

COLLECTION ÉTUDES

Les taxis et VTC : accès à la profession, offre de transport, équipement

Rapport 2024 de l'Observatoire
national des transports publics
particuliers de personnes

Mars 2024

Résumé

L'édition 2024 du rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes dresse un état des lieux du secteur en s'appuyant sur les données les plus récentes issues de diverses sources.

En 2022, plus de 47 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC et plus de 62 000 taxis ont été recensés en France. La concentration des taxis par rapport à la population est très forte dans les territoires ruraux et en Île-de-France. Les VTC, quant à eux, travaillent presque exclusivement dans les métropoles.

Les véhicules des transports particuliers de personnes (T3P) sont plutôt récents. Si les VTC et les taxis parisiens sont en grande partie des véhicules essence hybrides non rechargeables, le diesel reste hégémonique pour les taxis de province.

En 2023, 56 700 candidats, majoritairement masculins, se sont inscrits aux examens de conducteurs de taxi et de VTC.

Mots clés : *T3P, taxis, VTC, parc automobile, métiers, emploi, transport de personnes, chauffeur*

Auteurs

Victoria FUMAT (SDES)

Fabien PEREZ (SDES)

Sommaire

Données clés	4
Partie 1 - La réglementation des transports publics particuliers de personnes	6
Partie 2 - L'accès aux professions de conducteurs	10
Partie 3 - L'offre de transport public particulier de personnes.....	21
Partie 4 - L'équipement automobile des transports publics particuliers de personnes	35
Annexes.....	42
Table des matières	47

Données clés

L'offre T3P (transport public particulier de personnes)

en 2022

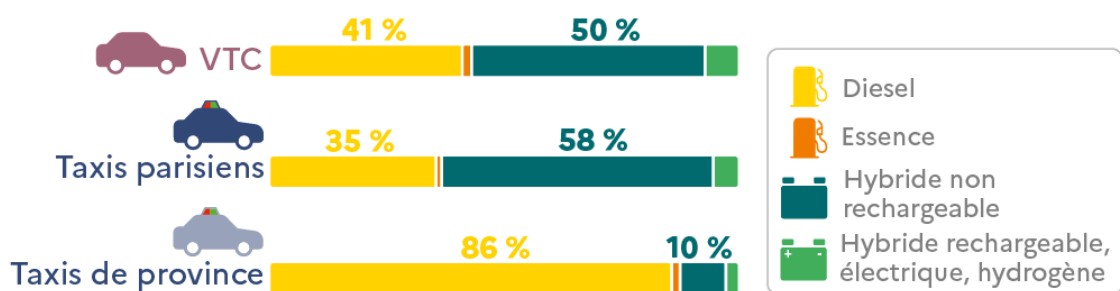
47 000 VTC
actifs sur les plateformes

62 300 taxis

Répartition territoriale



Motorisation



L'accès à la profession

en 2023

Les candidats aux examens...



...par genre



Les nouveaux chauffeurs



Partie 1

La réglementation des transports publics particuliers de personnes

Les transports publics particuliers de personnes (T3P) regroupent les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR) ou « motos-taxis » ainsi que les centrales de réservation mettant en relation des passagers avec des professionnels des T3P dans le secteur de la réservation préalable. Ce secteur est réglementé par l'État, chaque profession répondant à des réglementations spécifiques, à la fois en matière d'accès et d'exercice, structurées principalement par les lois Thevenoud (2014) et Grandguillaume (2016).

Les sources de données administratives permettant de décrire le secteur sont de nature différente concernant les taxis et les VTC. La gestion administrative centralisée au niveau national permet de mieux décrire la situation des exploitants de VTC que celle des taxis dont la gestion de l'activité, effectuée au niveau local, n'est connue au niveau national qu'à travers des recensements ponctuels.

En application de l'article 2 de la loi Grandguillaume, l'Observatoire national des T3P est alimenté par des données transmises par les centrales de réservation (taxi ou VTC). Les courses opérées en réservation par le biais de tels acteurs sont de ce fait mieux connues que celles du marché de la maraude, monopole des taxis, ou que les courses opérées par des exploitants VTC travaillant sans les plateformes.

I. LES CONDITIONS D'EXERCICE DES TAXIS

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

- Disposer d'une carte professionnelle. Ces cartes professionnelles taxi sont obtenues après la réussite à l'examen taxi, organisé par la Chambre des métiers de l'artisanat (CMA), et la vérification par le préfet de département des droits à conduire et de l'honorabilité du demandeur.
- Exploiter une autorisation de stationnement (ADS), soit en tant que titulaire, soit en tant que salarié de l'entreprise titulaire, soit encore en tant que locataire-gérant ou sociétaire coopérateur. Les ADS sont délivrées par les autorités compétentes pour fixer le nombre opportun de véhicules taxis admis à circuler sur leur territoire : ce sont le plus souvent le maire, ou le président du conseil de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) dont la commune est membre, ou, s'agissant des « taxis parisiens », le préfet de police de Paris. La loi Thévenoud (2014) a revu les conditions d'attribution et de cession des ADS en introduisant une distinction selon que l'autorisation a été créée avant ou après la promulgation de la loi.

Ainsi, les ADS attribuées à partir du 1^{er} octobre 2014 sont incessibles, valables cinq ans, renouvelables et doivent être exploitées personnellement par leur titulaire. Elles sont attribuées dans l'ordre chronologique d'enregistrement sur la liste d'attente gérée par l'autorité compétente. Le demandeur inscrit sur liste d'attente ne peut être déjà détenteur d'une ADS (quel que soit son lieu de délivrance) et ne doit pas être inscrit sur plus d'une liste d'attente.

Les ADS attribuées avant 2014 restent en vigueur avec leurs règles propres : elles peuvent être exploitées par le titulaire, par un salarié du titulaire 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. L'ADS est liée à un véhicule, celui-ci doit donc aussi être fourni par le titulaire de l'autorisation au locataire. La location simple du véhicule n'est désormais possible que pour une société coopérative et participative, 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 ADS est attribuée pour un seul véhicule et permet, dans la zone de délivrance, de stationner aux endroits réservés et d'être en recherche de clientèle sur la voie publique (maraude).

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

Des caractéristiques pour les véhicules utilisés par les taxis, notamment en matière 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 géographique¹.

¹ Cf. article R. 3121-1 du code des transports.

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

Pour pouvoir exercer son activité, un chauffeur VTC doit :

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

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

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

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

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

Les différences entre les modes d'exploitation des deux principales professions des T3P structurent les données mises à disposition de l'Observatoire national des T3P. Les données utilisées pour ce rapport proviennent³ :

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

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

³ Les données et certains choix méthodologiques sont présentés plus précisément dans l'annexe de ce rapport.

Partie 2

L'accès aux professions de conducteurs

En 2023, 56 700 candidats se sont inscrits aux examens pour devenir chauffeur de taxi ou de VTC. Ce nombre, en très forte augmentation ces deux dernières années, est porté par les inscriptions aux examens de VTC qui représentent 79 % des candidatures.

Les candidats aux examens des T3P sont majoritairement masculins : 83 % et 93 % des candidats inscrits respectivement à l'examen taxi et VTC sont des hommes.

75 % des candidats inscrits à l'examen taxi pendant l'année 2022 ont fini avec succès tout le parcours d'examens (chiffre de janvier 2024) contre seulement 53 % des candidats VTC.

En 2023, près de 28 900 cartes professionnelles ont été délivrées aux conducteurs, hors renouvellement. 72 % d'entre elles ont été obtenues par des conducteurs de VTC.

I. 56 700 CANDIDATS AUX EXAMENS EN 2023

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 (CMA). Ils étaient auparavant organisés séparément par les préfetures.

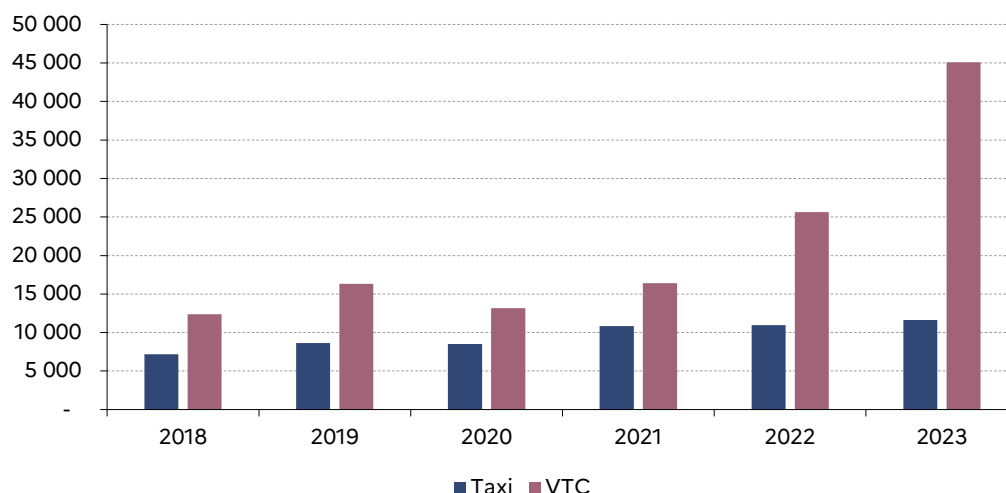
Les épreuves d'admissibilité sont composées d'un tronc commun et d'épreuves spécifiques à chacune des professions (taxi ou VTC). Le calendrier des dates de ces épreuves est fixé chaque année par CMA France, à raison d'une session d'examen par mois. Les CMA de niveau régional déterminent les dates auxquelles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

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

En 2023, environ 56 700 candidats se sont inscrits aux examens (*figure 1*) ; 79 % de ces candidatures concernent l'examen d'accès à la profession de chauffeur VTC. Le nombre de candidats à l'examen VTC a augmenté de 76 % par rapport à 2022, et a été multiplié quasiment par trois par rapport à 2021. Cette augmentation peut en partie s'expliquer par l'effet d'aubaine impulsé par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris en 2024. De plus, plusieurs organismes de formation proposent de préparer l'examen VTC via le compte professionnel de formation et des journées portes ouvertes pour découvrir le métier de chauffeur VTC sont organisées par des antennes régionales de Pôle emploi (devenu depuis France Travail). Les candidatures à l'examen taxi augmentent de 6 % par rapport à 2022 (et de 8 % par rapport à 2021).

Figure 1 : candidatures aux examens taxi et VTC

En nombre de candidats



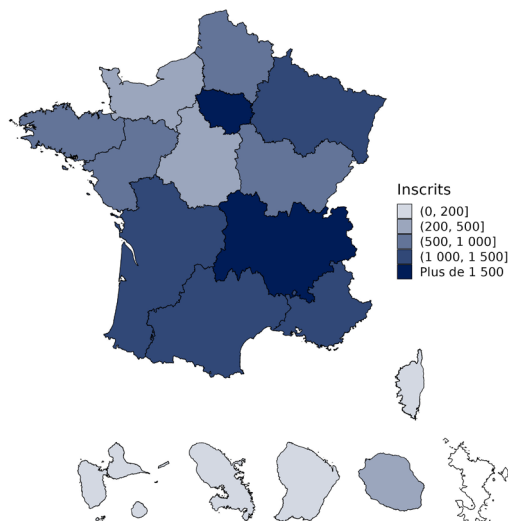
Note : un candidat est considéré comme inscrit dès lors qu'il a réglé les frais d'inscription.

Champ : France (hors Mayotte).

Source : CMA France

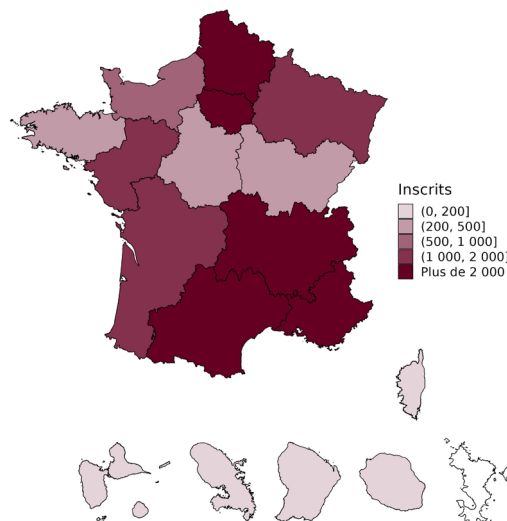
Alors que l’Île-de-France concentre 67 % des candidatures nationales avec 47 600 inscrits à l’examen VTC en 2022 et 2023, la Bretagne, le Centre-Val de Loire ou encore la Bourgogne-Franche-Comté ont accueilli moins de 200 candidatures (*figure 2*). Concernant l’examen taxi, 57 % des candidats (soit environ 13 000) en 2022-2023 sont inscrits dans les régions de l’Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes (*figure 3*).

Figure 2 : candidatures aux examens taxi selon les régions, en 2022 et 2023



Champ : France (hors Mayotte), 2022 et 2023.
Source : CMA France

Figure 3 : candidatures aux examens VTC selon les régions, en 2022 et 2023



Champ : France (hors Mayotte), 2022 et 2023
Source : CMA France

Les candidats à l’examen VTC sont en moyenne plus jeunes que les inscrits à l’examen taxi : 36,5 ans contre 39,1 ans pour les taxis. Cet écart d’âge s’observe sur l’ensemble du territoire (*tableau 1*).

Tableau 1 : âge des candidats aux examens taxi et VTC à la date de première inscription en 2022 et 2023, selon les régions

En années

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

Champ : France (hors Mayotte), 2022 et 2023
Source : CMA France

Les candidats à l'examen VTC et taxi sont majoritairement masculins. En 2023, 83 % des candidats inscrits à l'examen taxi et 93 % pour celui des VTC sont des hommes (*tableau 2*).

Tableau 2 : genre des candidats inscrits aux examens taxis et VTC en 2023, selon les régions
En %

Région	Taxi		VTC	
	Femme	Homme	Femme	Homme
Auvergne-Rhône-Alpes	22	78	6	94
Bourgogne-Franche-Comté	26	74	13	87
Bretagne	38	62	8	92
Centre-Val de Loire	26	74	7	93
Corse	35	65	27	73
Grand Est	23	77	5	95
Hauts-de-France	18	82	6	94
Île-de-France	8	92	6	94
Normandie	25	75	9	91
Nouvelle-Aquitaine	31	69	9	91
Occitanie	24	76	8	92
Pays de la Loire	37	63	6	94
Provence-Alpes-Côte d'Azur	17	83	11	89
DROM	33	67	13	87
France (hors Mayotte)	17	83	7	93

Champ : France (hors Mayotte), inscriptions en 2023.
Source : CMA France

II. LES TAUX DE RÉUSSITE ET LES PARCOURS DES CANDIDATS AUX EXAMENS

Méthodologie

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

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

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

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

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

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

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

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

A. Parcours des candidats inscrits en 2022 aux examens des T3P

En 2022, près de 36 600 candidats se sont inscrits aux examens taxi et VTC : près de 11 000 à l'examen taxi et environ 25 600 (soit 70 %) à l'examen VTC.

Le taux national de réussite au premier passage de **l'épreuve théorique** atteint 77 % pour l'examen taxi et 58 % pour l'examen VTC. Concernant **l'épreuve pratique**, 78 % des candidats réussissent l'examen taxi au premier passage, et 68 % pour l'examen VTC (tableau 2).

En ce qui concerne l'examen taxi, la plupart des régions ont des taux de réussite, théorique ou pratique, d'au moins 80 % au premier passage. Les taux de réussite à l'examen pratique sont toutefois un peu plus faibles dans certaines régions (Occitanie 78 % ; Île-de-France 73 % ; Bourgogne-Franche-Comté 73 % ; DROM 72 %). L'Île-de-France concentre 43 % des candidats admis à la première présentation de l'examen taxi en 2022.

S'agissant de l'examen VTC, Provence-Alpes-Côte d'Azur est la région où le taux de réussite à l'examen pratique (74 %) est le plus élevé au premier passage, parmi les régions qui enregistrent le plus de candidatures. La région francilienne, qui concentre près de 7 inscriptions sur 10, a un taux de réussite pratique égal à la moyenne (69 %) - (figure 1 et tableau 3).

Tableau 3 : taux de réussite au premier passage théorique, pratique et nombre d'admis des candidats inscrits en 2022, selon les régions

Région	Taux de réussite au premier passage théorique (en %)		Taux de réussite au premier passage pratique (en %)		Admis (p)	
	Taxi	VTC	Taxi	VTC	Taxi	VTC
Auvergne-Rhône-Alpes	83	57	81	64	760	815
Bourgogne-Franche-Comté	90	62	73	52	238	35
Bretagne	88	62	87	76	293	100
Centre-Val de Loire	85	60	82	50	211	55
Corse	88	75	100	100	79	9
Grand Est	87	61	82	52	414	232
Hauts-de-France	81	62	84	78	360	668
Île-de-France	68	55	73	69	3 580	8 994
Normandie	82	58	80	47	216	93
Nouvelle-Aquitaine	85	58	81	57	460	344
Occitanie	82	63	78	55	570	443
Pays de la Loire	85	59	82	66	252	274
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90	71	82	74	620	1 593
DROM	81	88	72	71	206	28
France (hors Mayotte)	77	58	78	68	8 259	13 683

(p) : provisoire. À ce jour (janvier 2024), certains candidats inscrits en 2022 n'ont pas encore validé l'examen pratique ou l'information n'est pas encore remontée.

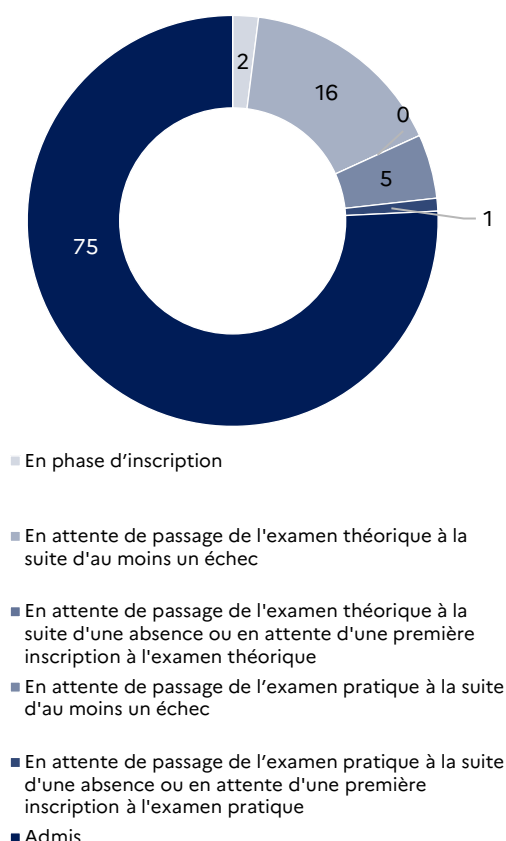
Champ : France (hors Mayotte), 2022.

Source : CMA France

En janvier 2024, 53 % des candidats inscrits en 2022 à l'examen VTC avaient été admis contre 75 % pour les taxis (*figures 4 et 5*). 47 % des candidats VTC et 25 % des candidats taxi inscrits en 2022 avaient donc, à cette date, abandonné ou étaient toujours dans le processus de passage des différents examens. En particulier, 35 % des candidats VTC et 16 % des candidats taxi étaient en attente de passage de l'examen théorique à la suite d'au moins un échec. 7 % des candidats VTC et 5 % des candidats taxi étaient en attente de passage de l'examen pratique après au moins un échec.

Figure 4 : parcours des inscrits à l'examen taxi en 2022

En %

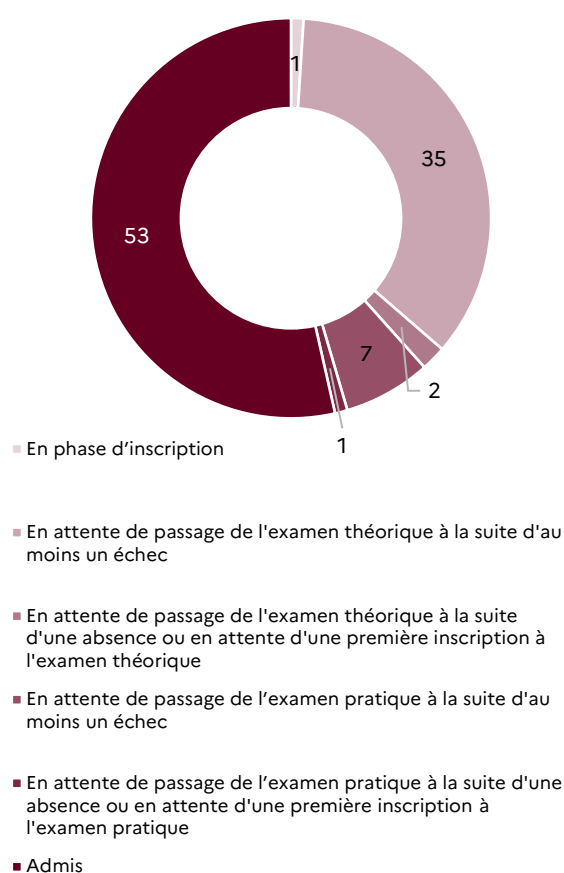


Champ : France (hors Mayotte), janvier 2024

Source : CMA France

Figure 5 : parcours des inscrits à l'examen VTC en 2022

En %



Champ : France (hors Mayotte), janvier 2024

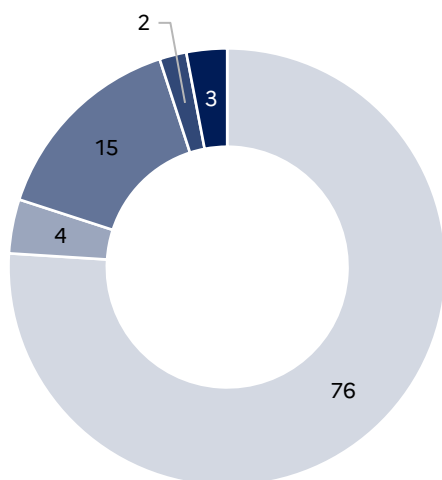
Source : CMA France

B. Parcours des candidats admis, inscrits en 2022 aux examens des T3P

Parmi les 36 600 candidats inscrits en 2022, près de 22 000 avaient été admis en janvier 2024 (8 300 à l'examen taxi et 13 700 à l'examen VTC). En ce qui concerne les VTC, 68 % des candidats de 2022 admis l'ont été sans aucun échec contre 76 % pour les admis à l'examen taxi (*figures 6 et 7*). Lorsque les admis ont eu des échecs, ceux-ci ont concerné plus souvent l'épreuve pratique (21 % d'échec pour les admis à l'examen VTC et 17 % pour les admis à l'examen taxi) que l'épreuve théorique (7 % d'échec pour les admis à l'examen VTC et 6 % pour celui de taxi).

Figure 6 : parcours des candidats admis inscrits en 2022 à l'examen taxi

En %



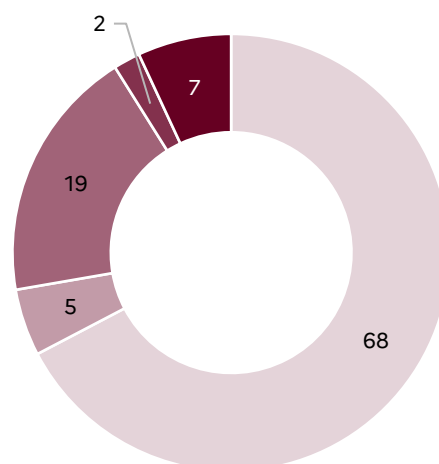
- Admis sans aucun échec
- Admis avec au moins un échec à la théorie
- Admis avec au moins un échec à la pratique
- Admis avec au moins un échec à la pratique et à la théorie
- Admis à la suite d'absences justifiées ou non à l'une des deux épreuves

Champ : France (hors Mayotte), janvier 2024

Source : CMA France

Figure 7 : parcours des candidats admis inscrits en 2022 à l'examen VTC

En %



- Admis sans aucun échec
- Admis avec au moins un échec à la théorie
- Admis avec au moins un échec à la pratique
- Admis avec au moins un échec à la pratique et à la théorie
- Admis à la suite d'absences justifiées ou non à l'une des deux épreuves

Champ : France (hors Mayotte), janvier 2024

Source : CMA France

Pour les candidats inscrits en 2022, admis sans aucun échec et ayant obtenu une carte professionnelle, le délai moyen entre la date d'inscription auprès de CMA France et la date de publication des résultats d'admission est de 115 jours pour les VTC et de 111 jours pour les taxis, soit un parcours d'examen de moins de quatre mois en moyenne (*sources : CMA France et IN Groupe*).

III. PRÈS DE 28 900 NOUVELLES CARTES PROFESSIONNELLES DÉLIVRÉES EN 2023

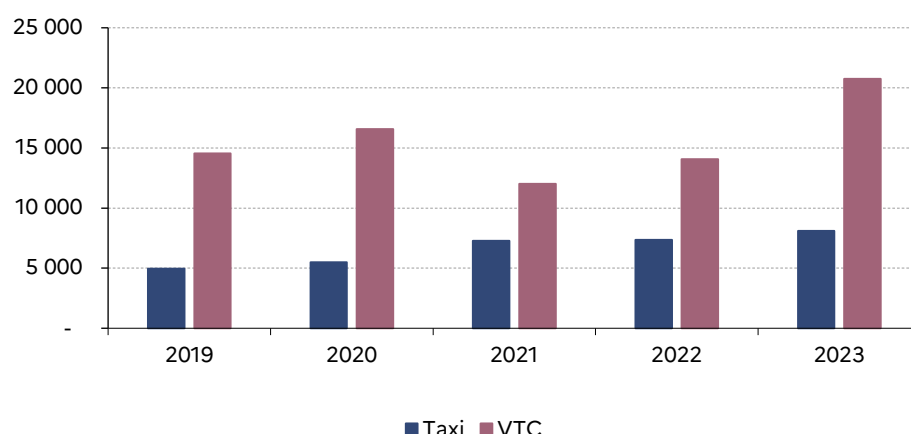
Le format des cartes professionnelles sécurisées est similaire pour l'ensemble des conducteurs réalisant du transport particulier de personnes (taxis, VTC, mais aussi véhicules motorisés à deux ou trois roues). Leur format est semblable à celui des cartes bancaires et elles doivent être toujours visibles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

Pour obtenir sa carte professionnelle, un conducteur doit déposer un dossier en préfecture (du domicile concernant les VTC et du lieu d'exercice s'agissant des taxis). Dans le cas d'une première demande de carte professionnelle, les préfectures étudient l'attestation de réussite à l'examen ou les pièces justifiant la demande par équivalence (*encadré*). Elles contrôlent, par ailleurs, systématiquement la validité du permis de conduire, le suivi d'une formation continue relative au 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'IN Groupe (Imprimerie nationale) et a une durée de validité de cinq ans. Concernant les VTC, les cartes sécurisées ont été émises à partir de septembre 2017 et une campagne de renouvellement des cartes « papier » a été entreprise entre juin 2019 et mars 2020. Au total, près de 21 000 cartes « papier » ont été converties en cartes sécurisées. L'émission des cartes professionnelles taxi sécurisées a débuté en septembre 2018.

En 2023, près de 28 900 nouvelles cartes professionnelles sécurisées (hors renouvellement et hors opération de renouvellement des cartes non sécurisées) ont été délivrées par IN Groupe à la suite de la réussite d'un examen ou par équivalence : 72 % d'entre elles sont destinées à des conducteurs de VTC (*figure 8*). Le nombre de nouvelles cartes professionnelles a augmenté de 35 % entre 2022 et 2023. Cette hausse est essentiellement portée par les nouvelles cartes professionnelles VTC dont le nombre a été multiplié par 1,5 en un an. Cette augmentation découle en partie de la hausse de plus de 56 % des candidatures à l'examen VTC entre 2021 et 2022. Concernant les taxis, le nombre de cartes délivrées augmente de 10 % entre 2022 et 2023. Ces évolutions sont à interpréter avec précaution, car les délais d'obtention peuvent différer selon les régions et selon les types de conducteurs.

Figure 8 : cartes professionnelles délivrées à la suite d'un examen ou d'une équivalence

En nombre de cartes



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

Champ : France (hors Mayotte).

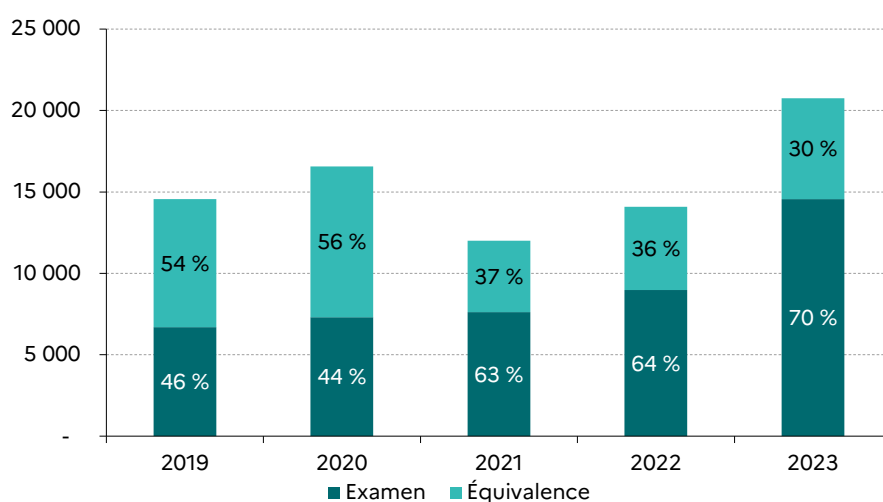
Source : IN Groupe

L'obtention de la carte professionnelle VTC

L'exploitation d'un VTC par un conducteur est soumise à la détention d'une carte professionnelle. La délivrance de ce titre est validée par les préfetures puis le titre est imprimé par IN Groupe après la réussite d'un examen professionnel. Les chauffeurs de VTC ont également la possibilité d'obtenir une carte professionnelle par équivalence, après justification de plus d'une année d'activité de transport routier de personnes au cours des dix dernières années (figure 9).

Figure 9 : mode d'obtention de la carte professionnelle pour les chauffeurs de VTC (date de début de validité de la carte)

En nombre de cartes



Source : IN Groupe

En 2023, près de 20 800 nouvelles cartes professionnelles VTC ont été délivrées à des chauffeurs, âgés en moyenne de 38 ans. 70 % des cartes professionnelles délivrées en 2023 sont consécutives à la validation de l'examen VTC. Depuis 2021, le mode d'obtention majoritaire de la carte professionnelle est l'examen. Le mode d'obtention par équivalence nécessite une expérience dans le domaine du transport et concerne donc des chauffeurs plus âgés : la moyenne d'âge des chauffeurs ayant obtenu leur carte professionnelle par équivalence est de 41 ans tandis que les chauffeurs ayant passé l'examen ont, en moyenne 37 ans en 2023.

Les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR)

La carte professionnelle est également obligatoire pour exercer la profession de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues (VMDTR).

En 2023, IN Groupe a délivré 305 cartes professionnelles VMDTR, contre 185 en 2022 (tableau 4).

Tableau 4 : cartes professionnelles délivrées à la suite d'un examen ou d'une équivalence

Année de délivrance	2019	2020	2021	2022	2023
Nombre de cartes	223	267	206	185	305

Source : IN Groupe

Partie 3

L'offre de transport public particulier de personnes

En 2022, la France compte plus de 47 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC et plus de 62 000 taxis. La concentration des taxis par rapport à la population est particulièrement élevée en Île-de-France et dans les territoires ruraux. Les chauffeurs VTC exercent leur activité majoritairement dans les grandes métropoles.

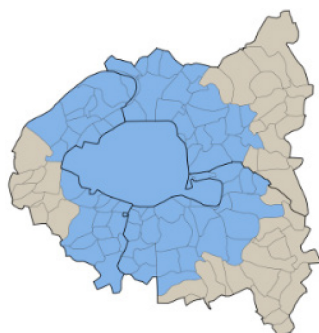
I. L'OFFRE DE TAXIS

A. Plus de 62 000 taxis en France

En 2022, la France (hors Mayotte) compte près de 62 300 taxis⁴. Près d'un tiers d'entre eux (plus de 19 700 véhicules) exercent dans les zones de compétence de la préfecture de police de Paris. Cette répartition est quasi stable depuis 2010.

La préfecture de police de Paris est l'autorité chargée de délivrer les autorisations de stationnement aux taxis, sur l'ensemble des communes de l'ancien département de la Seine, qui regroupe Paris et une partie des trois départements de la petite couronne. Les taxis parisiens ont également le droit d'exercer dans les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly (figure 10). 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 réglementation sur le temps de travail des conducteurs), les ADS doublées de la préfecture de police de Paris ne sont prises en compte qu'une seule fois dans ce rapport.

Figure 10 : communes relevant de la zone de compétence de la préfecture de police de Paris



Source : *préfecture de police de Paris*

En France (hors Mayotte), en 2022, le nombre moyen de taxis est de 9 pour 10 000 habitants (tableau 5). Cette moyenne cache des disparités régionales. Elle est tirée à la hausse par le ratio élevé de taxis par habitant en Île-de-France : 18 taxis pour 10 000 habitants. À l'inverse, le nombre de taxis par habitant est faible dans les Hauts-de-France, une région relativement peuplée qui accueille près de 6 millions habitants pour seulement 2 500 ADS.

⁴ On assimile ici un taxi à une autorisation de stationnement (ADS).

Tableau 5 : répartition des ADS des taxis par région en 2022

Région	Nombre d'ADS	Nombre de taxis / 10 000 habitants
Auvergne-Rhône-Alpes	6 900	8
Bourgogne-Franche-Comté	2 400	8
Bretagne	2 900	9
Centre-Val de Loire	2 300	9
Corse	400	11
Grand Est	3 800	7
Hauts-de-France	2 500	4
Île-de-France	22 200	18
Normandie	2 000	6
Nouvelle-Aquitaine	4 500	7
Occitanie	4 500	7
Pays de la Loire	2 400	6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 100	8
DROM	1 500	8
France (hors Mayotte)	62 300	9

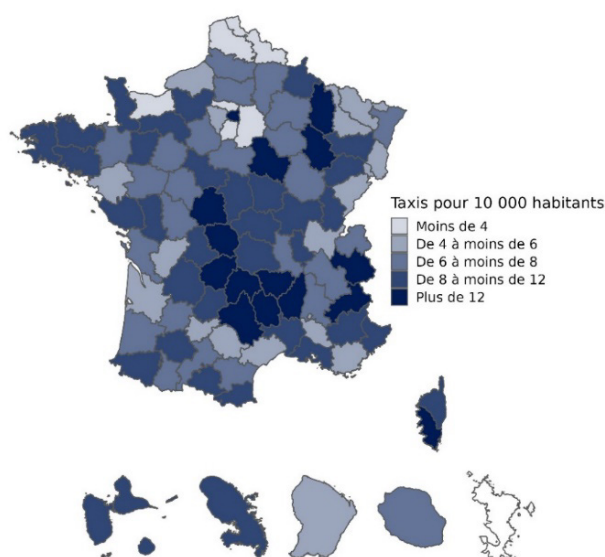
Champ : France (hors Mayotte), 2022.

Sources : rapport annuel des CLT3P ; préfecture de police de Paris. Calculs SDES

B. Des différences au niveau départemental

La concentration des taxis est particulièrement forte dans les communes relevant de la préfecture de police de Paris, qui disposent de plus de 29 taxis pour 10 000 habitants (*figure 11*). En dehors de Paris, les espaces ruraux sont les mieux pourvus en taxis par rapport à leur population. En 2022, les départements de la Creuse et de la Lozère restent en tête du classement, avec respectivement, 24 et 22 taxis pour 10 000 habitants. Ils sont suivis par les départements bordant le Massif central, les départements du massif alpin et deux départements de la région Grand Est. Tous ces départements sont généralement peu pourvus en taxis (moins de 500 ADS, excepté la Savoie qui en possède plus de 650) mais leur population moins élevée qu'ailleurs explique ces densités d'offres importantes.

Figure 11 : répartition des taxis par département en 2022



Champ : France (hors Mayotte), 2022.

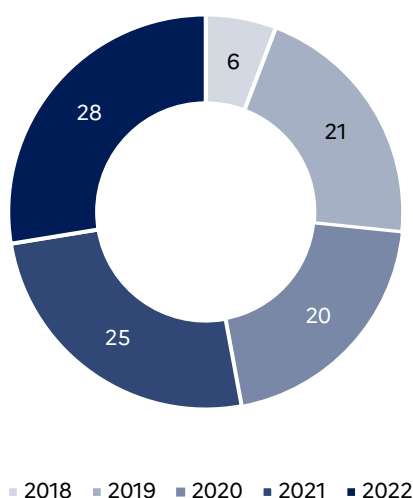
Sources : rapport annuel des CLT3P ; préfecture de police de Paris. Calculs SDES

C. 35 000 chauffeurs de taxi ont une carte professionnelle sécurisée active en 2023

En 2023, 35 000 chauffeurs de taxi ont une carte professionnelle sécurisée déclarée active auprès de l’Imprimerie nationale (voir annexe « méthodologie et sources »). 53 % de ces chauffeurs de taxi, ont réceptionné leur première carte professionnelle après le 1^{er} janvier 2021 (figure 12). Ce total et cette répartition s’expliquent par le fait que, depuis septembre 2018, seuls les nouveaux chauffeurs de taxi ont l’obligation de détenir une carte professionnelle sécurisée. Les cartes professionnelles « papier » restent valides pour les chauffeurs de taxi entrés dans la profession avant septembre 2018.

Figure 12 : répartition des chauffeurs de taxi ayant une carte professionnelle taxi sécurisée active selon la date d’obtention de la première carte professionnelle sécurisée

En %



Champ : France (hors Mayotte), juin 2023.

Source : IN Groupe. Calculs SDES

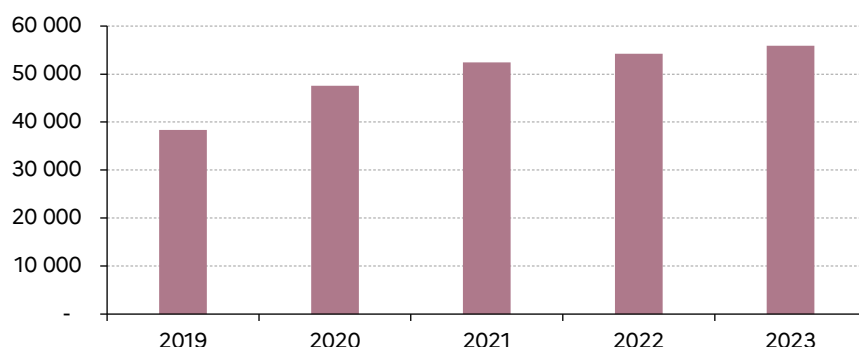
II. L'OFFRE DE VTC

A. 56 000 exploitants enregistrés au REVTC en 2023

Pour opérer, une entreprise exploitante de VTC doit s'inscrire sur le registre des exploitants de VTC (REVTC, voir annexe « méthodologie et sources »). Il peut s'agir de chauffeurs entrepreneurs individuels ou de sociétés regroupant plusieurs chauffeurs. Au 1^{er} janvier 2023, 56 000 entreprises exploitantes de VTC étaient enregistrées dans le REVTC, soit 7 % de plus qu'en 2021 et 3 % de plus qu'en 2022 (figure 13). Ce résultat est à interpréter avec précaution car si l'entreprise exploitante doit entreprendre des démarches pour s'inscrire, elle n'est en revanche pas tenue de déclarer sa cessation d'activité.

Figure 13 : exploitants enregistrés au REVTC

En nombre d'exploitants



Champ : France (hors Mayotte).

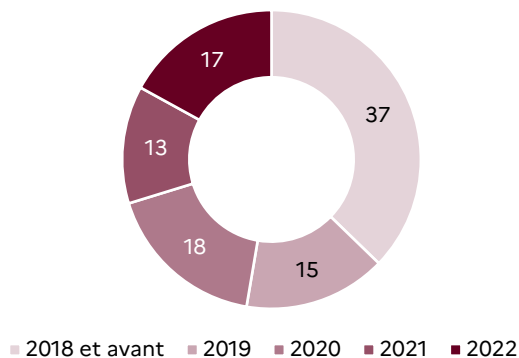
Source : REVTC. Calculs SDES

B. 94 000 chauffeurs VTC ont une carte professionnelle sécurisée active en 2023

En 2023, 94 000 chauffeurs VTC ont une carte professionnelle sécurisée déclarée active auprès de l'Imprimerie nationale (voir annexe « méthodologie et sources »). Plus de la moitié d'entre eux, ont obtenu leur première carte professionnelle avant le 31 décembre 2019 (figure 14).

Figure 14 : répartition des chauffeurs VTC ayant une carte professionnelle sécurisée active selon la date d'obtention de la première carte professionnelle sécurisée

En %



Champ : France (hors Mayotte), juin 2023.

Source : IN Groupe. Calculs SDES

III. L'OFFRE DES PLATEFORMES VTC

La collecte de données auprès des plateformes VTC

À la suite de trois arrêtés publiés fin 2021 précisant le cadre juridique de collecte des données prévue par les articles L. 3120-6, R. 3120-40 et R. 3120-41 du code des transports, le service des données et études statistiques (SDES), pilote de l'Observatoire des T3P, a pu disposer en 2023 de données sociodémographiques et économiques sur les plateformes VTC pour l'année 2022. Les données traitées proviennent des huit plateformes VTC opérant en France métropolitaine (voir détails en annexe).

Définitions

Chauffeur actif : un chauffeur VTC est dit actif en 2022 s'il a réalisé un total d'au moins 100 courses par l'intermédiaire d'une ou plusieurs plateformes VTC dans l'année et s'il a exercé au moins 20 jours dans l'année.

Jour travaillé : journée où le chauffeur réalise au moins une course entre 4 h 00 du matin et 4 h 00 du jour suivant.

Temps de prestation : le temps de prestation considéré ici inclut le temps d'approche (durée entre l'acceptation de la course et la prise en charge du client), ainsi que le temps en course (entre la prise en charge et la dépose du client). Les durées d'attente, hors temps d'approche, entre deux courses ne sont pas incluses. Pour les courses avec un temps d'approche supérieur à 25 minutes, ce temps d'approche est réestimé en prenant la valeur minimale entre 15 % du temps passé en course et 5 minutes.

Heures de courses par jour travaillé : nombre d'heures de temps de prestation au cours d'une journée où le chauffeur réalise au moins une course.

Chiffre d'affaires par heure de prestation : montants versés au chauffeur pour ses courses rapportés aux nombres d'heures de prestation. Les courses annulées et les bonus/incitations des plateformes ne sont pas inclus. Les montants perçus par les chauffeurs par course ne sont pas à interpréter comme des revenus nets mais plutôt comme des chiffres d'affaires, dans la mesure où ils permettent de couvrir tous les coûts et charges des chauffeurs VTC (location/achat du véhicule, assurance du véhicule, carburants, impôts, etc.).

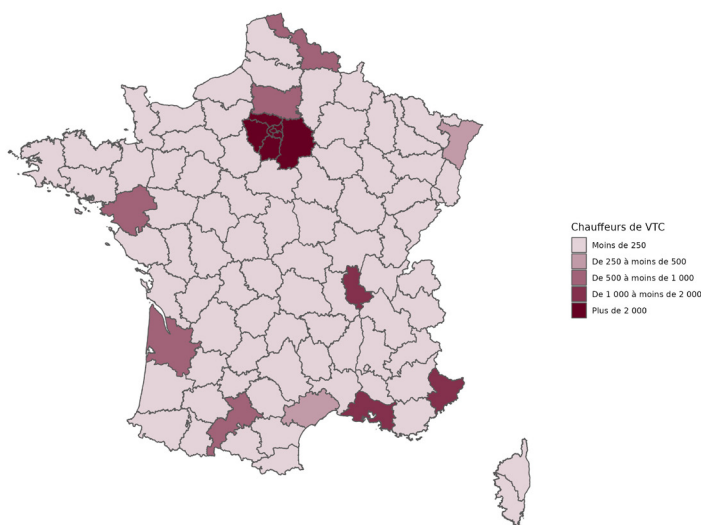
A. 47 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC en 2022

En 2022, environ 47 000 chauffeurs ont été actifs sur les plateformes VTC en France métropolitaine. Le nombre de chauffeurs actifs augmente de 20 % par rapport à 2021, année encore marquée par des restrictions de déplacements liées à la crise sanitaire. La grande majorité, soit 89 %, des chauffeurs actifs en 2021 ont poursuivi leur activité en 2022. En 2022, environ 12 000 nouveaux chauffeurs sont devenus actifs sur les plateformes VTC.

Les VTC peuvent circuler sur tout le territoire. L'analyse du lieu de réception de la carte professionnelle permet toutefois d'approcher le périmètre dans lequel l'activité est la plus susceptible d'être exercée. Près des trois quarts des chauffeurs de VTC (74 %) ont réceptionné une carte professionnelle dans la région francilienne. Dans les autres régions, les

départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Rhône sont ceux qui ont le plus délivré de cartes professionnelles VTC (au total, 10 % des chauffeurs actifs en 2022) (figure 15).

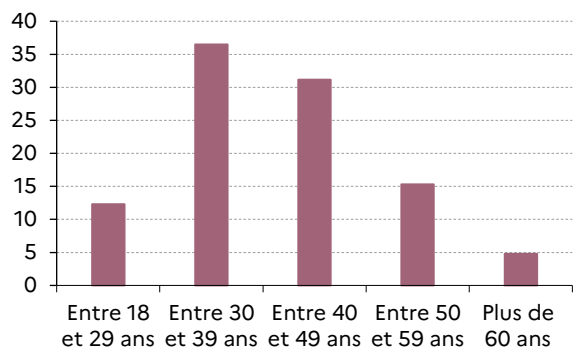
Figure 15 : répartition des chauffeurs VTC par département (lieu d’obtention de la carte professionnelle)



Champ : France métropolitaine, 2022.
Sources : données des plateformes VTC ; IN Groupe. Calculs SDES

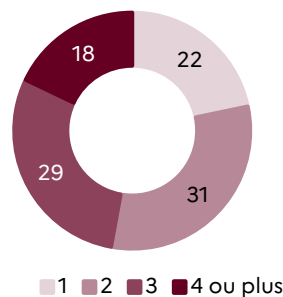
Près de la moitié (49 %) des conducteurs de VTC actifs en 2022 ont moins de 40 ans, 12 % étant âgés de moins de 30 ans. Les conducteurs âgés de plus de 50 ans représentent 20 % des chauffeurs (figure 16). Plus des trois quarts des conducteurs VTC (78 %) ont travaillé sur plusieurs plateformes au cours de l’année 2022 (figure 17). La part des chauffeurs qui travaillent sur une seule plateforme a diminué de 5 points par rapport à 2021 : de 27 % en 2021 à 22 % en 2022. En 2022, la part des conducteurs travaillant sur plusieurs plateformes au cours d’un même mois (68 %) est relativement stable excepté pendant les mois de juillet et août (environ 62 %) - (figure 18).

Figure 16 : part des chauffeurs actifs selon leur âge
En %



Champ : France métropolitaine, 2022.
Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

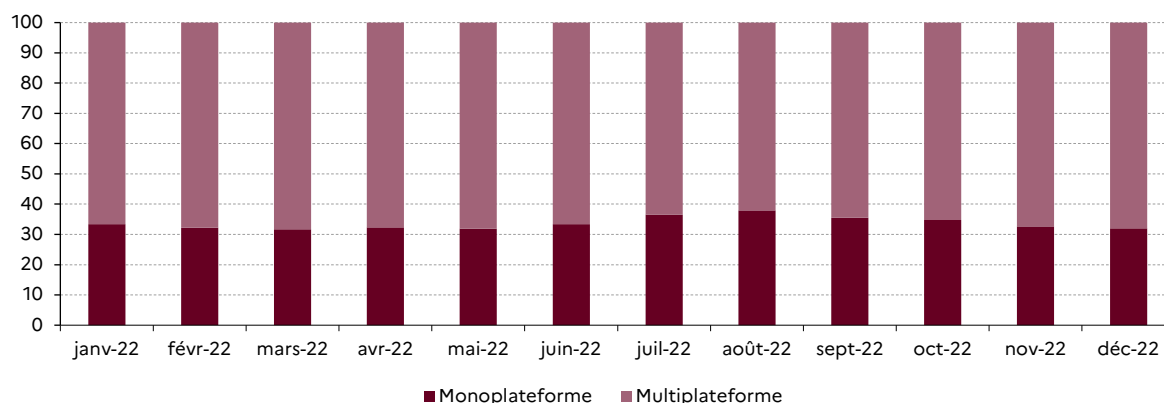
Figure 17 : part des chauffeurs actifs selon leur nombre de plateformes
En %



Note : un chauffeur actif est confirmé comme opérant sur une plateforme s’il a réalisé au moins dix courses dans l’année 2022 pour cette plateforme.
Champ : France métropolitaine, 2022.
Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

Figure 18 : part des chauffeurs mono et multiplateforme selon le mois

En %



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

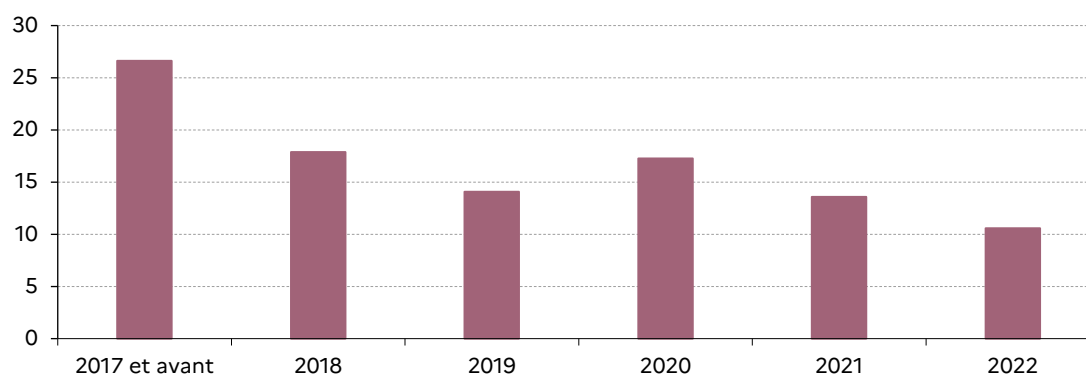
Champ : France métropolitaine, 2022.

Sources : données des plateformes VTC ; IN Groupe. Calculs SDES

27 % des chauffeurs actifs sur les plateformes en 2022 ont obtenu leur première carte professionnelle en 2017 ou avant, tandis que 41 % l'ont obtenu en 2020 ou après (figure 19). Ainsi 59 % des chauffeurs actifs sur les plateformes ont plus de trois ans d'expérience.

Figure 19 : part des chauffeurs actifs sur les plateformes selon la date d'obtention de leur première carte professionnelle

En %



Champ : France métropolitaine, 2022.

Sources : données des plateformes VTC ; IN Groupe. Calculs SDES

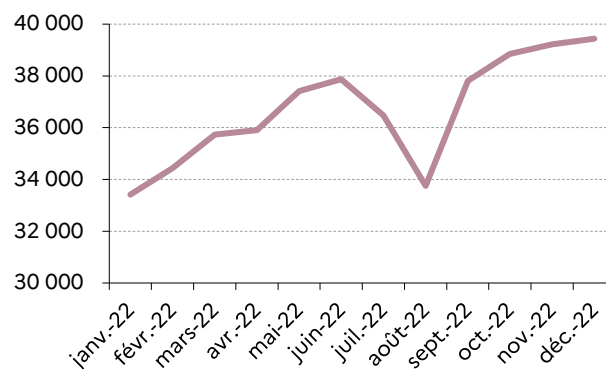
B. Neuf courses en moyenne par jour travaillé

Le nombre de chauffeurs ayant réalisé au moins dix courses dans un mois donné tend à augmenter tout au long de l'année 2022. Le début de l'année 2022, encore marqué par la cinquième vague de la Covid-19, enregistre 33 000 chauffeurs actifs par mois, contre plus de 39 000 à la fin de l'année (figure 20).

L'activité des plateformes VTC, mesurée en nombre de courses, augmente tout au long de la semaine : près de la moitié des courses a lieu du vendredi au dimanche (figure 21). Le nombre de courses par chauffeur est également plus élevé ces jours-là : les chauffeurs actifs réalisent en moyenne 9,7 courses par jour travaillé du vendredi au dimanche alors qu'ils effectuent 8,2 courses par jour travaillé le reste de la semaine. Sur la totalité de la semaine, les conducteurs de VTC effectuent, en moyenne, près de 9,0 courses par jour travaillé.

Figure 20 : chauffeurs actifs par mois

En nombre de chauffeurs

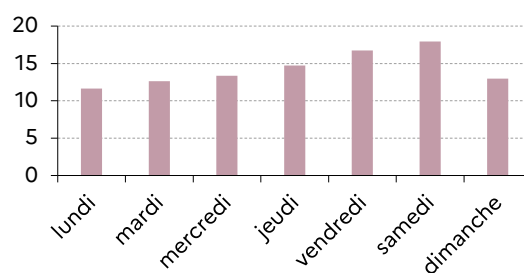


Champ : France métropolitaine, 2022.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

Figure 21 : répartition des courses effectuées selon le jour de semaine

En %



Champ : France métropolitaine, 2022, jour travaillé.

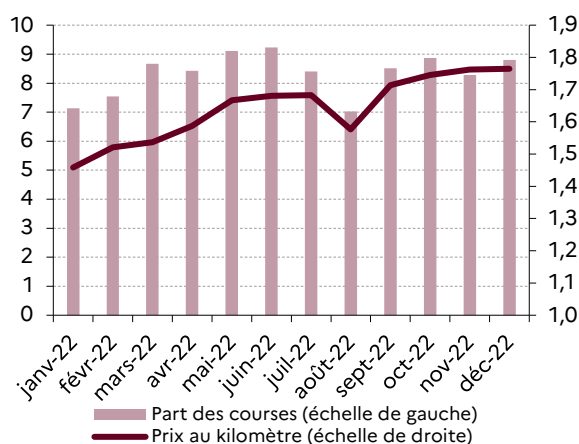
Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

C. Entre 1,50 et 1,80 euro par kilomètre en moyenne

Contrairement aux taxis, le prix des courses VTC n'est pas fixé par arrêté : il peut être forfaitaire (indiqué au moment de la réservation) ou bien calculé en fonction de la distance et du temps passé en course (déterminé à l'issue de la prestation). Il est fixé librement ; chaque plateforme décide de sa stratégie tarifaire. Dans le contexte inflationniste, le montant perçu (et non le prix total) par le chauffeur par kilomètre de course augmente progressivement au cours de l'année 2022 : il est à 1,50 euro au kilomètre en janvier et atteint 1,80 euro au kilomètre en décembre toutes plateformes confondues (figure 22). Les variations mensuelles du montant au kilomètre sont également liées au nombre de courses réalisées : en août 2022, le nombre de courses étant particulièrement bas (5,4 millions de courses), le montant perçu par le chauffeur avoisine 1,60 euro au kilomètre. À l'inverse, en décembre 2022, 6,7 millions de courses sont réalisées pour un montant au kilomètre en moyenne de 1,80 euro. Pour plus de la moitié des courses réalisées en septembre et en octobre 2022, les chauffeurs VTC ont perçu 2 euros ou plus au kilomètre (figure 23).

Figure 22 : montant moyen perçu par les chauffeurs par course

En %, prix au kilomètre

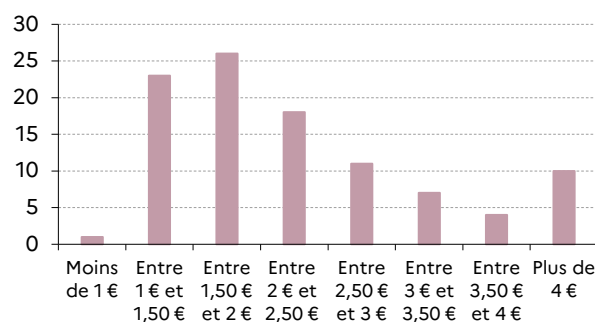


Champ : France métropolitaine, 2022.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

Figure 23 : répartition des courses selon le prix au km

En %, prix au kilomètre



Champ : France métropolitaine, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022. Les courses annulées, mais ayant donné lieu à une rémunération, ne sont pas comptabilisées.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

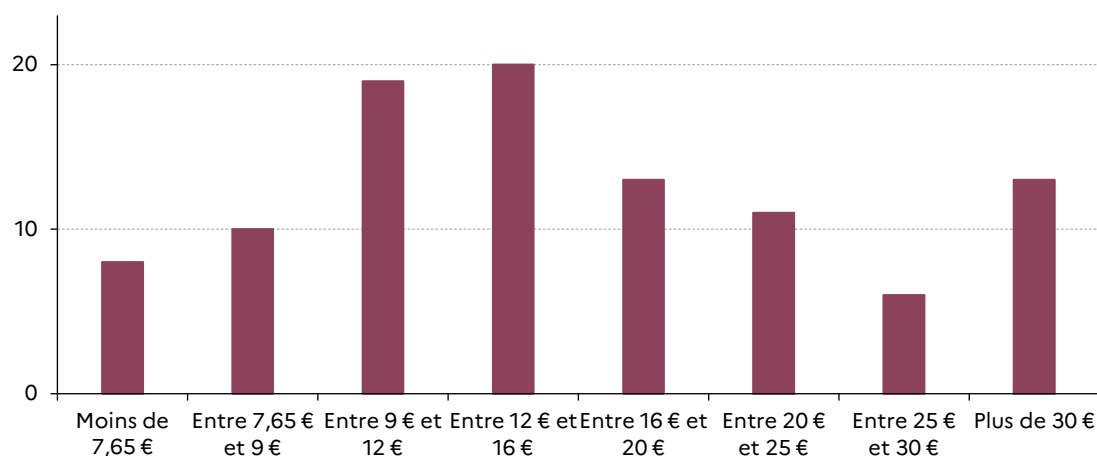
D. Plus de 8 courses sur 10 rémunérées plus de 9 euros

Un accord entre les syndicats et les plateformes, signé le 17 janvier 2023, fixe à 7,65 euros le montant minimal perçu par le chauffeur pour une course à compter du 1^{er} février 2023.

En septembre et en octobre 2022, soit avant l'instauration de ce montant minimal, 8 % des courses avaient donné lieu à un montant versé au chauffeur inférieur à 7,65 euros. Pour 83 % des courses réalisées sur cette période, le montant perçu par le chauffeur était supérieur à 9 euros (figure 24).

Figure 24 : répartition des courses selon le montant par course perçu par le chauffeur

En %



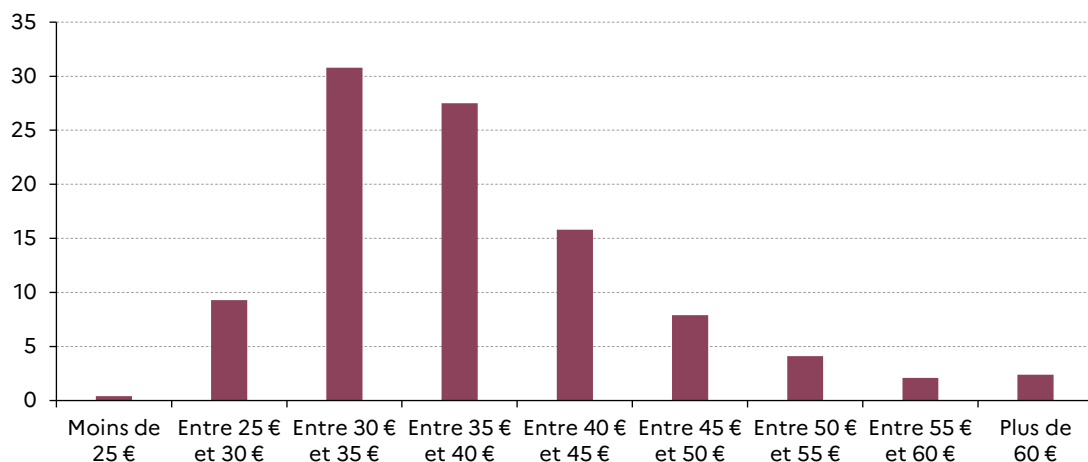
Champ : France métropolitaine, 2022, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022. Les courses annulées, mais ayant donné lieu à une rémunération, ne sont pas comptabilisées.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

En septembre et en octobre 2022, les chauffeurs sur les plateformes VTC ont un chiffre d'affaires horaire moyen (voir définitions) de 38,4 euros. Neuf chauffeurs sur dix ont un chiffre d'affaires horaire moyen supérieur ou égal à 30 euros (figure 25).

Figure 25 : répartition des chauffeurs selon leur chiffre d'affaires par heure de prestation

En %



Note : le temps travaillé est égal au temps écoulé entre l'acceptation de la course et la dépose du client.

Champ : France métropolitaine, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022. Les courses annulées, mais ayant donné lieu à une rémunération, ne sont pas comptabilisées.

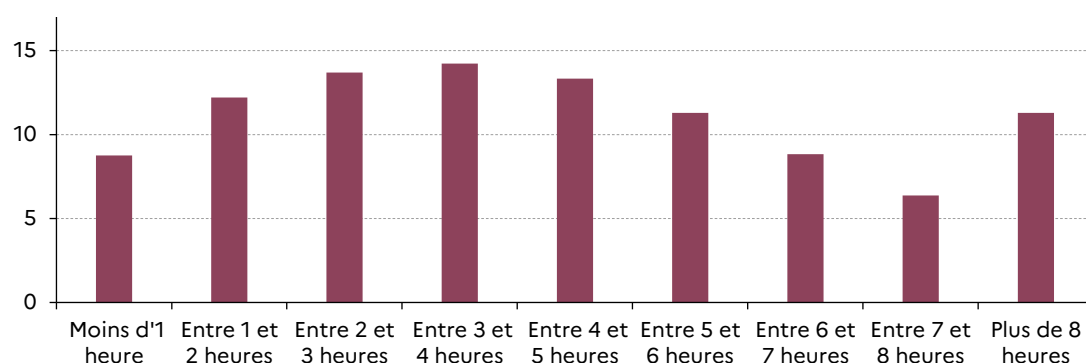
Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

E. Plus de la moitié du temps de prestation de nuit, pour un quart des chauffeurs VTC

En septembre et en octobre 2022, un chauffeur VTC effectue en moyenne 4,5 heures de prestation par jour travaillé (voir définitions). Ainsi, 18 % des journées de travail des chauffeurs VTC dépassent 7 heures de prestation. À l'inverse, les journées de travail de moins d'une heure de prestation représentent 9 % des jours travaillés par les chauffeurs VTC (figure 26).

Figure 26 : répartition du temps de prestation (temps écoulé entre l'acceptation de la course et la dépose) par jour travaillé et par chauffeur

En %



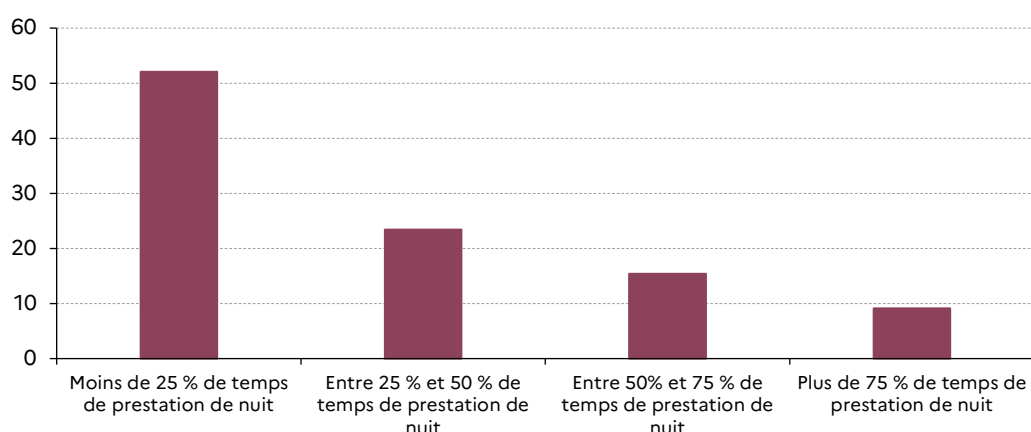
Champ : France métropolitaine, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022. Les courses annulées, mais ayant donné lieu à une rémunération, ne sont pas comptabilisées.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

L'activité sur les plateformes est en partie nocturne : 29 % du temps de course global sur les plateformes VTC a lieu entre 22 h 00 et 6 h 00 sur les mois de septembre et d'octobre 2022. Les courses qui commencent la nuit sont en moyenne plus courtes (près de 18 minutes) que les courses commençant la journée (plus de 23 minutes). En septembre et en octobre 2022, plus d'un quart des chauffeurs passent plus de la moitié de leur temps de prestation entre 22 h 00 et 6 h 00 (voir définitions) – (figure 27).

Figure 27 : répartition des chauffeurs selon leur part de temps de prestation de nuit

En %



Champ : France métropolitaine, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022. Les courses annulées, mais ayant donné lieu à une rémunération, ne sont pas comptabilisées. La nuit commence à 22 h 00 et termine à 6 h 00 le lendemain du jour considéré.

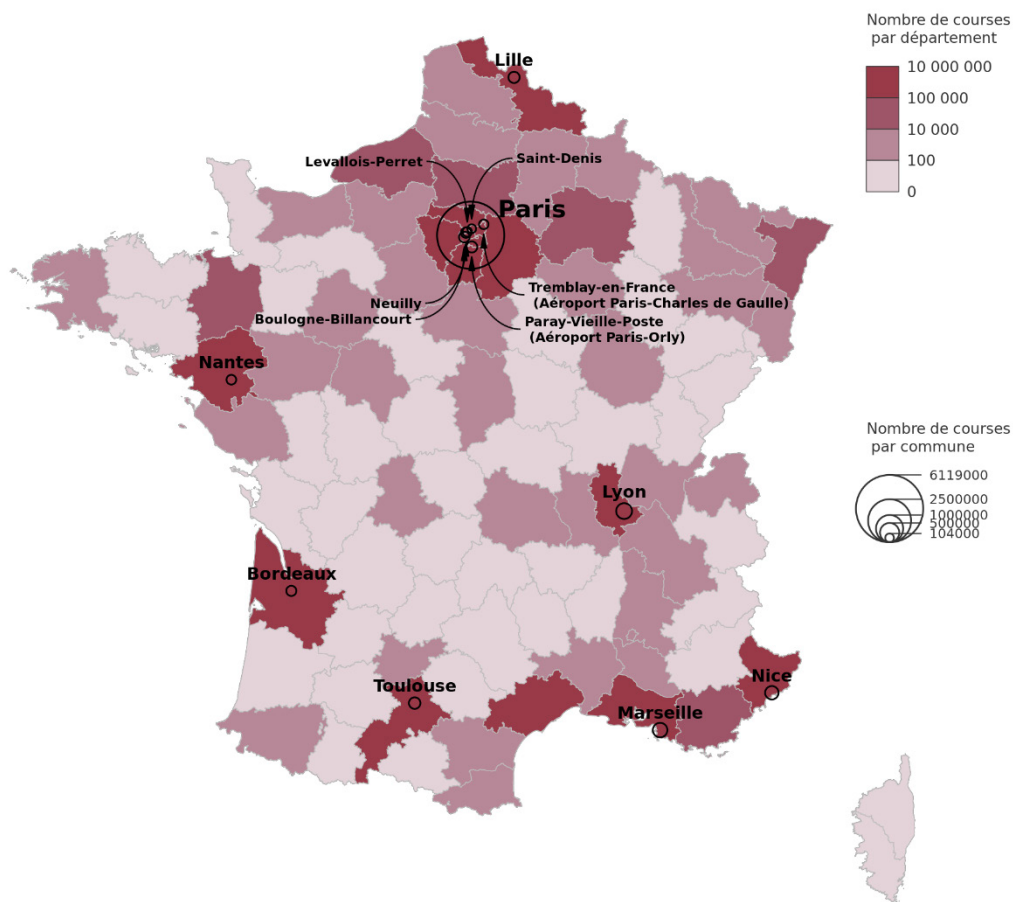
Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

F. Une activité concentrée dans les grandes métropoles

Les chauffeurs actifs de VTC ont réalisé plus de 13 millions de courses entre le 3 septembre 2022 et le 28 octobre 2022 : 46 % d'entre elles ont débuté à Paris et 81 % en Île-de-France (figure 28).

En dehors de la région francilienne, l'activité des chauffeurs sur les plateformes VTC est concentrée dans les grandes métropoles : par exemple, plus de 68 % des courses dans le département du Rhône ont démarré à Lyon. Ce constat est le même dans le département des Bouches-du-Rhône où la prise en charge des courses est concentrée sur Marseille (84 %).

Figure 28 : les courses selon le lieu de prise en charge en septembre et en octobre 2022



Champ : France métropolitaine, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022, lieu de prise en charge.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

Au cours des mois de septembre et d'octobre 2023, 6 % des courses VTC ont démarré à moins de 500 mètres d'une gare ferroviaire et 7 % se sont achevées à moins de 500 mètres d'une gare (tableau 6). Quant aux prises en charge et déposes à proximité d'un aéroport, elles concernent respectivement 2 % et 3 % des courses.

Tableau 6 : répartition des courses selon le lieu de prise en charge et de dépose du client

En ‰

	Lieu de dépose à moins de 500 mètres d'une gare	Lieu de dépose à moins d'un kilomètre d'un aéroport	Autre lieu de dépose	Total
Lieu de prise en charge à moins de 500 mètres d'une gare	38	19	578	635
Lieu de prise en charge à moins d'un kilomètre d'un aéroport	13	3	172	188
Autre lieu de prise en charge	663	298	8 216	9 177
Total	715	319	8 966	10 000

Champ : France métropolitaine, courses réalisées par des chauffeurs actifs entre le 03/09/2022 et le 28/10/2022.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

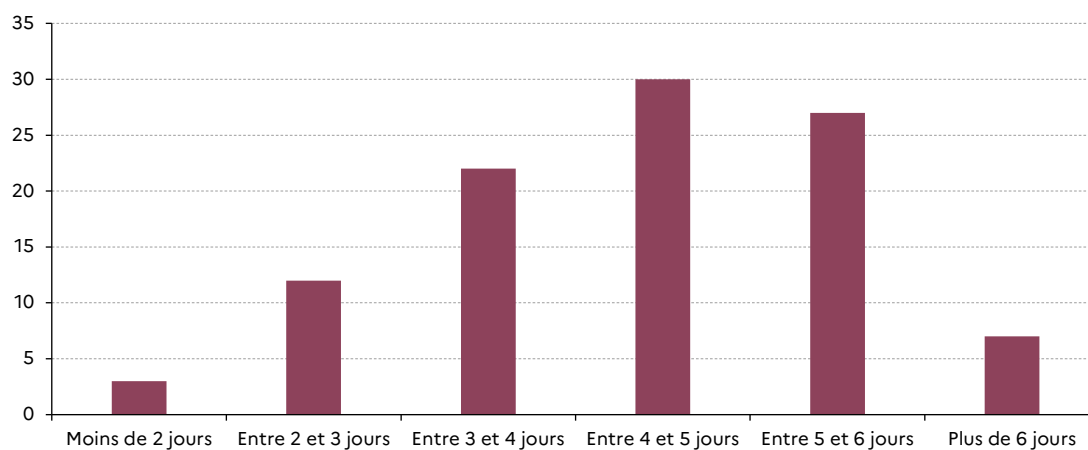
Régularité de l'activité sur les plateformes VTC

Dans ce focus, le champ est légèrement modifié pour éclairer la régularité de l'activité des chauffeurs sur les plateformes. Un jour est dit « travaillé » à partir de trois courses réalisées pendant la journée et une semaine est dite « travaillée » à partir d'un jour travaillé pendant la semaine. Enfin, les chauffeurs considérés sont ceux qui ont travaillé pendant au moins 20 semaines sur les plateformes, ce qui représente environ 38 500 chauffeurs.

63 % de ces chauffeurs travaillent en moyenne au moins quatre jours par semaine travaillée. Près de 7 % des chauffeurs prennent en moyenne moins d'une journée de repos par semaine travaillée (figure 29).

Figure 29 : répartition des chauffeurs selon le nombre moyen de jours travaillés par semaine travaillée

En %



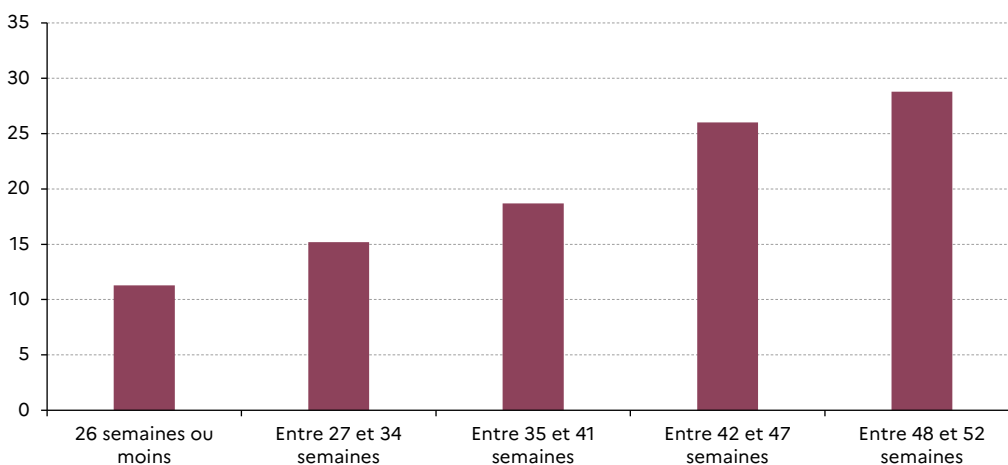
Champ : France métropolitaine, chauffeurs actifs ayant travaillé sur les plateformes au moins 20 semaines entre le 01/01/2022 et le 30/12/2022. Les journées avec moins de trois courses réalisées ne sont pas comptabilisées.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

En moyenne, ces 38 500 chauffeurs ont travaillé 40,5 semaines en 2022. 29 % de ces chauffeurs (soit environ 11 100) ont travaillé pendant au moins 48 semaines sur les plateformes (figure 30). Environ 26 % de ces chauffeurs ont travaillé strictement moins de 35 semaines.

Figure 30 : répartition des chauffeurs selon le nombre des semaines travaillées

En %



Champ : France métropolitaine, chauffeurs actifs ayant travaillé sur les plateformes au moins 20 semaines entre le 01/01/2022 et le 30/12/2022. Les journées de moins de trois courses ne sont pas comptabilisées.

Source : données des plateformes VTC. Calculs SDES

Partie 4

L'équipement automobile des transports publics particuliers de personnes

En 2022, les taxis de province sont très majoritairement des véhicules diesel thermiques alors que les taxis parisiens et les VTC sont en grande partie des véhicules essence hybrides non rechargeables (respectivement 58 % et 46 %). La part des véhicules à faibles émissions s'élève respectivement à 3 % des taxis de province, 6 % des taxis parisiens et 7 % des VTC. Les véhicules des T3P restent plutôt récents, principalement équipés de cinq places, et sont en majorité possédés par leur exploitant.

Le parc des T3P est adapté aux restrictions de circulation prévues dans le cadre de la mise en place progressive des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) tant que les restrictions concernent uniquement les véhicules Crit'Air 3 et plus. En effet, les véhicules sont quasiment exclusivement classés en Crit'Air E, 1 et 2 et la part des véhicules Crit'Air E et 1 progresse en 2022.

I. LE PARC AUTOMOBILE DES T3P EN 2022

A. La moitié des VTC et des taxis parisiens sont des véhicules hybrides non rechargeables

En 2022, la moitié des chauffeurs de VTC présents sur les plateformes sont équipés de véhicules hybrides non rechargeables (46 % en essence, 4 % en diesel) – (tableau 7). La part des véhicules diesel thermiques chute de 19 points entre 2021 et 2022, tandis que la part de véhicules à faibles émissions (électrique, hybride rechargeable et hydrogène) passe de 5 % à 7 %. Ces changements s'expliquent notamment par des mesures prises par plusieurs plateformes : interdiction ou limitation de l'usage des véhicules diesel, mise en place de flottes de véhicules à faibles émissions, accompagnement vers l'achat de véhicules électriques ou encore création de gammes de courses à faibles émissions (courses avec des véhicules électriques et hybrides rechargeables).

Les taxis parisiens, quant à eux, roulent également en grande partie avec des véhicules hybrides non rechargeables (58 %). La part des véhicules à faibles émissions passe de 3 % à 6 % en raison notamment de politiques de la ville de Paris et de la région Île-de-France particulièrement incitatives pour l'acquisition de véhicules moins émetteurs⁵.

La motorisation diesel thermique reste hégémonique dans le parc des taxis de province et des DROM (86 %). Cependant, la part des véhicules à faibles émissions augmente légèrement, passant de 1 % à 3 % entre 2021 et 2022.

La puissance des véhicules des taxis de province est en moyenne plus élevée (111 kW) que celles des taxis parisiens (106 kW) et des VTC (93 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 et les VTC, présentent une puissance en moyenne inférieure aux autres motorisations. Par ailleurs, les taxis de province sont en moyenne plus lourds que les VTC.

Tableau 7 : caractéristiques techniques et motorisations des taxis et VTC

		VTC (1)		Taxis parisiens (1)		Taxis de province et des DROM (2)	
		2021	2022	2021	2022	2021	2022
Énergie (en %)	Diesel thermique	60	41	46	35	89	86
	Essence thermique	1	2	1	1	2	2
	Hybride non rechargeable essence	29	46	49	58	6	7
	Hybride non rechargeable diesel	6	4	1	1	2	3
	Hybride rechargeable	2	4	1	2	0	1
	Électrique et hydrogène	2	3	2	3	1	2
	Gaz et inconnu	0	0	0	0	0	0
Poids à vide moyen (en kg)		1 562	1 558	1 628	1 651	1 642	1 645
Puissance moyenne (en kW)		97	93	104	106	110	111

(1) Données au 31 décembre de l'année.

(2) Données au 1^{er} janvier de l'année.

Champ : France.

Sources : données des plateformes VTC ; préfecture de police de Paris ; RSVERO. Calculs SDES

⁵ Pour les taxis, une aide (qui n'est plus en vigueur depuis le 15 octobre 2022) plafonnée à 4 000 € était attribuée par la mairie de Paris pour l'acquisition d'un véhicule hybride rechargeable essence neuf (ou à 2 000 € pour un véhicule d'occasion). Une deuxième aide à l'achat de 6 000 € est proposée pour les véhicules électriques neufs. En ce qui concerne la région Île-de-France, depuis 2018, les artisans taxis et les VTC bénéficient également d'une aide de 6 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique et 15 000 € pour un véhicule hydrogène.

B. Plus de places assises dans les taxis

Les taxis et les VTC sont principalement des véhicules de cinq places au plus (chauffeur compris) : 89 % des VTC, 75 % des taxis parisiens et 71 % des taxis de province (*figure 31*). Cependant, la part de véhicules de six ou sept places est bien plus importante pour les taxis (19 % pour les taxis parisiens et 23 % pour ceux de province) que pour les VTC (8 %).

Près de 2,5 % des taxis de province, environ 3 % des taxis parisiens et moins d'1 % des VTC sont adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite se déplaçant en fauteuil roulant.

Figure 31 : répartition des taxis et des VTC, selon le nombre de places assises (y compris chauffeur)

En %



(1) Données au 31 décembre 2022.

(2) Données au 1^{er} janvier 2022.

Champ : France.

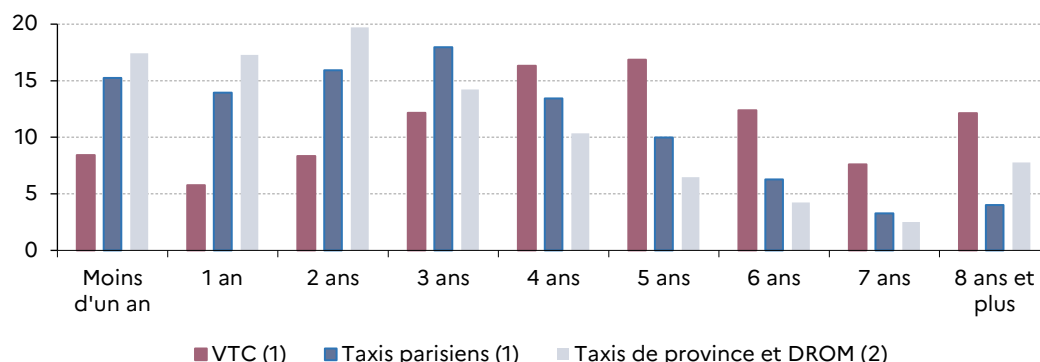
Sources : données des plateformes VTC ; préfecture de police de Paris ; RSVERO. Calculs SDES

C. Les taxis plus récents que les VTC

Les véhicules utilisés par les conducteurs de taxis et VTC sont relativement récents. L'âge moyen des taxis est de 3,5 ans et celui des VTC de 4,9 ans. Au-delà de trois ans d'âge, le nombre de taxis (parisiens et de province) diminue à un rythme qui s'accroît (*figure 32*). Les obligations sur l'âge des véhicules taxis peuvent être fixées par les préfetures et variables selon les départements. La faible part des véhicules de plus de huit ans (4 %) parmi les taxis parisiens est due à la limite d'âge fixée à sept ans (hors exception) par la préfecture de police de Paris. Quant aux VTC, la législation limitait l'âge des véhicules à six ans en 2022 (limite portée à sept ans pendant la crise sanitaire, puis à six ans à la fin de celle-ci, puis de nouveau portée à sept ans à partir du 16 novembre 2023) uniquement pour les véhicules purement thermiques. Ainsi, la part importante de véhicules dont la motorisation n'est pas soumise à cette réglementation explique la part significative (20 %) de véhicules de sept ans et plus.

Figure 32 : répartition par âge des véhicules utilisés par les chauffeurs de taxi et VTC

En %



(1) Données au 31 décembre 2022. (2) Données au 1^{er} janvier 2022.

Avertissement : l'âge des véhicules n'est pas calculé à la même date selon la source des données mobilisées. Pour les VTC, l'âge est calculé à la date du jour médian entre la première et la dernière course enregistrée sur les plateformes en 2022. Pour les taxis parisiens, l'âge est calculé au 1^{er} janvier 2023, tandis que l'âge des véhicules de province est calculé au 1^{er} janvier 2022.

Champ : France.

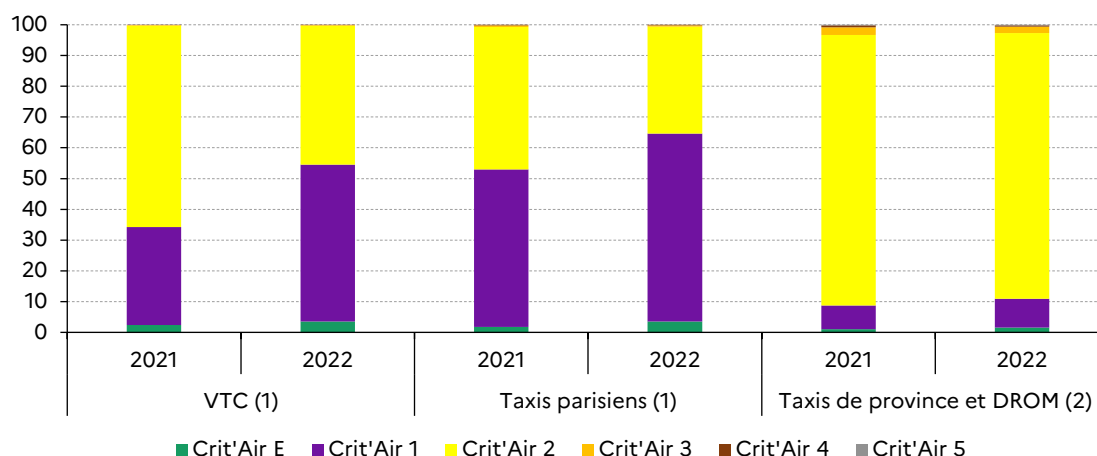
Sources : données des plateformes VTC ; préfecture de police de Paris ; RSVERO. Calculs SDES

D. La part des véhicules classés Crit'Air E et 1 progresse

Au regard de la classification Crit'Air, la forte part des motorisations diesel implique que seulement 11 % des taxis de province sont classés Crit'Air E ou 1. Cette part augmente de deux points par rapport à l'année précédente. En comptabilisant la part des 86 % de véhicules Crit'Air 2, 97 % des taxis de province pourraient d'ores et déjà circuler dans les ZFE-m les plus restrictives. 61 % des taxis parisiens sont classés Crit'Air 1, 35 % sont Crit'Air 2, et 3 % Crit'Air E. Pour les VTC, les vignettes Crit'Air E, 1 et 2 représentent respectivement 3 %, 51 % et 45 % du parc. En 2022, la part des véhicules classés Crit'Air E et 1 augmente fortement, tant pour les taxis parisiens (+ 12 points) que pour les VTC (+ 20 points) – (figure 33). Le parc des T3P est donc dans l'ensemble déjà adapté aux restrictions de circulation prévues dans le cadre de la mise en place progressive des ZFE-m dans les plus grandes agglomérations du territoire, tant que les restrictions concernent uniquement les véhicules Crit'Air 3 et plus.

Figure 33 : répartition par vignettes Crit'Air des véhicules utilisés par les chauffeurs de taxi et VTC

En %



(1) Données au 31 décembre de l'année. (2) Données au 1^{er} janvier de l'année.

Champ : France

Sources : données des plateformes VTC ; préfecture de police de Paris ; RSVERO. Calculs SDES

E. La location de véhicules un peu plus fréquente pour les taxis de province

Les véhicules des T3P sont majoritairement possédés par leurs exploitants, notamment les taxis parisiens (71 %) et les VTC (70 %). 39 % des taxis de province sont des véhicules en location (crédit-bail, longue durée et courte durée) - (tableau 8). La location longue durée est le mode de location le plus utilisé pour les trois catégories. En revanche, les taxis parisiens recourent peu aux crédits-bails (6 % des véhicules), contrairement aux taxis de province (18 %) et aux VTC (9 %).

Tableau 8 : mode de détention des véhicules utilisés par les taxis et VTC

En %

	VTC (1)	Taxis parisiens (1)	Taxis de province et des DROM (2)
Crédit-bail	9	6	18
Location courte durée	1	3	2
Location longue durée	20	21	19
Propriété	70	71	61

(1) Données au 1^{er} janvier 2023. (2) Données au 1^{er} janvier 2022.

Champ : France.

Sources : données des plateformes VTC ; préfecture de police de Paris ; RSVERO. Calculs SDES

Focus sur les voitures particulières utilisées comme taxi ou VTC

Les voitures particulières représentent 97 % du parc des taxis et 99 % du parc des VTC. Au sein de ce parc, les taxis parisiens et les VTC émettent en moyenne moins de gaz à effet de serre (GES) que les taxis de province (tableau 9). Cela s'explique par le poids des véhicules et par le type de motorisation : les taxis de province sont en moyenne des véhicules plus grands et roulant au diesel, motorisation plus émettrice de GES que l'essence hybride non rechargeable. Par rapport à 2021, les émissions moyennes de GES baissent pour les taxis (- 2 %) et pour les VTC (- 4 %).

Tableau 9 : émissions de GES des voitures particulières des T3P

En g CO₂eq/km

	VTC		Taxis parisiens		Taxis de province et des DROM	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Émissions de GES moyennes par km réelles des voitures particulières	144	138	149	146	164	161

Champ : France.

Sources : données des plateformes VTC ; préfecture de police de Paris ; RSVERO. Calculs SDES

II. LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

L'évolution de la flotte des nouveaux véhicules utilisés par le secteur des T3P (*encadré*) rend compte du renouvellement du parc qui s'opère ces dernières années. La transformation de la flotte de taxis s'est accélérée en 2022, première année où la part des nouveaux véhicules purement diesel utilisés comme taxi passe en dessous des 50 % (passant de 85 % à 43 % en quatre ans) - (*figure 34*). En contrepartie, la part des motorisations hybrides non rechargeables des nouveaux taxis augmente de 30 points entre 2018 et 2022 et atteint 44 %. La part des nouveaux taxis à faibles émissions (hybrides rechargeables, électrique et à hydrogène) passe de 1 % à 11 % sur cette même période, en ayant augmenté de 4 points entre 2021 et 2022.

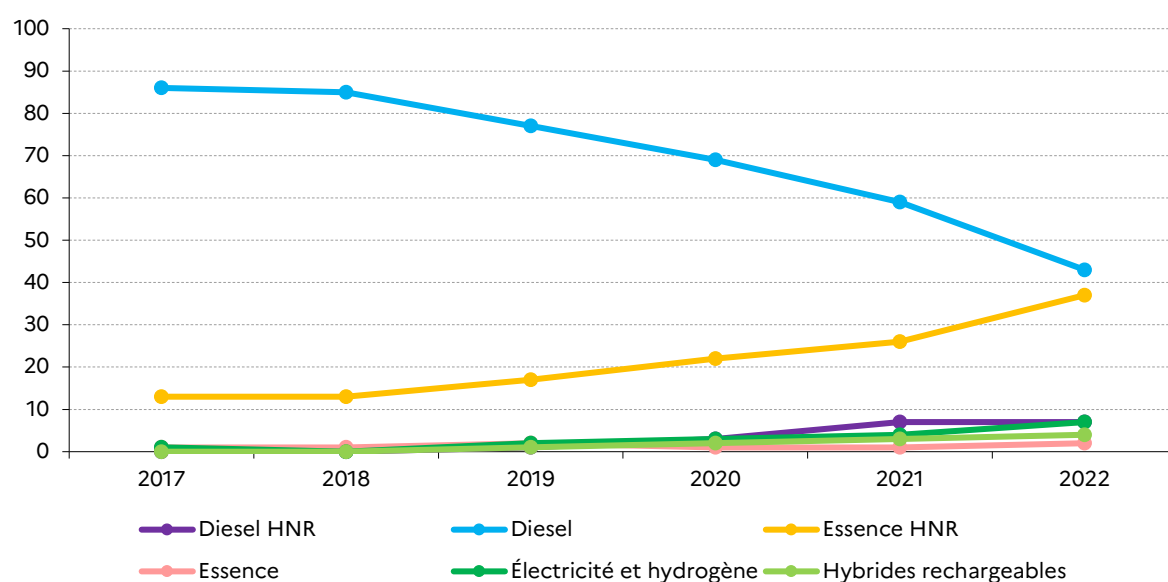
Méthodologie – Nouveaux véhicules des T3P

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

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

Figure 34 : évolution de la motorisation des nouveaux taxis selon la date de mise en circulation du véhicule

En %

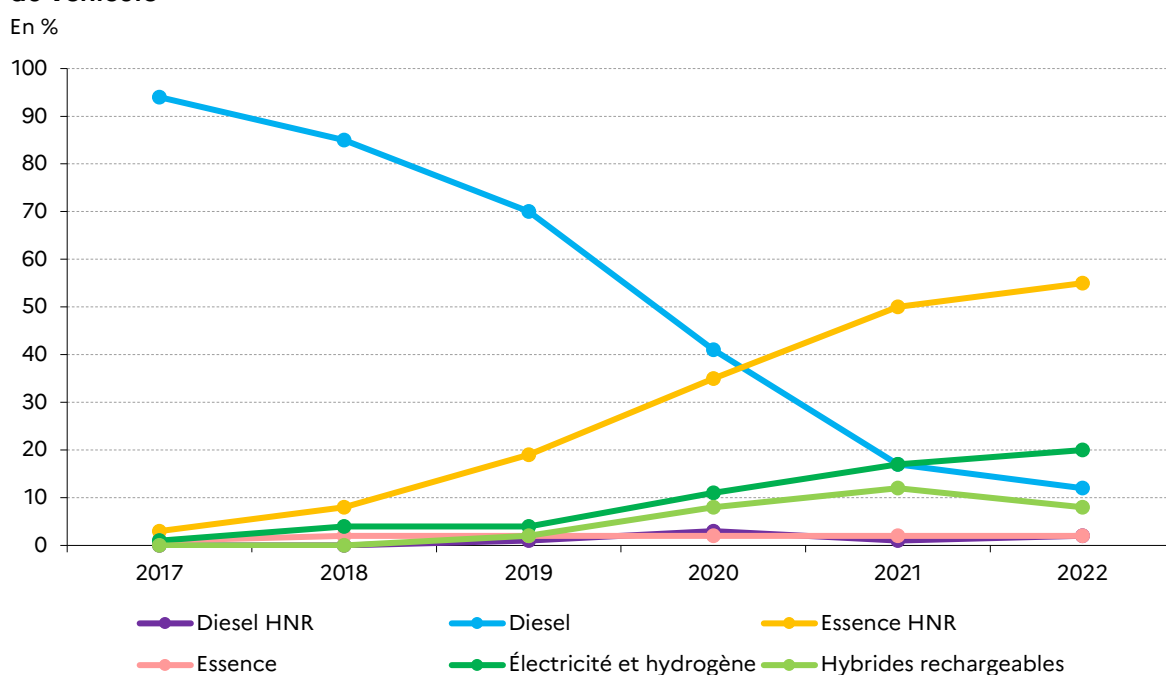


Champ : France métropolitaine.

Source : RSVERO. Calculs SDES

Après des changements conséquents entre 2017 et 2021, l'évolution de la motorisation des nouveaux véhicules utilisés comme VTC ralentit légèrement entre 2021 et 2022 (*figure 35*). En 2022, moins de 12 % des nouveaux véhicules VTC inscrits au registre REVTC sont purement diesel alors que 20 % sont électriques ou à hydrogène, soit une augmentation de 19 points en cinq ans. La part des motorisations hybrides non rechargeables continue de progresser pour les nouveaux véhicules inscrits au REVTC et atteint près de 58 % des nouveaux VTC de 2022. Au total, la part des nouveaux véhicules thermiques (y compris hybrides non rechargeables) parmi les VTC est passée de 94 % en 2019 à 71 % en 2021 mais stagne entre 2021 et 2022 (71 %). La part de véhicules à faibles émissions (principalement électriques et hybrides rechargeables) stagne elle aussi en 2022, l'augmentation de la motorisation électrique (de 17 % en 2021 à 20 % en 2022) étant compensée par la baisse de la motorisation hybride rechargeable (de 12 % en 2021 à 8 % en 2022).

Figure 35 : évolution de la motorisation des nouveaux VTC selon la date de mise en circulation du véhicule



Champ : France métropolitaine.

Sources : REVTC ; RSVERO. Calculs SDES

Annexes

MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

Le suivi du secteur des T3P nécessite de mobiliser diverses sources.

LES SOURCES COMMUNES AUX TAXIS ET AUX VTC

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

La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 et son décret d'application du 6 avril 2017 ont transféré aux chambres de métiers et de l'artisanat la responsabilité des examens de conducteurs de taxis et de VTC. L'APCMA dispose d'informations individuelles sur les candidats et leur parcours, qui remontent des niveaux régionaux et départementaux (*partie 2*).

■ Les données des cartes professionnelles sécurisées d'IN Groupe

Depuis 2017, IN Groupe (Imprimerie nationale) est chargé de délivrer des cartes professionnelles sécurisées aux nouveaux chauffeurs de VTC, de taxi et de VMDTR. Alors que les chauffeurs de taxi et de VMDTR peuvent continuer à utiliser leurs cartes professionnelles « papier », les chauffeurs de VTC ont dû renouveler leur carte « papier » avec le dispositif Recanose (renouvellement des cartes non sécurisées) entre septembre 2019 et mars 2020. Ainsi, l'ensemble des chauffeurs VTC doit posséder une carte professionnelle sécurisée pour exercer. Pour les chauffeurs de taxi et de VMDTR, cela concerne uniquement les nouveaux chauffeurs depuis septembre 2018.

■ Le répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO)

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

LES SOURCES RELATIVES AUX TAXIS

■ Les rapports annuels des commissions locales des transports publics particuliers de personnes

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

En 2023, certains rapports de préfecture concernant l'activité des T3P en 2022 n'ont pas été transmis à l'Observatoire. Le nombre d'autorisations de stationnement pour ces départements a donc été estimé à partir de données plus anciennes ou du nombre de taxis conventionnés par la caisse nationale d'assurance maladie. Pour cette raison, les données concernant les ADS de province et des DROM publiées dans ce rapport sont arrondies à la centaine.

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

■ Les ADS de la préfecture de police de Paris

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

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

LES SOURCES RELATIVES AUX VTC

■ Le registre des exploitants de VTC (REVTC)

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

Mesurer une activité au moyen d'un registre peut impliquer un biais, car le registre enregistre rarement une fin d'activité : si l'exploitant doit entreprendre des démarches pour s'inscrire (et renouveler son inscription), il n'est pas tenu de déclarer sa cessation d'activité.

■ Les données des plateformes VTC

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

En 2023, une deuxième collecte a été réalisée sur les activités de l'année 2022 auprès de huit plateformes VTC opérant en France métropolitaine. Précisément, les plateformes ont communiqué d'une part, une base de données agrégées dans laquelle l'observation est la journée d'activité d'un chauffeur (notamment son nombre de courses, ses distances parcourues en courses, les montants collectés) et qui porte toute l'année 2022, et d'autre part, une base de données portant uniquement sur les mois de septembre et d'octobre 2022, mais où l'unité d'observation est la course (avec notamment la durée, le montant).

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ADS	Autorisation de stationnement
APCMA	Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat
CGDD	Commissariat général au développement durable
CLT3P	Commission locale du transport particulier de personnes
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CNT3P	Comité national des transports publics particuliers de personnes
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DROM	Département et région d'outre-mer
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
IN Groupe	Groupe de l'Imprimerie nationale
kW	KiloWatt, unité de puissance
ONT3P	Observatoire national des transports publics particuliers de personnes
REVTC	Registre des exploitants de voitures de transport avec chauffeur
RSVERO	Répertoire statistique des véhicules routiers
SDES	Service des données et études statistiques
SIV	Système d'immatriculation des véhicules
T3P	Transports publics particuliers de personnes
VMDTR	Véhicules motorisés à deux ou trois roues
VTC	Voitures de transport avec chauffeur
ZFE-m	Zones à faibles émissions mobilité

Table des matières

Données clés	4
Partie 1 - La réglementation des transports publics particuliers de personnes	6
I. Les conditions d'exercice des taxis	7
II. Les conditions d'exercice des voitures de transport avec chauffeur (VTC)	8
III. Des sources de nature différente pour mesurer l'offre de VTC et de taxis	9
Partie 2 - L'accès aux professions de conducteurs	10
I. 56 700 candidats aux examens en 2023	11
II. Les taux de réussite et les parcours des candidats aux examens	14
A. Parcours des candidats inscrits en 2022 aux examens des T3P	15
B. Parcours des candidats admis, inscrits en 2022 aux examens des T3P	16
III. Près de 28 900 nouvelles cartes professionnelles délivrées en 2023	18
Partie 3 - L'offre de transport public particulier de personnes	21
I. L'offre de taxis	22
A. Plus de 62 000 taxis en France	22
B. Des différences au niveau départemental	23
C. 35 000 chauffeurs de taxi ont une carte professionnelle sécurisée active en 2023	24
II. L'offre de VTC	25
A. 56 000 exploitants enregistrés au REVTC en 2023	25
B. 94 000 chauffeurs VTC ont une carte professionnelle sécurisée active en 2023	25
III. L'offre des plateformes VTC	26
A. 47 000 chauffeurs actifs sur les plateformes VTC en 2022	26
B. Neuf courses en moyenne par jour travaillé	28
C. Entre 1,50 et 1,80 euro par kilomètre en moyenne	29
D. Plus de 8 courses sur 10 rémunérées plus de 9 euros	30
E. Plus de la moitié du temps de prestation de nuit, pour un quart des chauffeurs VTC	31
F. Une activité concentrée dans les grandes métropoles	32
Partie 4 - L'équipement automobile des transports publics particuliers de personnes	35
I. Le parc automobile des T3P en 2022	36
A. La moitié des VTC et des taxis parisiens sont des véhicules hybrides non rechargeables.	36
B. Plus de places assises dans les taxis	37
C. Les taxis plus récents que les VTC	37
D. La part des véhicules classés Crit'Air E et 1 progresse	38
E. La location de véhicules un peu plus fréquente pour les taxis de province	39
II. Le renouvellement de la flotte	40
Annexes	42
Méthodologie et Sources	43
Sigles et abréviations	46

**Commissariat général
au développement durable**

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

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr