

Pour les VTC, la reprise sera complexe après la crise

Dans une nouvelle étude, l'institut économique Stacian analyse les perspectives d'évolution des marchés des taxis et des plateformes de VTC post-crise. Les nouvelles habitudes prises par les Français pourraient coûter cher aux VTC estiment les analystes.

Temps de lecture : minute

9 avril 2021

L'arrivée du Covid-19, l'enchaînement des confinements et des couvre-feux a quasiment gelé l'activité des transports intra-urbains (taxis et VTC). La dernière étude réalisée par l'institut économique Stacian sur ce sujet indique ainsi un recul de l'activité parisienne des taxis d'au moins 40% en 2020, un chiffre qui pourrait être encore plus élevé pour les VTC. En regardant de plus près, on s'aperçoit qu'au coeur de la pandémie, le nombre de courses a diminué de 90%. Cette baisse ne s'est pas totalement résorbée durant les périodes de rebond - entre deux confinements ou couvre-feu - puisque l'activité est restée en deçà de la demande habituelle, d'environ 25%. Et l'étude réalisée par Stacian ne présente pas des perspectives particulièrement réjouissantes pour les années à venir.

Le télétravail, un point noir pour les VTC

Ainsi, 2020 pourrait marquer un point de bascule pour le secteur. Dans le meilleur des cas, une reprise "normale" de l'activité d'ici 2022 grâce à une vague de vaccination, ne signifierait pas pour autant un retour à la situation de 2019 pour les VTC. Plusieurs raisons sont avancées par l'institut économique pour justifier cette analyse :

- Le confinement a joué un rôle d'accélérateur avec le télétravail, induisant de fait des changements de comportement. Si le télétravail ne s'imposera sans doute pas dans toutes les entreprises à temps plein, ce test grandeur nature a convaincu plus d'un salarié de travailler à domicile au moins une à deux journées par semaine. Or, une importante quantité de trajets réalisés par des VTC concernaient des retours de soirées, entre amis ou à la sortie du bureau. Cette possibilité de télétravailler et de réaliser des conférences et des événements à distance pourrait également jouer sur le tourisme d'affaires, le réduisant ainsi en partie.



À lire aussi

4 startups qui font leur révolution verte dans le secteur des transports

- Moins contraints par le bureau, les Français pourraient également continuer à fuir le coeur des grandes agglomérations au profit d'une province proche. Une tendance qui n'est cependant pas nouvelle. Entre 2008 et 2018, Paris a, à titre d'exemple, perdu 20 000 habitants et 26 000 salariés alors que la petite couronne en a respectivement

accueilli 220 000 et 67 000 de plus. Les entreprises aussi pourraient décider, en raison des prix du foncier, de relocaliser leur activité en dehors de la capitale et de fait de moins avoir besoin de VTC et taxis concentrés dans les grands centres urbains.

L'enjeu environnemental ne tourne pas à l'avantage des VTC

Autre frein identifié par Stacian : la croissance prise par des modes de transport plus doux comme le vélo ou la trottinette qui, même régulés par la limitation à quelques acteurs, suscitent un intérêt certain des Français. Le développement de nouvelles voies cyclables ne devrait qu'accroître cette tendance.

Ce changement de paradigme, adossé à une volonté des politiques de limiter la pollution en ville et de rendre plus écologique leur parc de transport n'est pas non plus de bon augure pour les VTC. Certaines villes déploient actuellement des plans pour créer dans les centres des zones à faible émissions où seules les voitures les moins polluantes pourront circuler dans quelques années.



À lire aussi

#CONTRECHAMPS : Vers la fin de la bataille entre taxis et VTC ?

L'étude de Stacian est sans appel sur le sujet, poignant une moindre qualité et performance environnementale des VTC dans le cas des acteurs officiant à Paris : 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 voiture particulière, un avantage ?

La question environnementale pourrait aussi pousser à réduire le nombre de touristes en France si une politique de taxes sur l'aérien est mise en place. Cette baisse de la fréquentation de la capitale pourrait être compensée par la croissance d'un tourisme plus local et national, ce qui conduirait à une opération neutre pour les VTC.

C'est surtout la limitation de la voiture individuelle qui pourrait permettre un rebond des demandes de VTC, à condition que les Français et Françaises acceptent de s'en séparer. Un tel basculement pourrait avoir un effet important même si les VTC n'en captent qu'une faible part, compte tenu des tailles respectives des parts de marché de l'automobile individuelle dans les transports intra-urbains. Les VTC pourraient ainsi être sollicités pour des trajets plus courts comme des dîners chez des amis, le sport des enfants ou encore des courses lourdes à charger.

Autre atout qui pourrait permettre aux plateformes, plus qu'aux chauffeurs, de rebondir : la livraison de courses. En 2020, UberEats a dépassé la simple activité VTC d'Uber.
