à la population estimée d'usagers des services de VTC en France, estimée à 1,5 million de personnes, les services de VTC pourraient avoir évité l'achat de 93 000 voitures.

On constate également que les services de VTC amènent une partie de leurs usagers à se séparer d'un deux-roues motorisé (pour 1 % d'entre eux) ou à renoncer à l'achat d'un deux-roues motorisé (pour 4 % d'entre eux).

Les VTC n'entraînent pas d'augmentation du trafic automobile

Les usagers ont été invités à déclarer le nombre de km qu'ils parcouraient avant et après leur adoption des services de VTC. Le nombre de kilomètres parcourus en voiture, personnelle et partagée sous ses différentes formes (VTC compris), diminue de 6 % consécutivement à l'adoption des VTC.

km / mois	Voiture personnelle	Location de voiture et taxi	VTC	Total
Avant	534	72	0	606
Après	488	42	40	570
Evolution	-46 (-9%)	-30 (-42%)	+40	-36 (-6%)

Nombre de kilomètres parcourus en moyenne en voiture par un usager des VTC chaque mois, avant et après l'adoption des VTC

La diminution des km parcourus en voiture est moins forte pour les 56 % d'usagers qui attribuent principalement leurs changements de pratiques de déplacement aux services de VTC que pour les 44 % d'usagers qui attribuent principalement ces changements à d'autres facteurs (respectivement 5 % et 8 % de kilomètres parcourus en moins)[2]. La diminution du nombre de km parcourus en voiture attribuable aux VTC est de 2,6 %.
Si l'utilisation des services de VTC accompagne la diminution de l'équipement automobile et des distances parcourues en voiture, ils n'en sont donc pas toujours le facteur déclenchant.

[2] La question posée était la suivante : « Diriez-vous que vos changements d'habitudes en matière d'utilisation des modes de transport sont principalement dues : 1. A votre utilisation des VTC ; 2. A d'autres évènements dans votre vie (arrivée d'un enfant, déménagement, changement d'emploi, etc.) ». La question portait donc sur l'évolution de l'usage de l'ensemble des modes de transport, et non spécifiquement sur l'usage de la voiture. Toutefois, les distances parcourues en voiture varient significativement en fonction de la réponse à cette question.

Les VTC entrent en concurrence avec le taxi et, dans une moindre mesure, avec les transports en commun…

L'usage des services de VTC est aussi corrélé à une diminution de la fréquence d'usage des modes alternatifs à la voiture personnelle. Le moyen de transport dont la fréquence d'usage diminue le plus depuis l'adoption des VTC est le taxi : avant d'utiliser les VTC, les usagers utilisaient le taxi 2,2 jours par mois en moyenne ; aujourd'hui, ils l'utilisent 0,5 jour par mois. En moyenne, les usagers prennent les transports en commun un jour de moins chaque mois, mais ils continuent de les prendre 13,5 jours par mois. Les VTC prennent donc une plus grande part de marché au taxi qu'aux transports en commun.

Le seul mode de déplacement dont la fréquence d'usage augmente (légèrement) consécutivement à l'adoption des VTC est la marche pour des déplacements complets (sans combinaison avec un autre mode sur le trajet) : les usagers l'utilisent en moyenne 0,4 jour de plus par mois.

Jours / mois	Nb de jours d'utilisation avant	Nb de jours d'utilisation après	Evolution
Modes motorisés individuels			
Voiture personnelle	7,1	6,5	-0,6
Deux-roues motorisé	2	1,6	-0,4
Voiture partagée			
Taxi	2,2	0,5	-1,7
Autopartage	0,4	0,4	0
Covoiturage	0,2	0,2	0
Location traditionnelle et entre particuliers	0,4	0,3	-0,1
VTC	0	4,1	4,1
Modes alternatifs à la voiture et au deux-roues motorisé			
Transports en commun	14,5	13,5	-1
Train	3,2	2,4	-0,8
Vélo	2,5	2,4	-0,1
Marche (déplacements complets)	7,3	7,7	0,4

Nombre moyen de jours d'utilisation des différents modes de transport, par usager et par mois, avant et après l'adoption des VTC

On pourrait être tenté d'additionner le nombre de jours d'utilisation de la voiture (personnelle et partagée) et ainsi conclure à l'augmentation de son usage depuis l'adoption des VTC. Cela pourrait paraître en contradiction avec le constat précédent d'une diminution du nombre total de km effectués en voiture. Cependant, les 2 éléments d'explication suivants peuvent être avancés :

- Les jours d'utilisation des différents modes ne traduisent pas un nombre de trajets et leur addition n'est pas forcément pertinente. En effet, un même mode peut être utilisé pour un nombre variable de trajets au cours d'une même journée (aller simple, aller-retour, boucle combinant plusieurs motifs de déplacements,…). Autrement dit un jour d'utilisation d'un mode peut correspondre à un ou plusieurs trajets différents.
- Il est possible que le nombre de trajets effectués en voiture augmente sans que le nombre total de km parcourus n'augmente. Dans ce cas précis il est tout à fait possible que les services de VTC génèrent de nombreux trajets de courte distance (loisirs, sorties,…) et suppriment des trajets en voiture personnelle dont le nombre était certes réduit, mais qui avaient une distance beaucoup plus importante. Les résultats peuvent laisser supposer que les utilisateurs qui se sont séparés d'une voiture réduisent leurs déplacements de moyenne et longue distance, plutôt en dehors de leur agglomération de résidence, ce qui vient compenser une augmentation des déplacements locaux pour l'ensemble des utilisateurs.

… mais créent aussi de la mobilité et ont un impact positif sur l'activité économique locale

En outre, les services de VTC peuvent créer de la mobilité et permettre à leurs usagers de réaliser des activités qu'ils n'auraient pas pu faire sans la possibilité de se déplacer en VTC. Un tiers des usagers considèrent que, de manière générale, depuis qu'ils utilisent les services de VTC, ils réalisent des déplacements qu'ils ne réalisaient pas auparavant. A propos de leur dernier déplacement en VTC, 9 % des usagers déclarent qu'ils n'auraient pas du tout pu faire l'activité pour laquelle ils se sont déplacés s'ils n'avaient pas pu utiliser les VTC, et ce même en la décalant dans le temps.

Les trajets qui n'auraient pas pu être réalisés sont avant tout des déplacements de nuit, liés à des sorties. Selon les usagers, 12 % des déplacements réalisés entre 2h et 6h du matin n'auraient pas pu être réalisés avec un autre mode que les VTC, contre seulement 7 % des trajets réalisés entre 8h et 20h ; 11 % des trajets pour des sorties n'auraient pas pu être réalisés autrement qu'en VTC, contre seulement 5 % des déplacements vers ou depuis les gares et aéroports.

En permettant cette mobilité nocturne liée aux sorties, les VTC ont très vraisemblablement un impact positif sur l'activité économique, en particulier en centre-ville.

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE
DE L'ÉDUCATION NATIONALE
DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
ET DE LA RECHERCHE

ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

www.ademe.fr