

Le marché des taxis et VTC parisiens et la pandémie Covid-19

Introduction

Après une décennie de bouleversements comme peu de secteurs économiques en ont connu, au point de devenir le symbole des disruptions liées au numérique, les transports publics particuliers de personnes (T3P, principalement taxis et VTC) ont été frappés de plein fouet par la crise sanitaire du Covid-19. L'élasticité de l'activité des T3P à un tel choc est en effet bien plus élevée en valeur absolue que celle de l'ensemble de l'économie. Dans le contexte d'une pandémie, ce sont d'abord les interactions physiques qui sont stoppées autant que possible. A l'heure du numérique, une grande partie de l'activité économique a ainsi pu se poursuivre à distance et donc sans recourir à des moyens de transport. Le transport aérien s'est effondré dans la période, et avec lui la présence de non-résidents dans les grandes métropoles. Les réunions physiques ont été réduites au minimum, les sorties et loisirs largement interdits pendant les périodes de confinement, les achats cantonnés aux courses de proximité tandis que les livraisons se substituaient à une large part des consommations en lieux de vente.

Cet impact sur les T3P, observé partout, ne s'est pas pleinement résorbé dans les périodes de déconfinement, par exemple à l'été 2020, pendant lequel le niveau global de l'activité économique était proche de celui de 2019, à quelques pourcents près. Et il est vraisemblable qu'une sortie durable de la pandémie ne permettra qu'un retour progressif et peut-être partiel du secteur des T3P à son niveau d'avant-crise.

Avant d'aborder les conséquences structurelles de la pandémie et les grandes évolutions économiques et sociales de demain, il convient de s'intéresser à la situation de ce marché avant la crise et à ses dynamiques telles qu'elles se présentaient dans un monde sans pandémie : après l'agitation économique et réglementaire sans précédent qui l'a marqué ces dernières années, le secteur présentait de nombreux signes de consolidation.

I. A l'arrivée du Covid-19, un marché parvenu à maturité

A – Une croissance fulgurante de l'offre aux conséquences mitigées

Une disruption majeure

Le marché des T3P a été bouleversé au cours de la décennie 2010 par l'arrivée des voitures de transport avec chauffeur (VTC) et des grandes plateformes de mise en relation des chauffeurs et des clients. Cette disruption majeure du marché a entraîné une augmentation massive de l'offre de T3P. Celle-ci a pu à la fois entraîner une diminution de l'activité des taxis et contribuer à une croissance assez forte de la demande. Sans doute possible, l'arrivée de cette nouvelle offre a ainsi développé le marché des T3P et accru les choix des habitants concernés en leur apportant ou en renforçant une alternative complémentaire à leurs autres modes de déplacement.

Le marché des T3P a progressé bien plus rapidement qu'avant l'existence des plateformes de VTC dans les années 2014-2018. Ainsi, d'après le ministère de tutelle, le nombre de véhicules-kilomètres en VTC ou Loti a été multiplié par 2,2 en France entre 2014 et 2018, la part représentée par la région parisienne étant estimée de 70 à 75% du total de cette activité. Cette croissance s'explique à la fois par une hausse du nombre de véhicules en circulation et du nombre de kilomètres parcourus par véhicule (qui reste toutefois très inférieur à ce même nombre pour les taxis – parisiens ou de province : 45 000 km par an contre près de 60 000 km pour les taxis parisiens et de province), avec notamment une part de chauffeurs de VTC qui exercent en parallèle une autre activité. Les inscrits au registre d'exploitation des VTC (REVTC) en France, la donnée la plus fiable sur l'activité, sont passés de 13 500 mi-2015 à 47 500 début 2020 (dont 22 800 pour la zone de la préfecture de police de Paris). Cette croissance spectaculaire intègre toutefois le basculement des exploitants en statut Loti¹ vers le statut VTC, et masque probablement une part significative d'exploitants devenus inactifs mais toujours inscrits (au moins 14% des inscrits fin 2017 auraient ainsi cessé leur activité en 2018²). Les données relatives aux micro-entrepreneurs³ font état d'une grande part d'inscrits « économiquement inactifs » au sens de l'Acoss (c'est-à-dire n'ayant enregistré aucun revenu au cours des quatre derniers trimestres) : 41% en 2019 pour la branche des T3P.

Encadré 1 - Les données du marché T3P en France : un retard inexplicable

La « loi Grandguillaume » définissant le cadre actuel de la régulation du marché des T3P date du 29 décembre 2016. Pourtant, plus de quatre ans après sa publication, le dispositif de collecte de données sur l'activité du marché n'est toujours pas en vigueur. Le décret correspondant est paru

¹ Le statut de capacitaire issu de la loi « Loti » (Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982), très accessible, a été largement utilisé dans le flou qui a précédé l'encadrement progressif du statut de VTC dans la loi française, avec les lois Thévenoud (2014) et Grandguillaume (2016). Cette dernière a organisé une voie de passage et de régularisation des ex « Loti » vers le statut de VTC jusqu'au printemps 2018.

² Commissariat général du développement durable, 2020

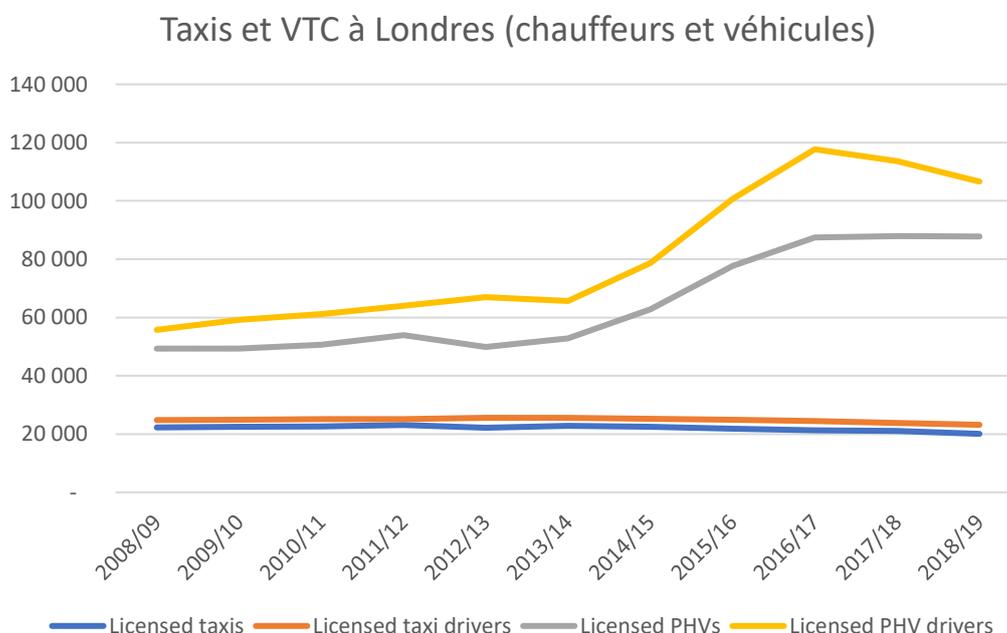
³ Dénomination réglementaire du régime appelé précédemment auto-entrepreneuriat.

seulement en août 2019, et les arrêtés d'application sont toujours en cours de rédaction. De ce fait, la France dispose de peu de données, et souvent avec du retard, sur l'activité effective des T3P. C'est particulièrement frappant s'agissant de l'agglomération parisienne, là où des métropoles équivalentes ont depuis plusieurs années des données précises et à jour.

Pour la France et Paris, il faut donc encore se satisfaire pour l'essentiel des rapports annuels succincts des commissions locales des T3P, et de leur consolidation dans un document également annuel du ministère de tutelle, avec l'appui de données d'autres administrations qui ne sont pas spécifiques aux T3P mais fournissent certaines informations agrégées sur leur activité (Insee, Acoiss...). Un arrêté conforme à l'intention du législateur devrait permettre de connaître à intervalles réguliers (au moins une fois par an) les flottes concernées, les effectifs de chauffeurs par catégorie, les entrées et sorties dans chaque catégorie, les volumes de courses effectuées par mois...

La croissance spectaculaire de la présence de VTC sur ce marché était observable à la même période dans beaucoup de grandes métropoles⁴, où le développement des applications de mise en relation est la plus naturelle (aux Etats-Unis, les 9 agglomérations principales représentaient ainsi 70% du nombre de trajets en VTC en ne pesant que moins d'un quart de la population du pays).

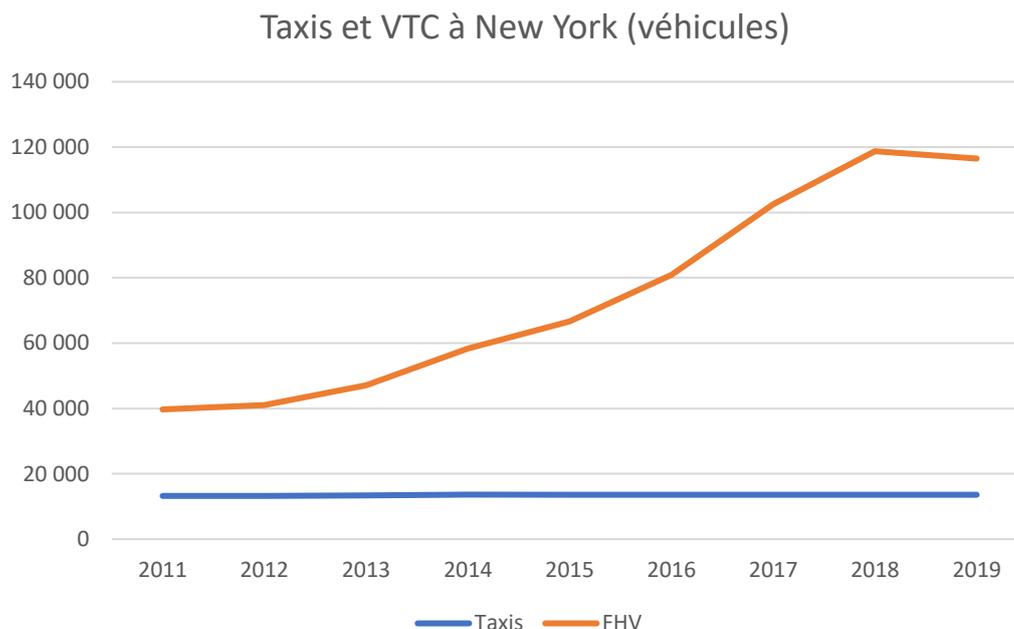
A Londres, l'une des rares grandes métropoles avec New York où préexistait déjà un marché important de VTC avant l'apparition des grandes plateformes, le nombre de véhicules et de chauffeurs connaissait un bond majeur entre 2013/2014 et 2017/18 (doublement du nombre de chauffeurs en 3 ans), avant de se stabiliser (graphique 1).



⁴ La problématique des taxis doit surtout se comparer à populations similaires, car la demande, et souvent l'offre de taxis sont une fonction plus exponentielle que linéaire de la population (une population double va supposer un marché bien plus de deux fois plus important). Plutôt que des comparaisons entre villes d'un même pays, il faut donc comparer sur ce marché des villes à la taille et aux problématiques similaires.

Graphique 1 – Source : Transport for London (PHV : VTC)

Les données relatives à New York sont assez similaires, avec une progression très soutenue de l'activité et du nombre de VTC depuis les années 2012-13 (graphique 2). Sur l'ensemble des Etats-Unis, le nombre de trajets en T3P aurait ainsi triplé entre 2012, année où l'activité des plateformes de VTC était encore quasi inexistante, et 2018. Dans la même période, les trajets en taxis auraient diminué de plus de 50% sous l'effet de cette nouvelle concurrence.



Graphique 2 – Source : NYC Taxi and Limousine Commission (FHV : VTC)

B – Des externalités négatives nombreuses

Une forte contribution à la congestion des villes

Comme on l'avait souligné il y a 5 ans⁵, à population constante (résidents et voyageurs), les déplacements dans une métropole sont relativement stables dans le temps. Hors l'effet de croissance de la population, l'évolution de l'activité d'un mode de transport résulte donc principalement de substitutions modales. C'est ce qui a été observé dans la décennie pour les T3P : la hausse globale de l'activité du secteur, constatée à peu près partout, a résulté de déplacements qui pour l'essentiel auraient été réalisés selon un autre mode de transport. En revanche, le nombre de déplacements quotidiens par habitant s'est avéré stable de 2008 à 2018 en Ile-de-France, à 3,8⁶.

⁵ Stacian, 2016

⁶ Omnil, 2019

Plusieurs études menées en 2017-2018 sur les grandes métropoles américaines⁷ font ainsi ressortir un pourcentage compris entre 2 et 22% des utilisateurs de VTC qui n'auraient pas effectué leur déplacement en l'absence de l'offre existante de VTC (12% à New York). Autre constat frappant de ces enquêtes, seulement 40% auraient choisi un taxi ou une voiture personnelle pour effectuer leur trajet : pour 60% des courses en VTC, il s'agit de déplacements qui n'auraient pas été effectués sur la route sans cette nouvelle offre, mais par exemple en transports en commun. La même étude estime que pour un kilomètre de trafic en véhicule particulier retiré grâce à l'offre de VTC, ceux-ci ajoutent 2,6 kilomètres de trafic dans la ville du fait de leur activité, notamment car la substitution modale avec la voiture est faible, mais aussi du fait du trafic parcouru à vide entre deux clients (représentant 37% du temps de conduite du VTC).

Les données sur le trafic global dû aux VTC dans les centres-villes sont impressionnantes. Ainsi, *Transport for London* chiffrait en mars 2019 le trafic du centre de Londres (*central London*) composé à 29% de VTC. Ce chiffre reculait à 19% sur la première couronne (*inner London*) et à 8% dans la deuxième couronne (*outer London*), confirmant la concentration de l'activité en cœur de métropole. Il a aussi été observé⁸ que l'arrivée des plateformes dans les villes américaines coïncidait avec une légère augmentation du parc automobile : les achats de véhicules par les chauffeurs effectifs ou potentiels de VTC auraient plus que compensé le recul du parc lié à la nouvelle offre de mobilité.

L'impact des VTC sur la congestion des grandes villes est donc considérable. Cette externalité négative de l'accroissement de l'offre de T3P est devenue un sujet majeur dans beaucoup de métropoles qui, dans le même temps, cherchaient à réduire le trafic automobile dans les villes. A noter qu'à Paris, en dépit d'une nette réduction de la flotte automobile au cours des dernières années, la vitesse moyenne de circulation a continué de reculer, et même plus fortement de 2014 à 2018 qu'au cours des dix années précédentes (de 16,4 km/h sur le réseau instrumenté en 2004 à 15,2 km/h en 2014 et 13,9 km/h en 2018⁹), avec notamment l'implication de cette nouvelle flotte effectuant un grand nombre de kilomètres par véhicule dans un périmètre réduit.

Outre cette hausse du trafic et des embouteillages, cette offre nouvelle contribue par là même à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de particules dans ces zones urbaines, le parc de véhicules restant encore très largement à moteur thermique. La moindre qualité et performance environnementale des VTC est d'ailleurs très nette dans le cas parisien¹⁰ : seuls 11,3% des VTC étaient hybrides ou électriques à fin 2018, contre 87,2% en diesel, ces proportions étant respectivement de 40,1% et 59,2% pour les taxis de Paris. De même, 16% des taxis parisiens dépassaient les 4 ans d'âge, contre 40% des VTC.

La problématique de la congestion urbaine n'est pas la seule à avoir suscité des débats autour de cette évolution du marché des T3P. Dans la plupart des pays, l'offre préexistante reposait

⁷ Schaller, 2018

⁸ Ward & al, 2020

⁹ Observatoire des déplacements à Paris, 2019. Réseau instrumenté : ensemble des grands axes de circulation de Paris où sont mesurés flux et vitesse de circulation.

¹⁰ Commissariat général au développement durable, 2020

exclusivement sur des taxis dont l'entrée dans la profession, le nombre et les tarifs étaient encadrés. L'émergence d'une concurrence ne faisant pas l'objet des mêmes contraintes a conduit à s'interroger sur le devenir des taxis et l'équité des conditions de marché. La protection des clients face à différents risques posés par les nouveaux entrants (agressions, difficultés de retrouver les chauffeurs après une course, accidents, horaires de travail excessifs...) a également conduit les autorités compétentes à réagir progressivement face à ce bouleversement du marché. Au-delà, la soutenabilité économique du modèle des VTC (tarifs très agressifs, commissions importantes des plateformes, problématique des revenus et de la protection sociale des chauffeurs...) a aussi alimenté les réflexions un peu partout dans le monde.

Une régulation nécessaire à plusieurs titres

Les plateformes de VTC sont apparues dans un environnement réglementaire qui ne l'avait pas prévu. Face à ce vide de régulation, des législations multiples ont été prises dans la plupart des pays pour s'adapter à l'arrivée des VTC, allant de l'interdiction pure et simple dans certains pays à la mise en place d'une régulation qui s'est précisée au fil du temps dans beaucoup de métropoles occidentales. A Paris (sous l'autorité du législateur national), comme à Londres et New York (par les régulateurs locaux), des règles ont imposé l'enregistrement obligatoire des opérateurs, des véhicules et des chauffeurs. L'activité a été strictement cantonnée à la course sur réservation, à l'exclusion de la maraude permise aux taxis. Ces derniers ont aussi conservé leurs privilèges de stationnements (stations) et de circulation (voies réservées). Des exigences relatives aux chauffeurs de VTC ont été introduites un peu partout pour assurer une qualité de service minimale aux clients : maîtrise de la conduite, connaissance de la réglementation, maîtrise de la langue officielle et le cas échéant de l'anglais... Les véhicules utilisés, au départ sans contrainte, ont été aussi encadrés, notamment après l'interdiction quasi-totale dans le monde de l'offre des plateformes mettant en relation de simples conducteurs particuliers avec des clients.

Une attention soutenue a été portée au respect des réglementations imposées aux VTC mais aussi à la sécurité des passagers. Aux Etats-Unis, notamment, le très grand nombre de crimes et délits commis par des chauffeurs de cette nouvelle offre (et en particulier d'agressions sexuelles) a conduit à relever les exigences sur la connaissance de leurs antécédents judiciaires.

Les régulations ont pu aller plus loin quand il est apparu comme évoqué plus haut que les VTC contribuaient massivement à la congestion des grandes villes où ils étaient implantés. Certains ont choisi de taxer la circulation dans certaines zones des métropoles (mise en œuvre à Londres, dans de nombreuses agglomérations américaines, souvent évoquée à New York), en traitant le cas échéant différemment taxis et VTC, d'autres de limiter purement et simplement le nombre de VTC autorisés, pour une période limitée et renouvelable (encore en vigueur actuellement à New York – *Local Law 147* de 2019 –, avec des exceptions pour les véhicules accessibles aux PMR¹¹ ou électriques). Le respect des règles relatives au contrôle et au suivi des chauffeurs a pu aller plus loin, comme avec le retrait à deux reprises de la licence d'Uber par *Transport for London*, sans que la mesure soit finalement exécutée compte tenu des appels formés par la société.

¹¹ Personnes à mobilité réduite

En dépit de ces régulations, le secteur et d'abord l'activité de VTC semblent marqués par une fraude encore importante. A Paris, d'après les données de la préfecture de police, près de 3 000 infractions ont été relevées en 2019, en particulier au titre d'une signalisation manquante, d'un usage de carte professionnelle falsifiée ou utilisée par un autre chauffeur que son titulaire, etc. A New York, le régulateur constate une fraude toujours endémique, en particulier s'agissant de la maraude interdite de VTC dans la ville (plus de 10 000 infractions sanctionnées en 2019) ou des chauffeurs ou intermédiaires opérant sans licence (plus de 7 500 verbalisations en 2019).

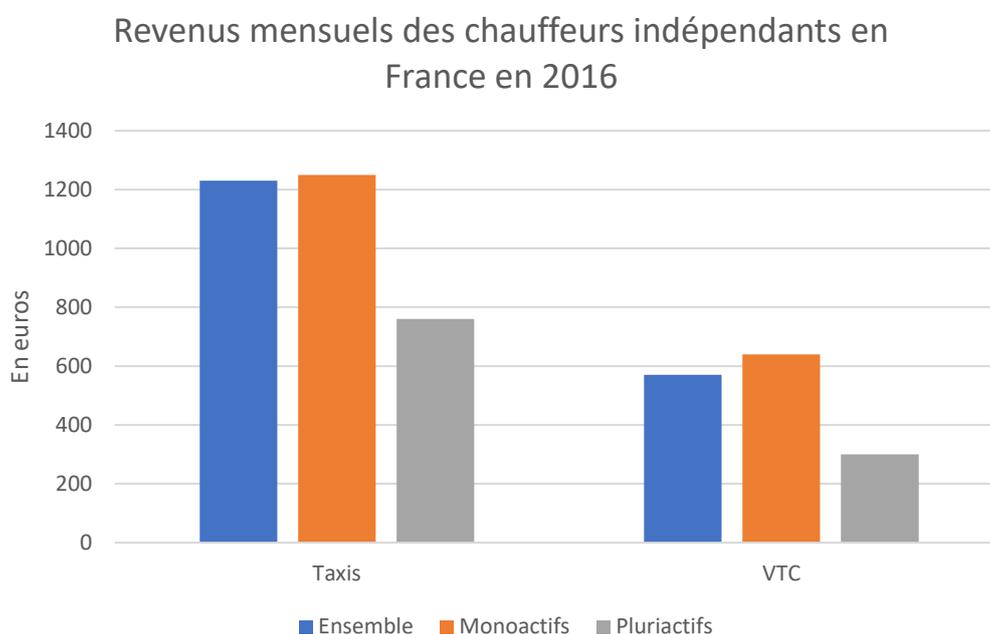
Les chauffeurs de VTC, une population au turn-over élevé et souvent précaire

Une autre problématique est apparue un peu partout, à la fois comme cause et conséquence de l'augmentation brutale de la population de chauffeurs de VTC. Non seulement l'activité des taxis s'en est trouvée affectée, mais la population des chauffeurs VTC est apparue comme très fragile. Le concept des plateformes de VTC, une simple « technologie » mettant en relation des clients et des chauffeurs « partenaires » des plateformes, a été discuté devant beaucoup de tribunaux, que les plaignants aient été des groupements de taxis jugeant la concurrence déloyale, ou qu'il s'agisse, plus souvent encore, des chauffeurs de VTC eux-mêmes ou des régulateurs et des caisses de sécurité sociale considérant que ces chauffeurs devaient être requalifiés en salariés de ces plateformes. Contrairement aux taxis pour lesquels le tarif des courses est fixé par le régulateur (ainsi que le nombre de licences), les chauffeurs VTC dépendent exclusivement des plateformes pour le prix, la fourniture et l'exécution des prestations. La question du lien de subordination des chauffeurs aux plateformes a ainsi contraint celles-ci à ajuster un certain nombre de leurs règles internes, par exemple en permettant aux chauffeurs d'exercer sur plusieurs plateformes à la fois ou encore en supprimant les sanctions relatives à leur absence de réponse à des courses proposées pendant leur temps de connexion.

Ces ajustements n'ont toutefois pas suffi à mettre un terme aux poursuites engagées contre les plateformes, la bataille la plus marquante s'étant déroulée en Californie. Après de nombreuses décisions de la justice de l'Etat allant dans le sens d'une requalification de cas individuels, le Congrès de Californie adopta en 2019 une loi (*Assembly Bill 5*) faisant reposer sur le contractant la charge de la preuve d'une relation sans lien de subordination, et impliquant dans les faits une reclassification massive des chauffeurs de VTC en salariés. Uber, Lyft et d'autres plateformes de mise en relation avec des indépendants contestèrent sans succès la loi et son application en justice, avant d'engager une bataille référendaire sur le sujet, à laquelle l'application de la loi s'est trouvée suspendue. Ces plateformes ont dépensé plus de 200 millions de dollars dans cette campagne, et fait état de conséquences désastreuses sur l'emploi en cas de défaite. Pour Uber, outre une hausse du prix des courses comprise entre 25 et 100%, la loi aurait comme conséquence, si elle était généralisée dans le pays, de réduire le nombre de chauffeurs inscrits à leur service de 1,2 million aux Etats-Unis à environ 250 000, le maximum d'emplois salariés à plein temps pouvant être financés par leur activité selon le géant des VTC. La « proposition 22 » soutenue par les plateformes l'a emporté avec 58% des voix des électeurs californiens à l'élection générale du 3 novembre 2020.

Pour autant, cette victoire dans les urnes confirme le bien-fondé des arguments critiquant la précarité de la situation des chauffeurs de VTC, les plateformes reconnaissant à cette occasion leur incapacité à assurer le même service au même prix si, notamment, elles avaient dû garantir le salaire minimum à leurs chauffeurs.

C'est aussi ce qu'on observe en France, où la condition des chauffeurs VTC a suscité des procédures de chauffeurs et des Urssaf dans le même sens qu'à l'étranger. Les données publiées par l'Insee début 2020 et relatives à l'année 2016¹² illustrent la faiblesse des revenus de ces chauffeurs, confirmant notre estimation précédente¹³ : le revenu moyen des chauffeurs de VTC était alors près de moitié inférieur à celui des chauffeurs de taxis, et proche du niveau du RSA.



Graphique 3 – Source : Insee, 2020

A l'époque, 57% des chauffeurs VTC étaient micro-entrepreneurs, contre moins de 1% pour les taxis. Même si beaucoup de nouveaux chauffeurs VTC ont pu avoir recours depuis à la forme sociétaire, ils restent encore nombreux sous le statut de micro-entrepreneur, avec près de 20 000 inscrits en France fin 2019, en progression de 35% depuis 2017 (contre une quasi stabilité de la population du secteur sous statut classique d'indépendant). Sous ce statut, leurs revenus annuels ont pu bénéficier du doublement du seuil maximum de chiffre d'affaires à partir de 2018, une contrainte forte jusqu'alors. Pour autant, d'après l'Acoss, le revenu moyen sous ce statut et dans cette activité n'aurait progressé qu'aux alentours de 650 euros par mois.

¹² Brasseur & Lambrey, 2020

¹³ Stacian, 2016. L'estimation était alors celle d'un micro-entrepreneur qui saturait le plafond de revenu autorisé sous ce statut, et générerait un revenu mensuel de 568 euros, là où l'étude de l'Insee chiffre à 590 euros le revenu moyen d'un indépendant VTC, quel que soit son statut.

La précarité structurelle de la profession de chauffeurs VTC explique certainement le turn-over élevé observé un peu partout, et qu'on peut estimer supérieur à 20% à Paris au vu des statistiques sur l'évolution de l'effectif et le nombre de nouveaux entrants dans la profession (après succès aux examens). Cette volatilité s'explique aussi par les effets temporaires de dispositifs qui dynamisent l'accès à la profession, et en particulier l'Acre. Ce mécanisme de Pôle emploi constitue en effet une forte incitation à l'entrée d'un demandeur d'emploi dans cette profession où la barrière à l'entrée reste faible, avant son extinction au bout de 3 ans d'activité (et désormais, depuis 2020, après un an). Outre un coût élevé pour les finances publiques, ce dispositif de solvabilisation de l'activité de VTC contribue à distordre la concurrence en défaveur des professionnels plus anciens et accroît le turn-over structurel dans les T3P, incitant notamment à l'arrêt de l'activité lorsque les mécanismes de soutien financier prennent fin.

Encadré 2 – La solvabilisation temporaire de l'activité de VTC par les dispositifs de Pôle Emploi

Les demandeurs d'emploi peuvent disposer de l'aide à la création ou à la reprise d'une entreprise (Acre). En l'occurrence, en créant une entreprise (et en ayant le contrôle effectif de celle-ci), un demandeur d'emploi peut bénéficier d'une exonération de cotisations sociales sur les revenus. Cette exonération est totale pour des revenus inférieurs à un plafond (30 852 euros en 2020, un niveau élevé en comparaison des revenus observés des chauffeurs de VTC¹⁴), et porte sur les cotisations des branches vieillesse, maladie et famille (la CSG-CRDS et les cotisations retraite complémentaire, accidents du travail, fonds national d'aide au logement et versement transport restent dues). L'exonération des mêmes cotisations est d'au plus 50% et dégressive pour un revenu supérieur (en 2020, entre 30 852 et 41 136 euros), et nulle au-delà de ce deuxième plafond.

Ce dispositif a été sensiblement réduit en 2020 : il ne concerne désormais que les douze premiers mois d'activité. Jusqu'en 2019, il portait sur les 3 premières années d'activité, toujours en totalité en deçà du premier plafond, et à un taux maximum dégressif de 75% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième pour un revenu compris entre les deux seuils.

L'Acre est par ailleurs cumulable avec le maintien de l'ARE (allocation chômage), ces allocations étant toutefois diminuées des montants perçus dans le cadre de la nouvelle activité. Les créateurs / repreneurs ont toutefois la possibilité d'optimiser ces montants (surtout s'ils peuvent rapidement disposer d'un revenu d'activité supérieur à leur indemnisation de demandeur d'emploi) en demandant le bénéfice de l'aide à la reprise ou à la création d'entreprise (Arce). L'Arce permet d'obtenir à la création de l'entreprise 45% des droits restants sous forme de capital (en deux versements, à la création et six mois après sous condition de poursuite de l'activité), ce qui peut notamment servir à l'acquisition du véhicule pour un métier de VTC. En cas d'arrêt de l'activité d'entrepreneur, il est possible de bénéficier du résidu d'allocations chômage non versées via l'Arce.

Au total, le cumul de l'Acre et de l'ARE ou de l'Arce avec les revenus de l'activité de l'entreprise créée peut représenter une forte incitation à une création d'entreprise plutôt qu'à la reprise d'un autre emploi salarié. Ainsi, dans le cas d'un demandeur d'emploi au préalable salarié au Smic et dont les droits sont au maximum (24 mois d'indemnisation pour un demandeur d'emploi de moins de 53 ans), il est possible de gagner au moins autant en brut que dans l'activité précédente (en supposant

¹⁴ Brasseur & Lambrey, 2020

qu'elle était rémunérée au Smic) avec peu de cotisations sociales (par exemple, 5870 euros économisés grâce à l'Acre pour un revenu avant cotisations de dirigeant non-salarié déclaré à 20 000 euros) et en disposant du versement de l'Arce, qui représenterait en l'espèce environ 9400 euros. Dans le cas d'espèce, le revenu net du chauffeur, qui serait de 10 740 euros pour l'année en temps normal (au-dessus des revenus moyens enregistrés pour les chauffeurs de VTC), atteindrait environ 26 000 euros la première année d'activité pour un chauffeur-entrepreneur cumulant l'Acre et l'Arce. **Un revenu multiplié donc par 2,4 la première année d'exercice, et encore majoré de plus de 50% tant que l'Acre est en vigueur** : un dispositif social à la fois très coûteux pour les finances publiques et source d'une incitation de court terme contribuant à un turn-over important dans la profession.

C – Une stabilisation progressive observée avant la pandémie

A Paris, une consolidation apparente

S'agissant des taxis, le nombre d'autorisations de stationnement (ADS)¹⁵ est resté relativement stable depuis 2015 (18 524 ADS au maximum début 2020 contre 17 770 en 2015). Il est par ailleurs possible qu'une petite partie ne soit pas exploitée de manière effective. Le volume de l'activité, s'il résiste bien à l'émergence des VTC, semble toutefois lui aussi sur un plateau avec une croissance qui aurait été de l'ordre de 1% pour les centraux de réservation en 2019 (les courses prises dans la rue étant elles en diminution), une croissance qui aurait toutefois été peut-être supérieure avec un nombre d'ADS plus élevé.

Sans données aussi précises sur 2019 et le début 2020 pour les VTC de la région parisienne, on peut toutefois observer que les inscrits au REVTC, dont le nombre a explosé en 2017 et 2018 avec notamment la régularisation des anciens chauffeurs sous statut « Loti », semblait se tasser en 2020. La préfecture de police fait ainsi état d'un nombre d'inscrits qui aurait progressé de moins de 10% entre la fin 2018 et la fin 2019. Par ailleurs, une partie des inscrits seraient là aussi sans activité effective : la profession connaît un taux de turn-over très important, avec une part significative d'inactifs inscrits comme VTC. Cela s'observe par exemple dans le taux d'auto-entrepreneurs¹⁶ du secteur des T3P (quasi exclusivement des VTC) qui n'étaient pas « économiquement actifs » en 2019 (voir page 3) ou encore ce qui ressort des radiations en tant qu'auto-entrepreneur dans ce secteur (un tiers du total radié en 2019 dans l'ensemble du secteur des transports), ou également depuis le REVTC.

Un autre indicateur de stabilisation du marché concerne les transactions sur les ADS¹⁷. Alors que le prix moyen de celles-ci s'était effondré à Paris d'environ 220 000 euros fin 2014 à 120 000 euros au printemps 2016, ce chiffre s'est plutôt stabilisé depuis, à 119 000 euros en 2018 et 114 000 euros en 2019. Le nombre de transactions a par ailleurs été relativement similaire en 2018 et 2019, ce qui

¹⁵ L'ADS est le titre requis pour pouvoir exercer comme taxi.

¹⁶ Statut désormais libellé « micro-entrepreneur ».

¹⁷ Données de la préfecture de police de Paris.

laisse supposer qu'il n'y a plus d'effet de panique ou de précipitation à revendre une licence compte tenu de l'existence du secteur des VTC.

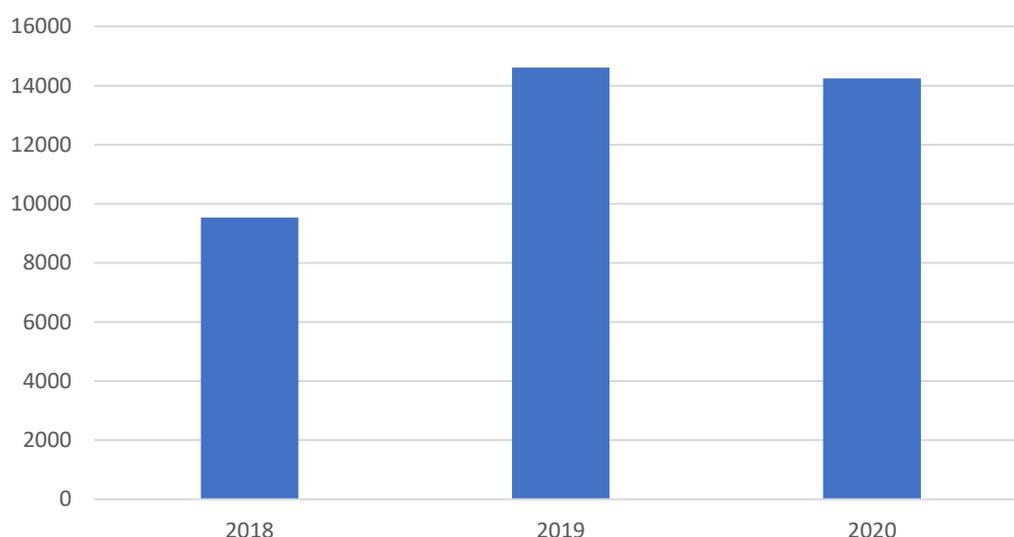
De même, les effectifs salariés du secteur des taxis et des VTC recensés par l'Acoss (y compris dirigeants assimilés salariés, par exemple en SASU), et qui constituent donc une part de la population des chauffeurs taxis et VTC, ont modérément progressé au cours des dernières années (+2% en 2018, +4% en 2019, à 29 582 pour la France entière).

Dans un autre registre, « l'enquête globale transports » de l'Onil indiquait pour 2019 un ratio de 60% des déplacements en T3P en VTC et de 40% en taxis, ce qui là encore semble indiquer, relativement aux flottes respectives (avec moins de courses pour un VTC, dont l'activité est plus souvent partielle, que pour un taxi) une certaine stabilisation du marché en se référant à la base mieux renseignée d'une activité à peu près étale en 2019 pour les taxis.

Enfin, après un bond des candidatures en 2019 aux examens de taxis et VTC principalement attribuable aux candidats VTC, on observe une stabilisation en Ile-de-France malgré un grand nombre de sessions organisées en 2020, notamment après le premier confinement. Si les difficultés du secteur dues à la pandémie ont pu constituer un frein à ces inscriptions, la situation économique globalement dégradée aurait pu au contraire soutenir le nombre de candidatures dans cette profession. Il est à noter par ailleurs que les données sur le nombre d'inscrits ne reflètent pas le total de nouveaux entrants, ni même de nouveaux candidats à l'accès à la profession, puisqu'il est possible de candidater plusieurs fois la même année, sans limitation, en cas d'échec aux examens (épreuves écrites et pratiques). En 2018, le nombre de nouveaux admis aux deux professions dans l'année était ainsi de 8 301. Le taux de succès aux examens est par ailleurs élevé (taux d'admissibilité en Ile-de-France de 79% en 2018, de 70% en 2019 et de 77% en 2020¹⁸).

¹⁸ Données de la Chambre régionale des Métiers et de l'Artisanat d'Ile-de-France.

Inscrits aux épreuves d'admissibilité taxis - VTC - VMDTR en Ile-de-France



Graphique 4 – Source : Commissariat général du développement durable et CRMA Ile-de-France ;
VMDTR : motos-taxis

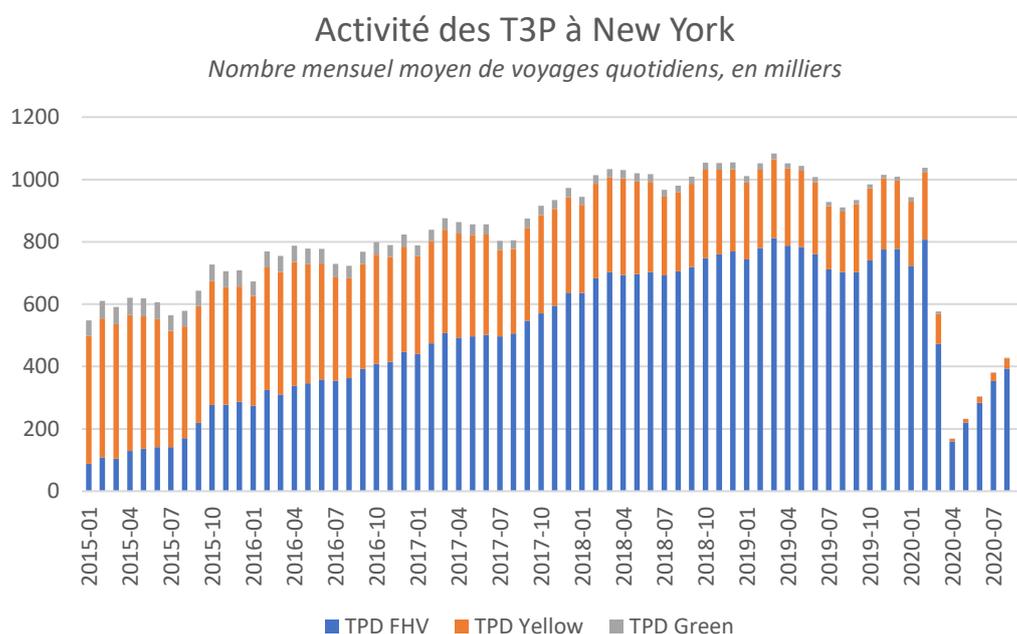
A l'étranger, des données précises du tassement du marché avant l'épidémie

La fin des années 2010 a semblé marquer dans la plupart des grandes métropoles occidentales l'arrivée à maturité du « phénomène » VTC. Avec un cadre de régulation désormais en place et en cours de stabilisation, la croissance spectaculaire de cette activité a commencé à montrer des signes de ralentissement. C'est à la fois une forme d'équilibre offre-demande qui semble se dessiner, les effets de substitution décrits précédemment étant arrivés à un plafond, mais aussi la conséquence d'une limite intrinsèque au modèle : à partir du moment où la chaussée est plus encombrée par les flottes des T3P, l'offre s'auto-limite, car les temps d'attente et de course s'allongent et freinent donc la demande pour ce mode de transports¹⁹.

A Londres, l'année 2019 a marqué un léger recul de l'ensemble des T3P, avec une diminution de 2% des trajets en T3P par rapport à 2018 (dans le contexte d'une hausse de 0,4% de l'ensemble des trajets). Le nombre de chauffeurs de taxis passait sous les 20 000 en 2019/20, tandis que celui des chauffeurs de VTC augmentait légèrement à 115 000 après deux années de recul, et toujours en-dessous de son pic de 2017 (près de 120 000 – graphique 1). Les données de fin 2019 – début 2020, avant le déclenchement de la pandémie (graphique 6), ne font pas état d'une divergence significative entre l'évolution de l'activité des taxis et celle des VTC à ce moment-là, ni d'une croissance particulière, semblant confirmer l'impression d'un marché stabilisé.

¹⁹ Cf. le modèle économétrique développé par Stacian en 2016 sur l'existence d'un tel point d'équilibre.

A New York, une même tendance est observable. Le nombre de *medallions* est resté stable depuis plusieurs années, à 13 587, le régulateur ne voyant pas de raison d'accroître ce quota dans le contexte d'un marché très encombré et où l'activité des taxis reculait fortement. Le nombre de VTC a lui diminué d'environ 2000 entre 2018 et 2019 : c'est le résultat à la fois d'un « *cap* » imposé aux opérateurs de VTC sur le nombre de véhicules autorisés (avec des dérogations pour les véhicules accessibles aux PMR ainsi qu'aux véhicules « propres ») et d'une activité elle-même saturée, comme l'illustre la légère diminution de véhicules autorisés d'une année sur l'autre. L'activité en total de courses montre également un tassement global et la fin apparente du phénomène de substitution des VTC aux *yellow cabs*, en 2019. Au total, le volume total de courses a progressé d'environ 60% entre le début 2015 et le début 2020.



Graphique 5 – Source : NYC Taxi and Limousine Commission

Encadré 3 – Paris est-il encore en retard sur Londres et New York ?

Beaucoup d'observateurs du marché des T3P ont eu l'occasion de comparer Paris avec Londres et New York, cette comparaison étant en effet fondée au titre de la taille de ces métropoles, de leur importance nationale et internationale, de leur attrait touristique, de leurs similitudes culturelles ou encore de leur histoire de développement du transport public, par exemple pour le métro.

Cette comparaison conduit souvent au calcul rapide du nombre de véhicules ou de chauffeurs de T3P par habitant, faisant état d'un certain retard ou potentiel de développement du marché à Paris. Ce simple ratio est cependant trompeur, car les trois grandes métropoles présentent tout de même des différences significatives²⁰. Ainsi, les superficies desservies par les T3P recensés à Londres à New York sont beaucoup plus vastes qu'à Paris, occasionnant des courses moyennes plus longues mais aussi plus nombreuses, tandis que la population de la zone « Préfecture de police » est nettement

²⁰ Stacian, 2016

inférieure à celle concernée par le réseau de T3P à Londres et New York. Le trafic aérien y est également supérieur à celui de Paris, tout comme l'importance de la place financière, grande consommatrice de T3P. La densité de transports en commun est en revanche supérieure à Paris, et conduit à un taux d'utilisation plus élevé de ce mode dans l'ensemble des déplacements.

En tenant compte de ces paramètres, il paraît vraisemblable que le niveau parisien de chauffeurs / véhicules de T3P est comparable à l'offre observée à Londres et New York aujourd'hui. La tendance à la stabilisation de l'activité fin 2019 – début 2020 tendrait à confirmer cette impression de maturité similaire des trois marchés, alors même que les barrières à l'entrée dans la profession à Paris restent faibles et ne sont pas de nature à bloquer son développement.

II. Le futur incertain de la demande de T3P

A – Un secteur lourdement impacté par la pandémie

Comme évoqué en introduction, la pandémie a affecté fortement et logiquement l'activité du secteur T3P. Même en dehors des périodes de confinement strict, l'effondrement du voyage d'affaires et du tourisme international, les périodes de fermeture des restaurants, le recours massif au télétravail ont été parmi d'autres des facteurs de repli massif de la demande de T3P.

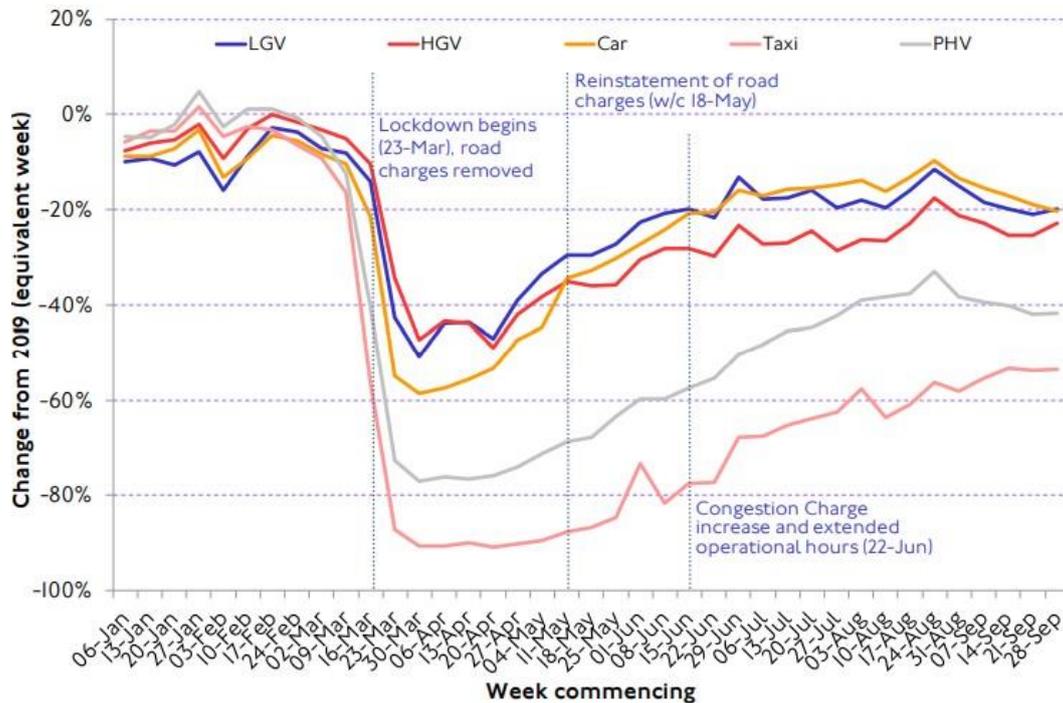
Sur l'ensemble de l'année 2020, le recul de l'activité à Paris peut être estimé à au moins 40% pour les taxis²¹, et certainement davantage pour les VTC qui peuvent moins compter sur la clientèle d'entreprise et dépendent davantage des sorties en soirée et le week-end. Ces données moyennes sur 2020 masquent des variations étalées entre -90% pour la prise en charge sans réservation au cœur du confinement à une diminution contenue à -25% pour la réservation à l'été 2020.

Comme on le voit pour les Etats-Unis (graphique 5), le choc a été encore plus fort ailleurs, avec un recul à New York en période de rebond de l'activité de plus de 50% (septembre 2020 vs. septembre 2019), là-bas plus prononcé encore pour les *yellow cabs* que pour les VTC, avec une clientèle entreprise qui recourt davantage aux seconds qu'aux premiers contrairement à Paris.

Des observations similaires peuvent être faites à Londres, où le trafic a chuté jusqu'à 90% pour les taxis et 80% pour les VTC au cœur du premier confinement (avril 2020) pour converger progressivement vers un recul de 40% pour les VTC et de 55% pour les taxis fin août – début septembre, lorsque l'activité économique était à peu près revenue à la normale. A titre de comparaison, le trafic en véhicule particulier à Londres reculait de seulement 60% au pic du confinement et de 20% début septembre, illustrant cet impact plus fort pour le T3P que pour d'autres modes de transport (le transport utilitaire – courbes bleu et rouge ci-dessous – suivant à peu près l'évolution du trafic en véhicule particulier).

²¹ A partir de données des centraux de réservation.

Variation 2020 vs. 2019 du trafic routier par catégorie d'utilisateur à Londres

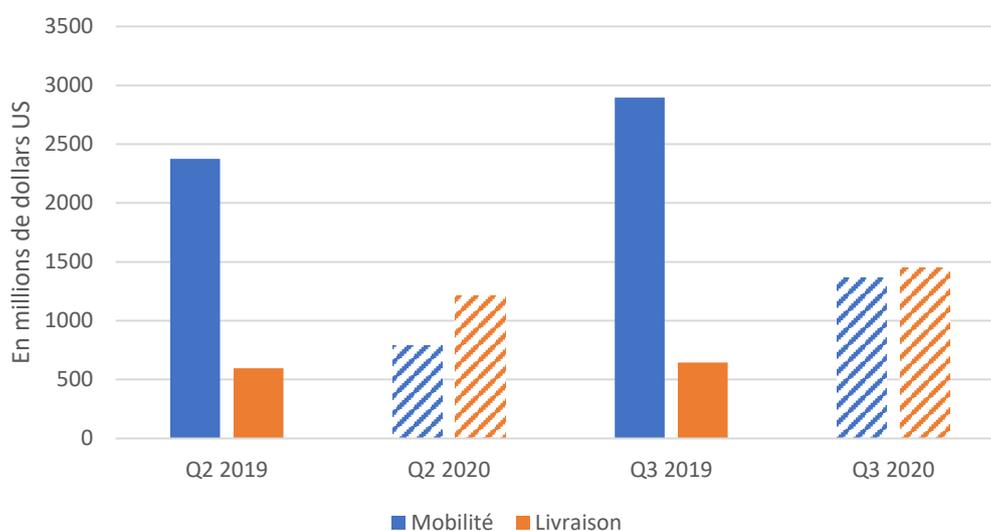


Graphique 6 – Source : Transport for London

L'élasticité à la baisse de l'activité des T3P est ainsi largement supérieure à la moyenne de l'économie, les reculs du PIB en période de confinement n'ayant pas excédé les 30-35%, l'activité globale s'étant même rapproché de son niveau d'avant-crise à moins de 5% près dans beaucoup de pays entre deux confinements.

D'autres secteurs ont été au contraire portés par la crise, en particulier celui de la livraison à domicile. L'effet de ciseaux entre les deux secteurs est spectaculaire dans les résultats de l'entreprise cotée Uber, connue pour son activité mondiale de T3P mais aussi de livraison de repas : aux deuxième et troisième trimestres 2020, l'activité livraison de l'entreprise (principalement Uber Eats) a dépassé l'activité VTC, alors qu'elle était environ quatre fois moins importante l'année précédente (graphique 7).

Chiffre d'affaires d'Uber par activité aux deuxième et troisième trimestres de 2019 et 2020



Graphique 7 – Source : rapports trimestriels de l'entreprise, données normes GAAP

B – Une demande durablement affectée ?

Les scénarios de rebond de l'activité économique fluctuent selon les hypothèses d'évolution de la crise sanitaire. En cas de succès rapide et déterminant des campagnes vaccinales, il est vraisemblable que l'activité économique retrouverait son niveau global d'avant l'épidémie courant 2022 dans la plupart des économies occidentales. Pour autant, même dans ce scénario favorable qu'on considèrera comme le scénario central, tous les pans des déterminants de la demande de T3P ne connaîtraient pas des évolutions similaires. C'est le cas souvent évoqué du trafic aérien, dont les industriels espèrent un retour au niveau de 2019 entre 2024 et 2027 seulement.

Si, pour beaucoup de secteurs économiques, le plus probable est un effacement progressif des conséquences de la crise et un retour aux perspectives d'évolution qui prévalaient avant le Covid-19 avec un simple décalage dans le temps, d'autres activités pourraient connaître des évolutions structurelles marquées à la suite de la pandémie. Sans spéculation excessive, il est possible de recenser les principales interrogations entourant le développement des T3P à Paris (avec des évolutions potentielles dans des métropoles comparables) :

- Une augmentation de la part du télétravail

C'est l'une des évolutions les plus commentées de la crise du Covid-19 : de nombreux emplois, principalement dans les services, peuvent être aujourd'hui facilement exercés à distance grâce aux outils du numérique. Contraints de travailler à domicile quand ils le pouvaient pendant les périodes de confinement, ces effectifs salariés ont vu leurs entreprises envisager d'étendre définitivement

cette pratique pour l'avenir, par exemple par accords collectifs prévoyant le droit à une ou deux journées de télétravail par semaine²². De marginale auparavant, la pratique deviendrait très répandue dans les services à l'avenir. Dans le même temps, l'activité de formation, de congrès, de conférences semble devoir être durablement réduite au profit de webinars et autres réunions à distance. Il en résulte une diminution potentielle de la demande de T3P côté entreprises notamment, avec un impact en particulier pour les courses sur réservation (et probablement davantage sur les taxis que les VTC à Paris, les premiers restant très dominants dans ce segment d'activité).

- *Une diminution structurelle du tourisme et des voyages d'affaires*

Dans le même registre que le télétravail, le voyage d'affaires, et en particulier le voyage aérien serait moins utilisé à l'avenir, indépendamment de la conjoncture. C'est ici à la fois la capacité de réunions et de travail à distance qui conduirait à restreindre le recours au voyage d'affaires, mais aussi l'intérêt budgétaire de réduire ce poste de dépenses des entreprises alors que la qualité des outils numériques de réunion à distance s'est fortement accrue, et enfin la préoccupation environnementale des entreprises qui conduirait à restreindre un poste très émetteur de gaz à effet de serre dans leur activité, et qui suscite une attention croissante de leurs parties prenantes.

En partie pour cette dernière raison, le tourisme, en tout cas par transport aérien, qui pourrait d'ailleurs être davantage taxé, devrait être affecté par la prise en compte de l'enjeu environnemental et d'une certaine recherche de sobriété et de priorité donnée au tourisme de proximité. Il n'est toutefois pas aisé d'appréhender cette tendance, ni son effet net sur la fréquentation d'une capitale comme Paris dans laquelle la part de visiteurs étrangers pourrait diminuer mais être en partie compensée par du tourisme national ou de pays proches, par exemple avec une augmentation du trafic ferroviaire.

- *Une diminution de la population à Paris et en petite couronne*

Une autre conséquence évoquée dans le cadre de la pandémie, et là aussi liée au recours au télétravail, porte sur la possibilité d'un solde migratoire négatif dans Paris et sa proche banlieue, ainsi que d'autres métropoles, au bénéfice de zones rurales ou de villes moyennes (dans la décennie 2008-2018, la population de Paris a diminué de 20 000 et vieillissait sensiblement, mais celle de la petite couronne progressait de 220 000, et celle de la grande couronne de 260 000 ; les emplois augmentaient de 26 000 dans Paris, de 67 000 en petite couronne et étaient stables en grande couronne²³). Le cas type auquel il est souvent fait référence concerne les emplois de service toujours localisés en cœur de métropole mais dont les titulaires sont en télétravail une partie de la semaine et bénéficient d'une bonne liaison ferroviaire entre leur nouveau domicile et leur entreprise pour s'y rendre à moindre fréquence qu'auparavant.

D'autres scénarios sont envisagés, comme la délocalisation d'une partie des emplois de la région-capitale vers sa périphérie plus lointaine (grande couronne) ou même très au-delà, à la fois pour des raisons relatives à la différence de prix du foncier et à ces nouvelles possibilités de travail à distance. Les conséquences pour les T3P ne se limiteraient dès lors pas seulement aux trajets professionnels,

²² En France, un accord national interprofessionnel a même été conclu à ce sujet en décembre 2020.

²³ Omnil, 2019

mais aussi à tous ceux induits par le recul de la population dans la zone concernée, et donc les trajets pour d'autres motifs qu'elle est susceptible d'effectuer.

- *Une part plus élevée de la consommation de biens et de repas par livraison*

La pandémie a considérablement accru le recours à l'approvisionnement des ménages par la livraison, du fait des contraintes relatives au confinement sur la limitation des déplacements mais aussi la fermeture d'une partie des commerces. Qu'il s'agisse des grandes plateformes de livraison dont la part dans le commerce de détail progressait structurellement, comme Amazon, ou des sites marchands créés pour l'occasion par de très nombreux commerces, ou encore l'affiliation de ceux-ci à des plateformes, notamment pour les restaurants, c'est toute une partie de la consommation supposant au préalable un déplacement du client vers son lieu de chalandise qui est remplacée par le déplacement d'un livreur. Cette chaîne logistique ne recourt pas aux services des T3P mais au contraire leur retire une part d'activité des clients se faisant livrer. Là aussi, les conséquences pour les T3P seraient négatives mais dans une proportion difficile à apprécier : beaucoup des déplacements non effectués du fait du recours à la livraison ne mobilisaient probablement pas les T3P (très grande proximité ou au contraire zone commerciale distante fréquentée en véhicule particulier), tandis que le recours aux T3P pour aller dans des commerces peut subsister en grande partie même si les achats physiques diminuent.

- *De nouvelles évolutions modales des transports en métropole*

Avant la pandémie, des tendances structurelles d'évolutions modales étaient repérables dans beaucoup de grandes métropoles, au profit notamment du vélo, de la marche ou de nouvelles alternatives comme les flottes de véhicules et scooters électriques en libre-service ou celles des trottinettes électriques (à titre d'ordre de grandeur, l'Omnil relevait pour 2019 840 000 trajets quotidiens en vélos en Ile-de-France, 130 000 en trottinettes et 180 000 déplacements en taxis et VTC). Les enquêtes menées à Londres en 2020 font ainsi état d'un bond des intentions de transport en marchant ou à vélo pour l'après-pandémie. Ainsi, 30% des Londoniens envisageraient d'utiliser le vélo à l'avenir.

A l'inverse, l'usage du véhicule particulier continuait de reculer en cœur de métropole, et la part des transports en commun de progresser. Lors de la crise sanitaire, le recours au vélo a notamment été jugé particulièrement adapté, conjuguant activité physique et absence de contacts interpersonnels. Dans un contexte où le nombre de trajets par personne diminuerait, notamment entre le domicile et le travail, il est possible que l'usage des modes « doux » soit considéré comme bien adapté à des déplacements plus occasionnels. Toutefois, la même approche pourrait aller dans le sens d'un recours accru aux T3P en cas de trajets moins fréquents, ne nécessitant plus, par exemple, la possession d'un véhicule particulier : compte tenu du nombre considérable de trajets en véhicule particulier en comparaison des trajets en T3P (un rapport de 25 à 1 dans le grand Londres, par exemple, de 82 à 1 pour toute l'Ile-de-France mais de seulement 7,2 à 1 dans le cas de Paris en s'en tenant aux déplacements en véhicules particuliers impliquant Paris – intérieurs à Paris et Paris-banlieue –, ce qui est le cas de plus de 90% des trajets en taxis), un report même modeste des premiers sur les seconds signifie une forte croissance de la demande de T3P.

- *Une poursuite de la réduction de la place accordée aux voitures sur la chaussée*

Dans le prolongement du point précédent, de nombreuses villes et en particulier Paris ont souhaité développer massivement les pistes cyclables à l'occasion de la pandémie, avec la création très rapide de « coronapistes », souvent au moyen d'infrastructures provisoires. Il s'agissait à la fois de favoriser les déplacements de travailleurs inquiets d'utiliser les transports en commun²⁴ dans ce contexte sanitaire mais aussi de prévenir le retour à une situation d'embouteillages massifs au moment des déconfinements. De même, la préservation de couloirs de bus dans des voies dont les véhicules particuliers sont désormais exclus, comme la rue de Rivoli, a pour but de réduire la place de la voiture dans la ville tout en favorisant le transport en bus et donc également en taxi. Dans le cadre de la réglementation actuelle, une telle évolution peut s'avérer majeure au bénéfice des taxis et au détriment des VTC qui seraient privés d'accès à des pans entiers de la ville.

D'autres réglementations vont également dans le sens d'une diminution de la place de la voiture dans Paris : la forte réduction des places de stationnement de surface, le durcissement des critères environnementaux de circulation dans la ville (interdiction progressive des diesels et des vieux modèles à essence), la création de zones à faibles émissions (ZFE) limitant la circulation aux véhicules électriques ou hybrides... En complément, la fin de la gratuité du stationnement des deux-roues motorisés dans Paris pourrait réduire sensiblement l'usage de ces véhicules, qui était déjà en déclin.

- *Davantage de souplesse dans l'organisation du temps, de nouveaux déplacements*

La réduction d'une partie des déplacements traditionnels vers le travail ou pour des achats avec le recours à des pratiques distancielles n'aurait pas forcément pour conséquence une diminution globale des trajets des individus. Si les déplacements de moyenne ou longue distance aux heures de pointe pourraient diminuer, ils pourraient être en partie compensés par d'autres trajets, par exemple pour les loisirs. L'une des conséquences du télétravail serait ainsi une plus grande possibilité d'organiser son temps à sa guise, en pouvant par exemple davantage accompagner ou chercher ses enfants à l'école, ou pour effectuer en journée des activités sportives ou culturelles qui n'étaient pas accessibles dans l'organisation du travail préalable, ou qui étaient réalisées pour partie dans l'entreprise ou à proximité (salles de sport par exemple). Il en va de même des prestations de santé, qui pourraient être davantage réalisées à proximité du domicile là où elles s'effectuaient plutôt en journée à proximité du travail²⁵. Cette nouvelle demande, probablement à des distances plus courtes, et sur une base plus occasionnelle, pourrait favoriser les T3P, surtout en cas d'abandon important de la possession de véhicules particuliers.

Transport for London a déjà engagé une large réflexion sur les implications à court et moyen termes de la pandémie sur la demande de transports. En envisageant 5 grands scénarios (figure 1), l'opérateur des transports londoniens décrit les évolutions économiques et sociales qui pourraient voir le jour jusqu'à l'horizon 2030 et leurs impacts sur la demande de transport métropolitain et ses

²⁴ Mode de transport jugé le plus anxiogène relativement à la pandémie pour les Londoniens courant 2020. En France, l'étude « L'observatoire des mobilités émergentes » (L'ObSoCO et Chronos) de janvier 2021 a relevé la même défiance.

²⁵ Il était déjà noté par l'Omnibus une tendance à l'augmentation de la part des trajets effectués « intrazonales », les 3 zones de l'Ile-de-France étant Paris, la petite couronne et la grande couronne. Ces trajets « intrazonales » représentent 84% des 43 millions de déplacements en Ile-de-France par jour de semaine en 2018.

inflexions modales. Pour l'activité de T3P, deux de ces cinq scénarios conduisent à une attrition du marché, principalement du fait d'une moindre croissance économique et démographique, un scénario est neutre, et deux scénarios verraient une croissance du marché.

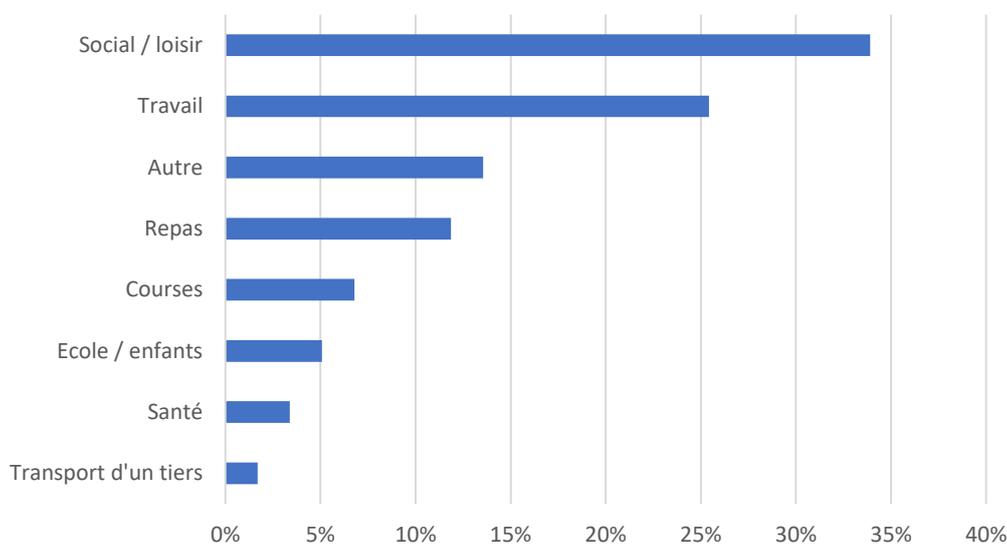


Figure 1 – Source : Transport for London

C'est le cas du scénario du retour à la normale, dans lequel la métropole londonienne continuerait à gagner en population et en attractivité. Paradoxalement, c'est aussi vrai pour le scénario extrême qualifié de « *remote revolution* », le basculement vers une société d'activités à distance : même si le boom du télétravail et de la livraison à domicile réduirait la demande globale de transport, cette évolution serait plus que compensée pour les T3P grâce à l'abandon massif des véhicules individuels et à la croissance économique soutenue liée à ce type de développement.

S'il est bien sûr difficile d'être plus précis que ces scénarios qualitatifs dans cette prospective, on peut toutefois s'appuyer sur les motivations actuelles de trajets en T3P pour procéder à une modélisation sommaire. Les destinations des trajets dans les 9 plus grandes agglomérations américaines fournissent une base des motivations de la demande de T3P (plutôt convergente avec l'enquête Omnil s'agissant de la motivation professionnelle, qui correspondrait à un tiers des cas à Paris, dans une ville où la part des taxis est sensiblement plus élevée dans l'ensemble T3P qu'au sein des agglomérations américaines concernées).

Les destinations hors domicile d'un trajet en T3P dans les grandes métropoles américaines



Graphique 8 – Source : Schaller, 2018

On retiendra donc pour le cas parisien une demande décomposée schématiquement comme suit : 30% pour le travail, 30% pour le social-loisir (incluant le fait de rejoindre des proches), 20% pour des motivations liées aux repas et aux courses, 20% d'autres motifs.

Deux types d'impacts sont ici envisagés et combinés. D'une part, un recul significatif de la part des déplacements à titre professionnel (y compris ceux des non-résidents) et des achats physiques (repas inclus), qui affecteraient le recours aux T3P pour ces deux motifs, avec deux intensités envisagées compte tenu des incertitudes à ce sujet. En parallèle, au titre des différentes évolutions évoquées précédemment, on étudie la possibilité d'un recul majeur de l'automobile dans les déplacements concurrents des T3P (donc principalement les trajets à Paris intramuros et entre Paris et la banlieue, à l'exclusion des déplacements banlieue-banlieue), en chiffrant cet impact à une hausse de 20% de la demande globale de T3P toutes choses égales par ailleurs (soit un report d'environ 3% des trajets concurrents en automobile vers les T3P parisiens²⁶).

On pourrait ainsi aboutir aux scénarios très schématiques suivants²⁷, là encore toutes choses égales par ailleurs (et notamment à population et emplois inchangés dans la zone) :

²⁶ En considérant que ceux-ci sont à au moins 90% les 1,3 million de trajets impliquant Paris (trajet intramuros, depuis ou vers la banlieue) et effectués en véhicule particulier selon l'Omnil, tandis que le volume de trajets en T3P est de 180 000.

²⁷ Avec une simple combinaison multiplicative des différentes évolutions appliquées à la part des motivations de déplacements concernées.

Scénario d'évolution structurelle	Impacts sur la demande de T3P	Résultante vs. 2019 à horizon 5-10 ans
Distanciel +	-10% travail, -10% achats	-6%
Distanciel + avec recul de l'auto	-10% travail, -10% achats, +20% global	14%
Distanciel ++	-30% travail, -30% achats	-18%
Distanciel ++ avec recul de l'auto	-30% travail, -30% achats, +20% global	2%

Cette modélisation rapide met en exergue l'importance de l'amplitude des phénomènes qui seront observés à l'avenir. En particulier, si un recul significatif de l'usage des véhicules particuliers venait à se confirmer, la demande de T3P devrait être au moins stable, même si des évolutions plus défavorables l'affectaient par ailleurs. Cependant, la résultante de ces tendances potentielles, à horizon 5-10 ans, ne laisse pas entrevoir une croissance considérable de la demande, en tout cas d'une amplitude comparable à celle liée à l'émergence de l'offre des plateformes de VTC. D'autant qu'au préalable, les comportements transitoires de choix de transport adoptés pendant la crise sanitaire vont prendre du temps à se dissiper : pour les T3P, le retour au niveau d'activité de 2019 ne sera pas immédiat dès l'extinction de la pandémie (si tant est que celle-ci se matérialise distinctement).

Pour les autorités concernées par ce marché, il en résulte davantage la nécessité d'une consolidation et d'une amélioration qualitative de l'offre plutôt que la problématique d'une demande nouvelle à devoir satisfaire. Alors que le soutien économique actuel aux chauffeurs va devoir perdurer jusqu'à un véritable retour à la normale, il serait ainsi totalement à contretemps de chercher à accroître sensiblement l'offre de T3P dans un contexte encore marqué par la crise sanitaire et compte tenu des incertitudes sur l'évolution future de la demande.

Conclusion

Le marché des T3P fait partie des activités les plus sensibles à une crise comme celle du Covid-19. Par nature, les déplacements tendent à s'effondrer lorsqu'il est question de réduire drastiquement les interactions humaines. Les modes de transport sont tous concernés, mais les T3P encore davantage dans des métropoles où ils dépendent de surcroît assez fortement de la présence de non-résidents (affaires et tourisme). Même s'il s'agit d'un moyen de transport plus sécurisant que les transports en commun s'agissant des risques de contagion, la dépendance aux déplacements non essentiels rend le secteur très sensible à un tel événement.

La crise sanitaire n'est pas finie, et le « retour à la normale » prendra encore plus de temps pour le marché des T3P, celui du rétablissement complet de l'activité économique mais aussi de l'estompage progressif des pratiques adoptées dans le monde professionnel et les activités individuelles pour s'accommoder de manière provisoire du risque sanitaire.

Les évolutions structurelles qui pourraient découler de la pandémie sont incertaines, mais il est vraisemblable que plusieurs tendances devraient affecter le marché parisien : dans le sens d'une décroissance, avec une réduction de la population en cœur de métropole (non-résidents inclus), des pratiques distancielles plus fréquentes encouragées par des outils numériques désormais courants, pour le travail comme pour la consommation ; dans le sens opposé, avec une pression toujours forte tendant à limiter la possession et l'usage des véhicules particuliers, et encourageant donc les alternatives modales, dont les T3P. Pour ces derniers, un tel basculement peut avoir un effet important même s'ils n'en captent qu'une faible part, compte tenu des tailles respectives des parts de marché de l'automobile individuelle et des T3P dans les transports intraurbains.

Le constat d'un marché parisien des T3P probablement déjà à maturité avant la crise sanitaire plaide pour le maintien voire le renforcement des régulations existantes afin d'assurer notamment une meilleure qualité de cette offre (stabilité des chauffeurs dans la profession, savoir-faire et savoir-être, respect de la réglementation, connaissance statistique du marché...) et sa stabilisation quantitative. Après le bouleversement du secteur lié à l'arrivée des grandes plateformes de réservation de VTC, les collectivités concernées par leur gestion vont devoir s'attacher à utiliser au mieux son potentiel d'offre souple et complémentaire aux modalités dominantes en lui assurant de bonnes conditions d'exercice et en préservant un cadre réglementaire équilibré, avec une offre duale : des taxis à l'encadrement très précis bénéficiant en contrepartie de facilités d'usage, et des VTC libres en quantité et en tarifs, mais sans anarchie. Les T3P pourront alors continuer de jouer un rôle très important pour satisfaire la demande évolutive de transport à Paris.

Bibliographie

Accoss, *Les auto-entrepreneurs à fin 2019*, Accoss Stat n°310, juillet 2020

Accoss, *Les indépendants : une croissance portée depuis 10 ans par l'auto-entrepreneuriat*, Accoss Stat n°317, décembre 2020

Brasseur, Marie-Flavie et Lambrey, Serge - *En 2016, les revenus d'activité non salariée des chauffeurs de VTC sont de moitié inférieurs à ceux des taxis* - Insee Références, 28 avril 2020

Commissariat général au développement durable – *Les taxis en 2017-2018, Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes*, janvier 2020

Ministère de la Transition Ecologique – *Bilan annuel des transports en 2019*, décembre 2020

National Transport Authority (Ireland) – *Annual report and financial statements 2019, 2020*

New York City Taxi and Limousine Commission - *2019 annual report*

New York City Taxi and Limousine Commission - *2018 TLC Factbook*

Observatoire des déplacements à Paris, *Le bilan des déplacements à Paris en 2018*, 2019

Omnil – *La nouvelle enquête globale transport*, 2019

Préfecture de police de Paris – *Rapport d'activité 2019 de la commission locale des T3P*, 2020

Schaller, Bruce – *The new automobility : Lyft, Uber and the future of american cities*, 25 juillet 2018

Stacian (alors Facta) – *Taxis et VTC dans les grandes métropoles, le cas parisien*, avril 2016

Stacian – *Taxis et VTC dans les grandes métropoles : point de situation 2018*, juin 2018

Transport for London, *Travel in London report number 13*, 2020

Ward, Jacob ; Michalek, James ; Samaras, Constantine ; Azevedo, Inès L. ; Henao, Alejandro ; Rames, Clement ; Wenzel, Tom ; *The impact of Uber and Lyft on vehicle ownership, fuel economy and transit across U.S. cities*, iScience, janvier 2020

Stacian
Intelligence statistique et analyse économique

Spécialiste des données, de la statistique et de l'analyse économique, Stacian propose une solution globale de statistiques publiques [en ligne](#), aussi outil de data visualisation. Stacian réalise également des travaux de recherche et d'analyse de données, d'étude économique et de modélisation économétrique.