



USAGES, USAGERS ET IMPACTS DES SERVICES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR

ENQUETE AUPRES DES USAGERS DE L'APPLICATION UBER

septembre 2015

Etude réalisée par 6t-bureau de recherche
pour Uber

Pour citer ce rapport :

6t-bureau de recherche, 2015, *Usages, usagers et impacts des services de transport avec chauffeur, enquête auprès des usagers de l'application Uber*, 221 pages.

Etude réalisée par 6t-bureau de recherche et financée par Uber

Résumé de l'étude sur les usages, usagers et impacts des services de transport avec chauffeur réalisée par le bureau de recherche 6t

La nécessité de réduire les externalités négatives de l'usage de l'automobile sur la vie des citoyens, qu'elles soient environnementales, économiques ou sociétales, s'impose de plus en plus fortement aux territoires métropolitains et constitue un réel défi pour les pouvoirs publics. Dans ce contexte, de nouveaux services de mobilité se développent, reposant sur un découplage entre possession et usage de la voiture particulière.

Les enjeux de ces nouveaux services portés par le numérique sont doubles : à la fois répondre à une demande croissante de la population et s'adapter au milieu urbain en complémentarité avec l'offre de transport existante.

Parmi l'ensemble de ces services, les voitures de transport avec chauffeur sont en plein développement. La diffusion du téléphone mobile durant les années 2000, puis du *smartphone* et des systèmes de géolocalisation par satellite (GPS) depuis le début des années 2010, engendre un bouleversement de l'industrie du transport de personnes. Grâce à des applications *smartphone*, les usagers sont en mesure de se géolocaliser pour demander à être pris en charge par le véhicule le plus proche, sans passer par un standard téléphonique.

Si l'offre de services de transport avec chauffeur connaît une forte croissance, les usages, les usagers et les impacts de ces services restent méconnus. L'objectif de cette étude est de les décrire et de les comprendre. L'étude s'intéresse à la fois aux services de transport proposés via une application de mise en relation avec un conducteur professionnel (« services avec chauffeur professionnel ») et aux services de transport proposés via une application de mise en relation avec un conducteur occasionnel (« services avec conducteur occasionnel »).

Uber constitue aujourd'hui le plus grand opérateur de mise en relation entre usagers et services de transport avec chauffeur en France et en Suisse romande : plus d'un million d'utilisateurs ont utilisé le service au moins une fois au cours des douze derniers mois en France et en Suisse (Chiffres Uber au 10 juillet 2015). A ce titre, Uber représente le terrain d'étude idéal pour comprendre les pratiques relatives aux services de transport avec chauffeur.

Une enquête auto-administrée en ligne a été menée du 12 au 22 juin 2015 et diffusée par Uber auprès d'une partie des usagers inscrits à son application. L'enquête a eu lieu avant qu'Uber ne suspende, le 3 juillet 2015, uberPOP, son service de mise en relation avec des conducteurs occasionnels. Après apurement des données, les réponses de 6 476 usagers résidant dans six agglomérations françaises (Paris, Lyon, Lille, Nice, Bordeaux, Toulouse) et deux agglomérations suisses (Lausanne, Genève) ont été analysées. Les résultats ont été principalement mis en perspective avec les données du recensement de la population française (INSEE, 2012) et suisse (OSF, 2010) et les résultats d'une étude menée par 6t auprès d'usagers du taxi en France en 2015.

Des usagers différents selon le type de service qu'ils utilisent

Les usagers des services avec conducteur occasionnel (comme uberPOP) sont majoritairement des étudiants ou des jeunes actifs de moins de 30 ans, vivant seuls ou en couple sans enfant, aux revenus modestes. Ils utilisent ces services avant tout à titre privé et sont dans une recherche d'efficacité en termes de rapport coût/temps de parcours. Les usagers des services avec chauffeur professionnel (comme uberX ou BERLINE) sont plus âgés (38 ans en moyenne), plus diplômés, plus aisés et vivent davantage en couple avec enfants. Ils utilisent ces services à la fois à titre privé et professionnel et, sans sous-estimer la dimension utilitaire du service, l'abordent davantage sous l'angle du confort et de l'agrément.

Un mode utilisé dans l'agglomération de résidence et intégré au bouquet de transport existant

84 % des déplacements en services avec chauffeur sont réalisés dans l'agglomération de résidence de l'utilisateur (contre 64 % des déplacements en taxi). 44 % de ces déplacements ont une origine et/ou une destination dans la périphérie de l'agglomération.

Les usagers ont des pratiques multimodales. 70 à 93 % des déplacements avec chauffeur sont précédés ou suivis d'un déplacement réalisé avec un autre mode alternatif à la voiture particulière : dans 20 à 30 % des cas la marche à pied et dans 12 à 47 % des cas les transports en commun.

Un mode surtout utilisé quand l'alternative est moins bonne

Les services avec chauffeur sont surtout utilisés la nuit (minuit – 8h) : 37 % des déplacements réalisés avec ces services ont lieu la nuit contre 20 % des déplacements réalisés en taxi. Ces déplacements de nuit sont surtout assurés par les services avec chauffeur occasionnel, dont 47 % des déplacements ont lieu après minuit, contre 26 % des déplacements avec chauffeur professionnel.

Un mode principalement utilisé pour des motifs loisir

Le motif principal des déplacements réalisés avec des services avec chauffeur concerne les loisirs (47 %) puis les déplacements en lien avec la gare / aéroport (21 %). A l'inverse, le principal motif des déplacements en taxi concerne l'accès à une gare / aéroport (36 %), suivi des déplacements pour loisirs (20 %).

Un mode utilisé pour des déplacements de courte durée

Près de la moitié des déplacements réalisés avec des services avec chauffeur (44 %) durent moins de 15 minutes. Ces déplacements de courte durée sont davantage réalisés la nuit et pour un motif de sortie.

En moyenne, un déplacement avec un service avec chauffeur dure 20 minutes pour une portée de 8 kilomètres. Son taux d'occupation moyen est de 1,8 passagers pour un coût moyen de 17,70 € (12,30 € pour les déplacements avec conducteur occasionnel contre 20,50 € pour ceux avec chauffeur professionnel et 22,50 € en taxi). Ces montants rendent les déplacements avec les services avec chauffeur compétitifs.

Un mode qui inspire confiance

Les services avec chauffeur se diffusent principalement grâce au bouche-à-oreille. Les usagers ont une confiance dans le service qui dépasse les questions d'efficacité du service : ils sont 53 % à déclarer, si cela était possible, être favorables à laisser leur enfant réaliser un déplacement non accompagné avec un service avec chauffeur alors que les usagers du taxi ne sont que 38 % à être favorables à laisser leur enfant seul dans un taxi.

Parmi les services de voiture partagée, celui qui supprime le plus de voitures personnelles

Les effets sur les comportements de mobilité d'Uber sont similaires à ceux du système d'autopartage en trace directe francilien Autolib' (6t, 2013). Suite à l'adoption des services de voiture partagée, tous les modes de transport voient leur usage diminuer, en particulier la voiture personnelle et le taxi. Mais les usagers d'Uber se différencient des usagers d'Autolib' car ils utilisent moins souvent la voiture, qu'elle soit personnelle ou partagée.

Dans l'agglomération parisienne, Uber a entraîné chez ses usagers une diminution du parc automobile de 5,4 %. Cette diminution est plus faible que celle du parc automobile des usagers d'Autolib' (- 23 %) et des usagers de Communauto (- 67 %), un système d'autopartage en boucle (6t, 2013). Mais en valeur absolue, Uber aurait déjà supprimé plus de voitures en Ile-de-France qu'Autolib' et Communauto réunis.

Les services avec chauffeur répondent à la demande...

Les services avec chauffeur professionnel répondent à une demande latente. Ce n'est pas le prix qui est principalement mis en avant par les usagers de ces services mais la qualité de service. Selon ces usagers, les principaux atouts de ces services vis-à-vis du taxi sont la simplicité d'usage de l'application *smartphone* et les modalités de paiement ; deux atouts dont les taxis pourraient profiter en renforçant le développement d'une application similaire pour leurs usagers.

...mais créent également une nouvelle demande, développent le marché de la voiture avec chauffeur...

Ces services, en particulier les services avec conducteur occasionnel, créent un marché et une nouvelle demande. Les usagers de ces services sont majoritairement jeunes et étudiants, une cible

quasi-inexistante chez les usagers du taxi et moins présente chez les usagers des services avec chauffeur professionnel. Ces services, et notamment les services avec conducteur occasionnel, créent une habitude d'usage pour une population jeune qui utilisera massivement l'ensemble des services avec chauffeur lorsqu'elle sera plus âgée.

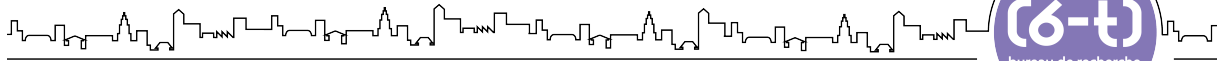
L'application *smartphone* a très clairement développé l'usage des services avec chauffeur : un usager réalise en moyenne 4,2 déplacements par mois (contre 2,6 chez les usagers du taxi). Par ailleurs, lorsque le service avec chauffeur n'est pas disponible, l'option taxi devient une alternative pour 39 % des usagers alors qu'ils n'étaient nécessairement pas des usagers du taxi avant.

... et modifient les comportements de mobilité en permettant une mobilité accrue

Si 64 % des usagers des services avec chauffeur déclarent que le service (et non d'autres événements de la vie) est responsable de leur changement de comportements, 40 % déclarent que ces services leur permettent de faire des déplacements (et donc des activités) qu'ils n'auraient pas pu faire avant. Cette part s'élève à 53 % pour les 20 % des usagers qui ne possèdent pas le permis de conduire. Enfin, pour le dernier déplacement qu'ils ont réalisé avec ce service, ils sont 27 % à dire que c'est un déplacement qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. On peut donc considérer que 27 % des déplacements réalisés avec ces services sont des déplacements qui n'auraient pas eu lieu sans. Pour l'essentiel, ce sont des déplacements dont le motif est une sortie (restaurant, cinéma, théâtre, boîte de nuit, etc.) et qui sont principalement réalisés en soirée. Ils ont donc un impact direct sur l'activité économique tout en limitant les accidents de la route qui peuvent être liés à des sorties nocturnes.

Sommaire

Introduction	8
1. Connaître les usagers et les usages	16
1.1. Profil des usagers.....	17
1.2. Profil des déplacements	56
2. Comprendre le choix modal	92
2.1 Les déterminants du choix modal	93
2.2 Images des modes et socio-types	114
3. Estimer les impacts	134
3.1 Impacts environnementaux.....	135
3.2 Impacts en termes de mobilité	145
Conclusion	172
Bibliographie	176
Annexes	178
Annexe 1. Questionnaire	179
Annexe 2. Analyse des données Uber et comparaison avec les offres de transport dans les villes étudiées	200
Table des figures	206
Table des matières	218



INTRODUCTION

La diffusion du téléphone mobile durant les années 2000, puis du *smartphone* et des systèmes de géolocalisation par satellite (GPS) depuis le début des années 2010, engendre un bouleversement de l'industrie du transport de personnes. Grâce à des applications *smartphone*, les usagers sont en mesure de se géolocaliser pour demander à être pris en charge par le véhicule le plus proche, sans passer par un standard téléphonique, ce qui permet à la fois de réduire le temps de roulage à vide pour le chauffeur et le temps d'attente pour le passager. Parallèlement, en France, la loi de développement et de modernisation des services touristiques de 2009 réhabilite la petite remise en instaurant les « voitures de tourisme avec chauffeur » (VTC) et les autorise à utiliser des applications de mise en relation.

Traditionnellement les taxis ont le monopole des courses que l'on hèle dans la rue. A côté de ce marché, il existe un marché des courses réservées à l'avance. Depuis le XVII^{ème} siècle, en France, on distingue les « voitures de place » équipées d'un taximètre qui seules ont le droit de prendre des passagers en « maraude » dans la rue ou en « stations », des « voitures de remise » réservées à l'avance (Darbéra, 2009). Or, dans les années 1970, les taxis font pression pour faire interdire le radiotéléphone dans les véhicules de petite remise, signant alors leur disparition (loi Pasqua de 1977).

L'essor des VTC, grâce au développement d'applications de mise en relation avec des conducteurs professionnels, cristallise les tensions avec les taxis qui ne veulent pas perdre le marché de la réservation et accusent les VTC de pratiquer « la maraude électronique » en concurrence avec leurs propres applications (eCab, TaxiLoc...). Face à cette pression des lobbys de taxis, la loi Thévenoud, dont le décret d'application est paru le 30 décembre 2014, contraint le secteur des VTC, devenues « voitures de transport avec chauffeur », en particulier sur l'usage de ces applications.

Aux côtés des applications proposant une mise en relation avec des conducteurs professionnels, se développent des applications de mise en relation avec des conducteurs occasionnels. Elles permettent à un particulier possédant une voiture de proposer ses services de transport, à l'instar d'uberPOP ou de Heetch. Le 3 juillet 2015, Uber a décidé de suspendre uberPOP dans un souci d'apaisement¹, et de s'en remettre à la décision que le Conseil constitutionnel doit rendre d'ici le 30 septembre 2015 concernant l'article L. 3124-13² du code des transports. A ce jour, l'option uberPOP n'est donc plus disponible dans l'application Uber.

¹ Cette décision fait suite à de nombreux incidents. En effet, ces dernières semaines, des conducteurs et passagers uberPOP ont été victimes d'intimidations et d'agressions parfois violentes du fait d'une minorité d'individus hors de contrôle. Uber ne souhaite pas faire courir le moindre risque aux conducteurs et passagers d'uberPOP.

² L'article L. 3124-13 du code des transports incrimine le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 (c'est-à-dire le transport routier de personnes à titre onéreux) sans être ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur. Cette disposition vise implicitement le système uberPOP. Uber a posé une question prioritaire de constitutionnalité qui a été transmise au Conseil constitutionnel (décision du 23 juin 2015) et sur laquelle il doit se prononcer le 30 septembre 2015.

Objectifs et méthodes

Cherchant à comprendre les nouveaux enjeux de mobilité, 6t-bureau de recherche a réalisé de nombreux travaux sur l'impact des services de voiture partagée qui ont tous été validés par l'ADEME : autopartage en boucle, autopartage en trace directe, autopartage entre particuliers, covoiturage (6t, 2013 ; 6t, 2014 ; ADEME-6t, 2015a ; ADEME-6t, 2015b). Seuls les services de transport avec chauffeur n'avaient pas encore fait l'objet d'une analyse scientifique et technique approfondie. Dans ce cadre, 6t a proposé à Uber de financer une enquête similaire auprès des utilisateurs de son application. La méthodologie employée pour ce travail a été la même que celle construite par 6t pour ses précédentes études sur les autres services de voiture partagée. 6t a réalisé indépendamment l'ensemble de l'étude, à l'exception de la diffusion par mail de l'enquête qui a été effectuée par Uber. 6t a ainsi élaboré et programmé le questionnaire, hébergé les réponses, apuré les données, analysé les résultats, rédigé le rapport final ainsi que les synthèses.

L'objet de cette étude est de connaître le comportement de mobilité des usagers de ces applications. L'étude s'intéresse à la fois aux utilisateurs des applications de mise en relation avec des chauffeurs professionnels comme uberX, BERLINE, AlloCab, LeCab, ou encore Chauffeur Privé et aux utilisateurs des applications de mise en relation avec des chauffeurs occasionnels comme uberPOP, Heetch ou Djump.

Le choix a été fait d'enquêter les personnes inscrites à l'application Uber car c'est l'application de mise en relation avec des chauffeurs professionnels et occasionnels qui a le plus d'utilisateurs. Selon les chiffres d'Uber au 10 juillet 2015, plus d'un million d'utilisateurs ont utilisé le service au moins une fois au cours des douze derniers mois en France et en Suisse romande.

L'enquête a été diffusée par courriel auprès d'une partie des personnes inscrites à l'application Uber, du 12 au 22 juin 2015, dans huit agglomérations en France et en Suisse romande : Paris, Lyon, Lille, Nice, Toulouse, Bordeaux, Genève et Lausanne.

Le questionnaire est auto-administré en ligne. Il dure une douzaine de minutes environ. Il comprend des questions sur le profil socio-démographique des répondants, leur équipement en modes de transport, leur opinion sur les modes, les déplacements qu'ils réalisent via ces applications et l'évolution de leur comportement de mobilité. Les répondants ont eu à décrire précisément le dernier déplacement réalisé par l'intermédiaire d'une de ces applications (voir Annexe 1).

6 984 personnes ont répondu à l'enquête dans son intégralité. Après apurement de la base et suppression des réponses incohérentes, 6 963 répondants sont retenus. Ces 6 963 répondants sont tous inscrits à l'application Uber :

- 6 476 ont déjà utilisé l'application Uber et, le cas échéant, une autre application ;
- 236 n'ont jamais utilisé l'application Uber mais ont déjà utilisé une autre application ;

- 251 n'ont jamais utilisé une application de mise en relation avec un conducteur.

Les analyses présentées au cours de cette étude portent sur l'échantillon des 6 476 répondants qui ont déjà utilisé l'application Uber en France et Suisse romande. La taille importante³ de cet échantillon permet de tirer des conclusions représentatives du comportement de mobilité des utilisateurs non seulement de l'application Uber mais aussi de l'ensemble des applications de mise en relation avec des conducteurs présentes dans les principales agglomérations françaises et suisses.

Par souci de lisibilité, nous désignerons les *services de transport proposés via l'utilisation d'une application de mise en relation avec un conducteur professionnel* de « **services de transport avec chauffeur professionnel** ».

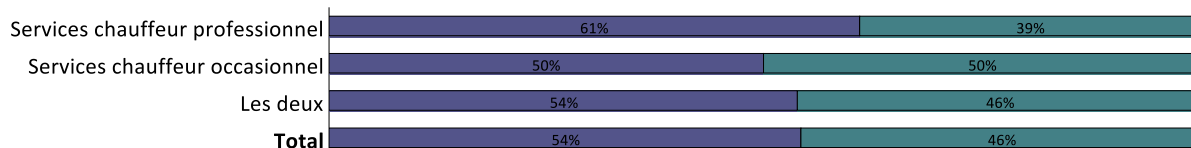
Dans le cas des *applications de mise en relation avec un conducteur occasionnel*, nous parlerons de « **services de transport avec chauffeur occasionnel** ».

Afin de faciliter la lecture des tableaux et graphiques présentés dans ce rapport, nous proposons l'interprétation de la figure suivante à titre d'exemple :

Figure 1 : Aide à la lecture des tableaux et graphiques - exemple d'illustration

	Un homme	Une femme	Total
Services chauffeur professionnel	716	459	1175
Services chauffeur occasionnel	720	722	1442
Les deux	2076	1783	3859
Total	3512	2964	6476

p = <1 ; Khi2 = 32 ; ddl = 2 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Le tableau et le graphique correspondent au croisement de deux variables : en lignes, une

³ L'échantillon représente 0,6 % des 1 026 373 personnes ayant utilisé l'application Uber au moins une fois au cours des 12 derniers mois en France et en Suisse (source : Uber au 10 juillet 2015).

variable indique si le répondant utilise les « services de chauffeur professionnel », ou les « services de chauffeur occasionnel » ou les deux types de services ; en colonnes, une variable indique le sexe des répondants (« un homme », « une femme »).

Le tableau présente des effectifs. Parmi les 1 175 répondants n'utilisant que les services de transport avec chauffeur professionnel, 716 sont des hommes et 459 sont des femmes. Le graphique traduit le tableau en pourcentage : ainsi 61 % des usagers des services de transport avec chauffeur professionnel sont des hommes et 39 % des femmes.

Les chiffres surlignés en bleu indiquent les sous-populations significativement surreprésentées : ainsi, par rapport au reste des répondants, les hommes n'utilisant que les services de transport avec chauffeur professionnel sont significativement surreprésentés. A l'inverse, les chiffres surlignés en rose indiquent les sous-populations significativement sous-représentées : ainsi, par rapport au reste des répondants, les hommes n'utilisant que les services de transport avec chauffeur occasionnel sont significativement sous-représentés.

Des tests statistiques permettent de vérifier la significativité des relations constatées lorsque l'on croise deux variables. Lorsqu'une relation entre deux variables est considérée comme significative, cela signifie que l'une des deux variables exerce une influence sur l'autre.

- Pour les croisements entre deux variables nominales (où l'on demande aux répondants de choisir une ou plusieurs des modalités de réponses proposées), le test utilisé est celui du « Khi 2 ».
- Pour les croisements entre une variable nominale et une variable numérique (où l'on demande aux répondants d'indiquer un chiffre ou un nombre), le test utilisé est le « Test de Fisher ».
- Pour les croisements entre deux variables numériques, le test utilisé est le calcul du coefficient de corrélation.

L'ensemble de ces tests est effectué automatiquement par le logiciel Le Sphinx utilisé pour ces analyses. Pour les croisements incluant des variables nominales, les éléments surreprésentés sont indiqués en bleu et les éléments sous-représentés en rose.

Le logiciel utilisé distingue quatre niveaux de significativité dans les relations analysées. Pour chaque type de test, les bornes entre ces niveaux sont explicitées dans le tableau ci-dessous.

Figure 2 : Seuils adoptés pour les tests de significativité des croisements de variables

Test de significativité	« Très significatif » (TS)	« Significatif » (S)	« Peu significatif » (PS)	« Non significatif » (NS)
Khi 2	$p < 0,01$	$0,01 \leq p < 0,05$	$0,05 \leq p < 0,15$	$0,15 \leq p$
Fischer	$p < 0,01$	$0,01 \leq p < 0,05$	$0,05 \leq p < 0,15$	$0,15 \leq p$
Coeff. corrélation	$r > 0,8$	$0,8 \geq r > 0,6$	$0,6 \geq r > 0,4$	$0,4 \geq r$

La mention « TS » en dessous du tableau utilisé en exemple indique que le test du Khi 2 est très significatif, au sens où l'on peut rejeter l'hypothèse que les deux variables croisées (le sexe et le type de services utilisés) sont indépendantes avec une probabilité d'au moins 99,9 %. Cette probabilité se calcule par l'opération $1 - p$ et la valeur p est strictement inférieure à 0,01 dans l'exemple utilisé. Cette valeur p est déterminée par recoupement entre le degré de liberté (« ddl ») et la valeur résultant du test du Khi 2 (« Khi2 »).

Organisation du rapport

Une première partie du rapport est consacrée à l'identification du profil des usagers de ces services et des usages qu'ils en font. Existe-il un profil-type de l'utilisateur Uber en France et en Suisse en termes socio-économiques ? Ou bien observe-t-on des différences en fonction des agglomérations et des types de services disponibles (avec chauffeur occasionnel ou non) ? Quels types de déplacement réalise-t-il avec ces services ?

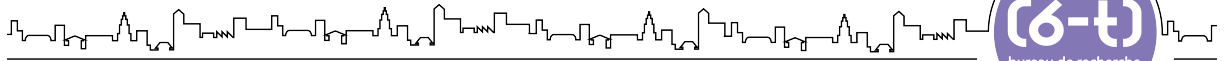
Une seconde partie porte sur la compréhension du choix modal : comment les répondants sont-ils venus à utiliser ces services et pour quelles raisons les utilisent-ils ? Nous regardons si les raisons d'usage et les motivations sont les mêmes selon les agglomérations et des types de services disponibles. Nous concluons sur le profil modal des usagers.

Enfin, une dernière partie est consacrée aux impacts de ces services, à la fois environnementaux et en termes de mobilité. Ces services entraînent-ils un changement de comportement des usagers, entraînant une baisse de l'usage automobile voire de la motorisation ? Ces services créent-ils de la mobilité et donc de l'activité économique ? Participent-ils à désenclaver certains territoires ?

Les résultats de l'étude seront mis en perspective avec des données provenant du recensement de la population française (INSEE, 2012) et suisse (OSF, 2010) et des résultats d'études menées par 6t-bureau de recherche sur les usagers des taxis (6t, 2015) et sur les utilisateurs des services d'autopartage⁴ en boucle (6t, 2013) et en trace directe dont les usagers d'Autolib' (6t, 2014)⁵.

⁴ L'autopartage est un système de location de voitures, généralement en milieu urbain, qui permet d'utiliser les véhicules avec ou sans réservation et de façon ponctuelle. Dans le système en boucle, le véhicule est rendu dans la station de départ. Dans le système en trace direction, le véhicule peut être rendu dans une autre station que celle de départ.

⁵ 6t-bureau de recherche, 2015, *Usages et usagers du taxi en France*, Panel 6t ; 6t-bureau de recherche, 2013, *Enquête Nationale sur l'Autopartage : l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière*, 6t-bureau de recherche ; 6t-bureau de recherche, 2014, *Enquête sur l'autopartage en trace directe*, 6t-bureau de recherche avec le soutien de l'ADEME.



1. CONNAITRE LES USAGERS ET LES USAGES

1.1. PROFIL DES USAGERS

Caractéristiques générales des usagers des services avec chauffeur

Plutôt des hommes, plutôt jeunes, sans enfant

La répartition par sexe des usagers montre une légère surreprésentation des hommes⁶ dans l'échantillon puisqu'ils constituent 54 % des usagers alors qu'ils ne représentent respectivement que 48 % et 49 % des individus en France et en Suisse.

Figure 3 : Répartition des usagers d'Uber selon le sexe

	Nb	IC	
Un homme	3512	53% < f < 55%	54%
Une femme	2964	45% < f < 47%	46%
Total	6476		

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

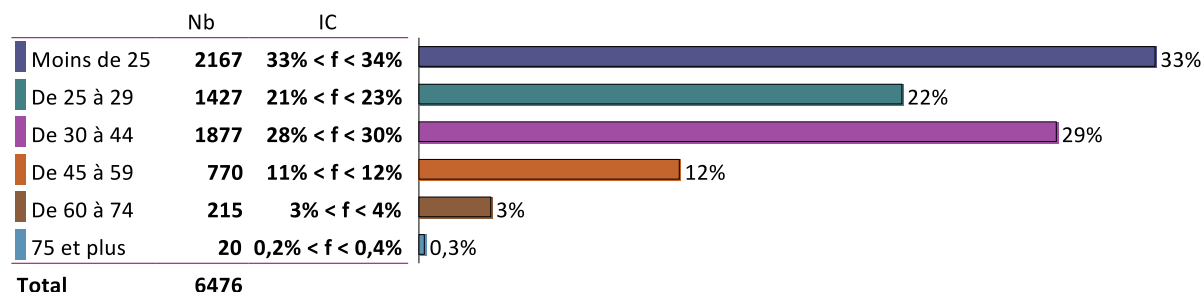
Dans les agglomérations étudiées, les services avec chauffeur attirent surtout des jeunes : la moyenne d'âge des usagers approche les 32 ans. **Les 18-25 ans représentent plus de la moitié de l'échantillon (55 %)** et les 30-44 ans près du tiers (29 %) : ces catégories sont particulièrement surreprésentées par rapport aux populations française et suisse où les 15-29 ans représentent 18 % et les 30-44 ans respectivement 20 et 18 %⁷. La part des plus de 45 ans est plus faible (19 %) alors qu'ils représentent 43 % de la population française et 50 % de la population suisse.

⁶ Cette légère surreprésentation des hommes peut s'expliquer en partie par un taux d'équipement en smartphones plus élevé parmi les hommes (49 %) que les femmes (43 %), selon le rapport du CREDOC sur *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*, novembre 2014, p. 51. Toutefois, on observe un rattrapage chez les femmes depuis les deux dernières années, l'écart ayant tendance à se resserrer. On peut supposer que la répartition des usagers des services avec chauffeur selon le sexe aura de même tendance à se rééquilibrer dans les prochaines années. Cette surreprésentation des hommes peut aussi venir du fait que ces derniers ont davantage tendance que les femmes à effectuer des déplacements professionnels (voir notamment la figure 15 où il n'y a surreprésentation des hommes que pour les services avec chauffeurs professionnels).

⁷ À noter que les pourcentages de classes d'âge pour les usagers sont calculés sur les individus âgés de plus de 18 ans alors que les pourcentages nationaux concernent l'ensemble de la population, moins de 18 ans compris. La surreprésentation des 30-44 ans est donc à relativiser.

Figure 4 : Répartition des usagers d'Uber selon l'âge

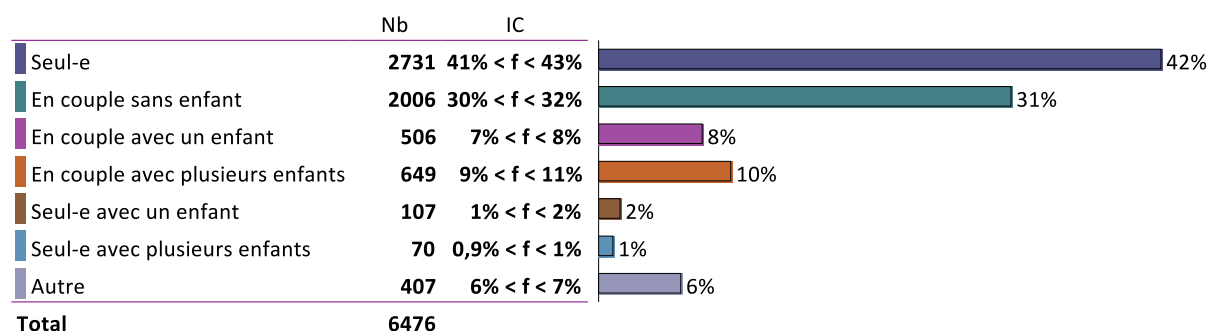
Moyenne = **31,8** Médiane = **28,0** Ecart-type = **11,9**
 Min = **18** Max = **92**



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les répondants vivent principalement dans des ménages de deux personnes en moyenne. **La part des répondants vivant seuls est importante (42 %) tout comme celle des couples sans enfant (31 %).** En France, les ménages vivant seuls ou en couple sans enfant constituent 51 % des ménages : ils sont donc surreprésentés dans l'échantillon.

Figure 5 : Répartition des usagers d'Uber selon la composition du ménage

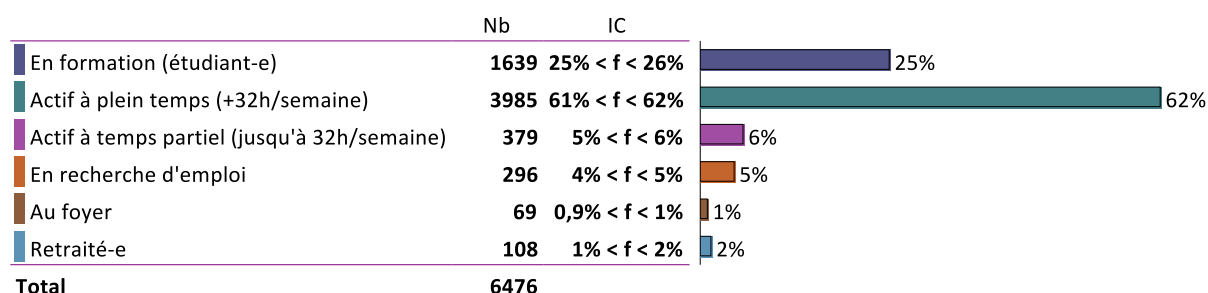


Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Une large majorité d'actifs très qualifiés, un quart d'étudiants

Les actifs à temps plein sont fortement représentés (62 % des usagers alors que l'ensemble des actifs – à temps plein et temps partiel - constitue en France 63 % de la population), mais l'échantillon compte également un quart d'étudiants (25 %), ce qui est largement supérieur à la part d'étudiants dans la population française (10 %). En contrepartie, les retraités sont très peu représentés parmi les usagers (1 % alors qu'ils représentent 25 % de la population française).

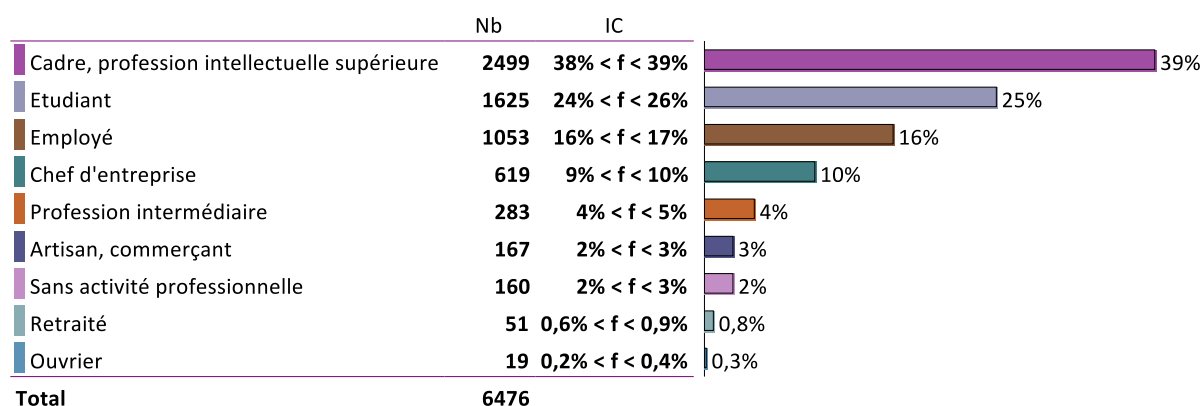
Figure 6 : Répartition des usagers d'Uber selon l'activité



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers appartiennent principalement à la catégorie des cadres et des professions intellectuelles supérieures (39 %). Ils ont tendance à être surreprésentés chez les usagers d'Uber car cette catégorie concerne 16 % de la population de plus de 15 ans dans les agglomérations étudiées (et 24 % de la population des villes-centres étudiées contre 9 % en France). Cette surreprésentation s'explique en partie par la part importante des cadres et professions intellectuelles supérieures chez les usagers d'Uber résidant en Ile-de-France (voir figure 33). A l'inverse, les employés, bien représentés dans l'échantillon (16 %), sont à l'image de leur part dans la population française de plus de 15 ans (16 %), mais ce n'est pas le cas des ouvriers, quasiment absents de l'échantillon (0,3 %) alors qu'ils représentent 12 % de la population française.

Figure 7 : Répartition des usagers d'Uber selon la catégorie socio-professionnelle

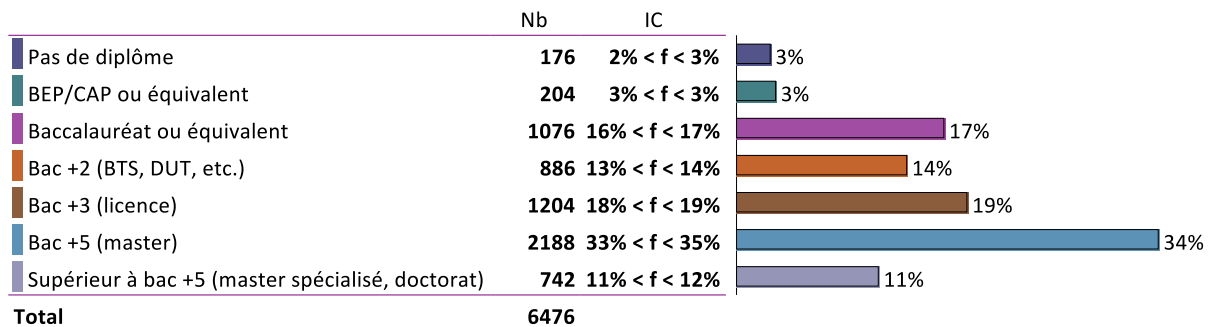


Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers bénéficient d'un diplôme élevé, en cohérence avec leur répartition socioprofessionnelle : un tiers d'entre eux est titulaire d'un diplôme de niveau bac +5 et 11 % d'un niveau de diplôme supérieur à bac +5. Les usagers qui ont fait des études supérieures plus

courtes (jusqu'à bac +3) représentent un autre tiers de l'échantillon. 23 % de l'échantillon a un diplôme de niveau bac ou inférieur

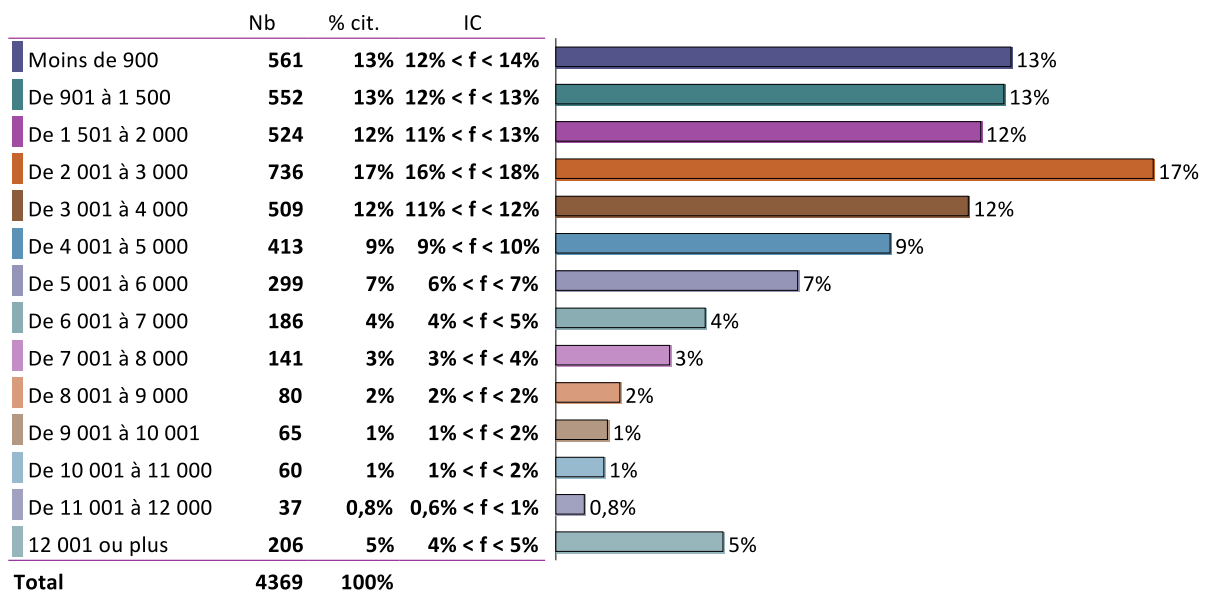
Figure 8 : Répartition des usagers d'Uber selon le niveau de diplôme



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Parmi les 67 % d'usagers qui résident en France et qui ont accepté de déclarer le revenu net de leur foyer, 26 % appartiennent à un ménage dont le revenu ne dépasse pas 1 500 € par mois. Au vu de la répartition des usagers par catégorie socio-professionnelle, **la part importante de faibles revenus est certainement le fait de la forte part d'étudiants dans l'échantillon.** Ces derniers constituent principalement des ménages d'une personne.

Figure 9 : Répartition des usagers d'Uber selon le revenu du ménage en France

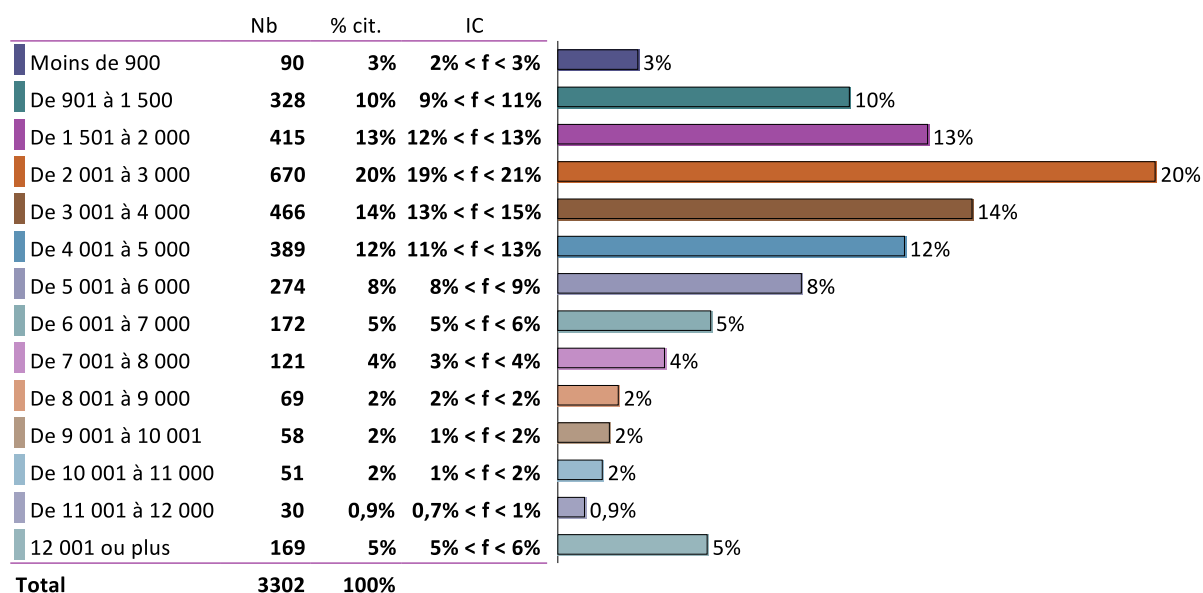


Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 4 369 répondants français ayant déjà utilisé Uber et accepté de déclarer leurs revenus.

Si l'on considère les usagers hors population étudiante, on observe une baisse de la part des petits revenus (moins de 900 € par mois) passant de 13 % pour l'ensemble de l'échantillon à 3 % pour l'échantillon hors étudiants.

Le revenu net mensuel du foyer médian pour l'ensemble de la population est compris entre 2 001 et 3 000 € net par mois. Si on retire la population étudiante, il est compris entre 3 001 et 4 000 € net par mois. En France, le revenu mensuel médian (hors population étudiante) s'élève à 2 444 €⁸. **Les revenus des usagers des services avec chauffeur hors population étudiante sont plus élevés que la moyenne française.**

Figure 10 : Répartition des usagers d'Uber hors étudiants selon le revenu du ménage en France

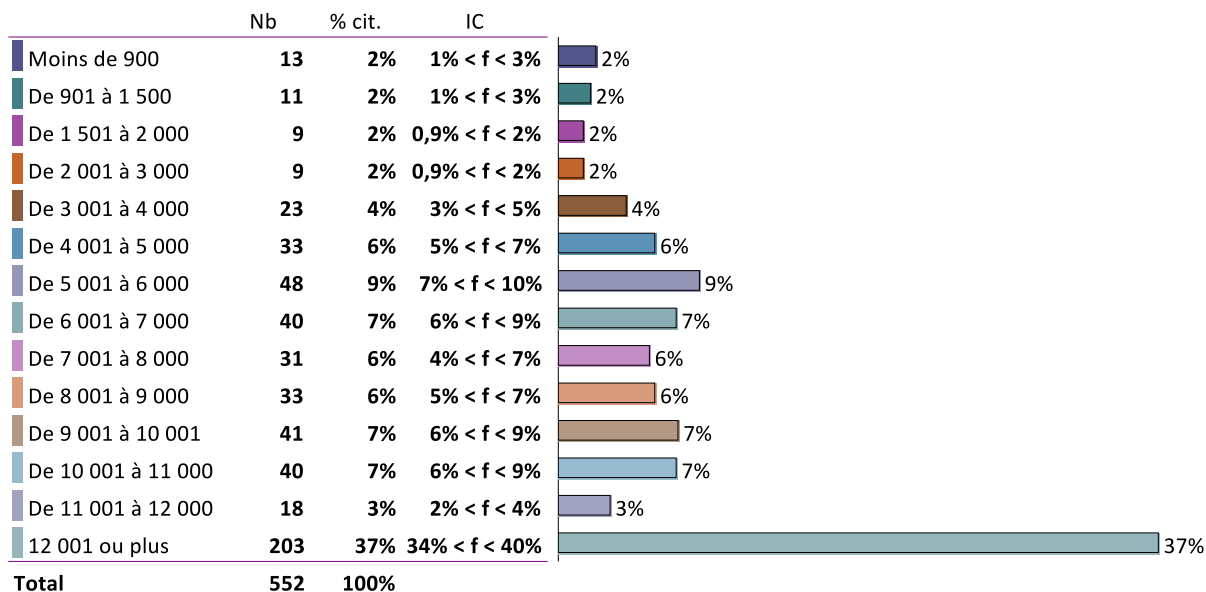


Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 3 302 répondants français n'étant pas étudiants, ayant déjà utilisé Uber et accepté de déclarer leurs revenus.

Parmi les 69 % de répondants résidant en Suisse et qui ont accepté d'indiquer le revenu mensuel net de leur foyer, 37 % ont un revenu supérieur à 12 000 francs suisses (CHF) par mois. Le revenu mensuel net du foyer médian est compris entre 9 001 et 10 000 CHF par mois.

⁸ Si on pondère le revenu mensuel médian par unité de consommation dans les agglomérations étudiées en fonction du nombre d'habitants, il baisse à 1 697 €.

Figure 11 : Répartition des usagers d'Uber selon le revenu du ménage en Suisse



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 552 répondants suisses ayant déjà utilisé Uber et accepté de déclarer leurs revenus.

Selon l'OFS, en 2013, un panier-type d'utilité équivalente coûtait 183 CHF (149 €) en Suisse contre 113 € en France⁹. Etant donné que l'écart de niveau de vie entre la France et la Suisse n'a pas évolué de manière drastique depuis 2013, ce dernier ne suffit pas à expliquer l'écart de revenu entre les usagers français et suisses, dans la mesure où le revenu médian des seconds est au moins trois fois supérieur à celui des premiers. **Les usagers suisses paraissent donc plus aisés que les usagers français. Ils sont aussi moins nombreux à être étudiants.**

4 usagers d'Uber sur 10 n'habitent pas dans la ville-centre de leur agglomération

Parmi les usagers qui résident dans l'une des agglomérations étudiées où Uber est présent, la majorité habite dans la ville-centre de l'agglomération (61 %), mais une proportion non négligeable habite en dehors de la ville-centre (39 %).

⁹ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/05/07/blank/key/02.html> (consulté le 23/06/2015).

Figure 12 : Lieu de résidence des usagers d'Uber au sein de leur agglomération

Taux de réponse : 100%



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

Caractéristiques des usagers selon le type de service utilisé

Cette section vise à déterminer si les usagers présentent ou non des profils différents selon qu'ils utilisent des services de transport avec chauffeur professionnel ou avec chauffeur occasionnel ou les deux.

Pour rappel, les services proposés par l'application Uber varient d'une agglomération étudiée à l'autre. Les coûts sont également différents. Le tableau ci-après récapitule les différents services.

Figure 13 : Types de services proposés par l'application Uber selon les agglomérations au moment de l'enquête¹⁰

Agglo	Services	Chauffeur	Prix de base	Tarif / min	Tarif / km	Montant minimum	Frais d'annulation
Paris	uberPOP	occasionnel	1 €	0,15 €	0,95 €	4 €	4 €
	uberX	professionnel	2 €	0,25 €	1,4 €	8 €	8 €
	BERLINE	professionnel	5 €	0,5 €	1,55€	15 €	10 €
	Van	professionnel	5 €	0,4 €	1,55 €	12 €	10 €
Lyon	uberPOP	occasionnel	1 €	0,15 €	0,95 €	4 €	4 €
	BERLINE	professionnel	4 €	0,45 €	1,73 €	10 €	10 €
Lille	uberPOP	occasionnel	1 €	0,15 €	0,95 €	4 €	4 €
	uberX	professionnel	2 €	0,25 €	1,4 €	6 €	6 €
Bordeaux	uberPOP	occasionnel	1 €	0,15 €	1 €	4 €	4 €

¹⁰ Pour rappel, le service uberPOP a été suspendu au 3 juillet 2015. La suspension a eu lieu après la passation de l'enquête et n'affecte donc pas les résultats de l'enquête. Suite à la suspension d'uberPOP le 3 juillet 2015, uberX a été lancé dans les villes où ce service n'était pas encore présent, avec un tarif similaire à celui proposé à Paris, à l'exception du montant minimum et des frais d'annulation qui sont à 6 euros.

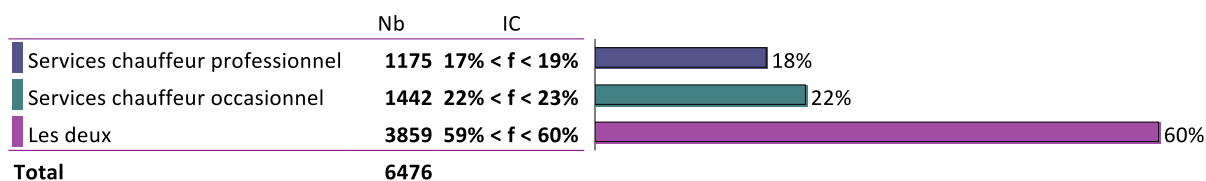
Toulouse	uberPOP	occasionnel	1 €	0,15 €	1 €	4 €	4 €
	uberPOP	occasionnel	1 €	0,15 €	1 €	4 €	4 €
Nice	BERLINE	professionnel	10 €	0,3 €	1,7 €	15 €	15 €
	VAN	professionnel	10 €	0,3 €	1,7 €	15€	15 €
Genève	uberX	professionnel	4 CHF	0,4 CHF	2,2 CHF	8 CHF	8 CHF
	uberBlack	professionnel	8 CHF	0,6 CHF	3,6 CHF	15 CHF	10 CHF
Lausanne	uberPOP	occasionnel	3 CHF	0,3 CHF	1,35 CHF	6 CHF	6 CHF

Source : compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber (au 25 juin 2015)

Des usagers qui utilisent majoritairement les deux services

Parmi les usagers des services avec chauffeur, plus de la majorité ont déjà utilisé les deux types de services (60 %). Seuls 18 % ont uniquement utilisé des services avec chauffeur professionnel et 22 % uniquement des services avec chauffeur occasionnel.

Figure 14 : Répartition des usagers d'Uber selon le type de service utilisé



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Comme indiqué en introduction, l'échantillon est composé de répondants ayant déjà utilisé les services proposés par Uber. Parmi les usagers qui ne recourent qu'à des chauffeurs professionnels, 15 % ont également déjà utilisé Chauffeur Privé et 9 % LeCab. Allocab et Snapcar sont moins utilisées (respectivement 3 % et 1 % des usagers).

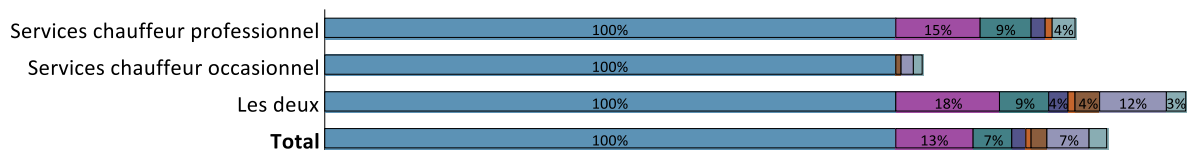
Par contre, les usagers qui ne recourent qu'aux services avec chauffeur occasionnel ont très peu utilisé d'autres services qu'Uber : seuls 2 % ont déjà utilisé Djump, 0,8 % Heetch, et 1 % un service différent de ceux proposés dans les modalités de réponse.

Les usagers qui recourent aux deux types de services sont ceux qui ont le plus tendance à utiliser d'autres services qu'Uber : 18 % d'entre eux ont notamment déjà utilisé Chauffeur Privé et 12 % ont déjà utilisé Heetch.

Figure 15 : Utilisation des services concurrents selon le type de service Uber utilisé

	Uber	Chauffeur Privé	LeCab	AlloCab	SnapCar	Djump	Heetch	Autre
Services chauffeur professionnel	100%	15%	9%	3%	1%	0%	0%	4%
Services chauffeur occasionnel	100%	0%	0%	0%	0%	0,8%	2%	1%
Les deux	100%	18%	9%	4%	1%	4%	12%	3%
Total	100%	13%	7%	3%	0,8%	3%	7%	3%

p = 0 ; Khi2 = 704 ; ddl = 14 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Un usager des services avec chauffeur occasionnel sur trois est un étudiant

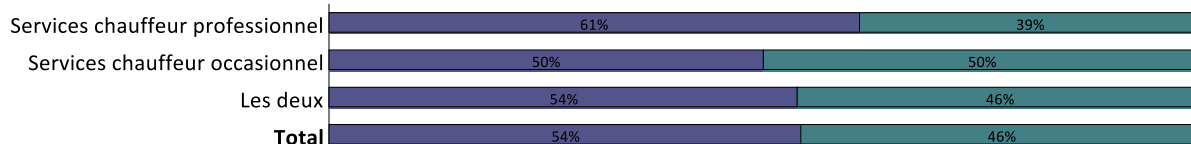
La proportion de femmes est plus élevée¹¹ parmi les usagers des services avec chauffeur occasionnel que parmi les usagers des services avec chauffeur professionnel (50 % contre 39 %). On note une surreprésentation des hommes parmi les usagers des services avec chauffeur professionnel.

¹¹ Cette surreprésentation des femmes parmi les usagers des services avec chauffeur occasionnel s'explique par le fait que les femmes sont plus nombreuses à être jeunes (40 % des femmes ont moins de 25 ans dans l'échantillon contre 28 % des hommes) ; à être étudiantes (32 % le sont contre 20 % des hommes) et donc à avoir des revenus plus faibles (18 % d'entre elles appartiennent à des ménages dont les revenus sont inférieurs à 900 € nets par mois contre 9 % des hommes). Elles correspondent ainsi davantage au profil de l'utilisateur des services avec chauffeur occasionnel : jeune, étudiant et à revenus modestes.

Figure 16 : Répartition par sexe des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Un homme	Une femme	Total
Services chauffeur professionnel	716	459	1175
Services chauffeur occasionnel	720	722	1442
Les deux	2076	1783	3859
Total	3512	2964	6476

p = <1 ; Khi2 = 32 ; ddl = 2 (TS)



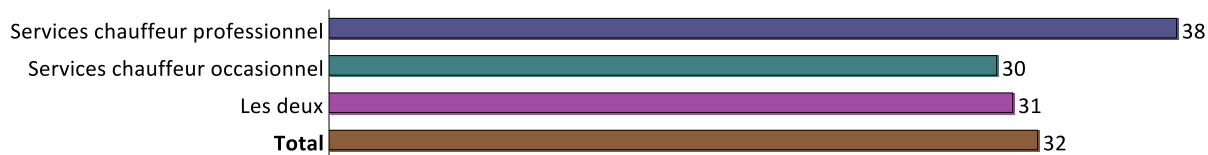
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers des services avec chauffeur occasionnel sont sensiblement plus jeunes que les usagers des services avec chauffeur professionnel. La moyenne d'âge des premiers est de 30 ans, contre 38 ans pour les seconds. Les usagers qui utilisent les deux types de services, avec un âge moyen de 31 ans, sont plus proches de ceux qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel.

Figure 17 : Répartition par âge des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Votre âge :		
	Moyenne	Ecart-type	Médiane
Services chauffeur professionnel	38	14	35
Services chauffeur occasionnel	30	12	26
Les deux	31	11	27
Total	32	12	28

p = <1% ; F = 204 (TS)



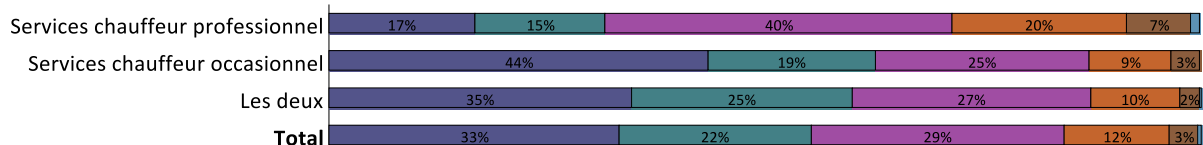
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

44 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel et 35 % des usagers des deux types de services ont moins de 25 ans, contre 17 % parmi les usagers des services avec chauffeur professionnel. Les usagers de plus de 30 ans sont surreprésentés parmi les usagers des services avec chauffeur professionnel.

Figure 18 : Répartition par classe d'âge des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Moins de 25	De 25 à 29	De 30 à 44	De 45 à 59	De 60 à 74	75 et plus	Total
Services chauffeur professionnel	199	173	468	236	86	13	1175
Services chauffeur occasionnel	628	276	355	135	46	2	1442
Les deux	1340	978	1054	399	83	5	3859
Total	2167	1427	1877	770	215	20	6476

p = 0,0 ; Khi2 = 439,7 ; ddl = 10 (TS)



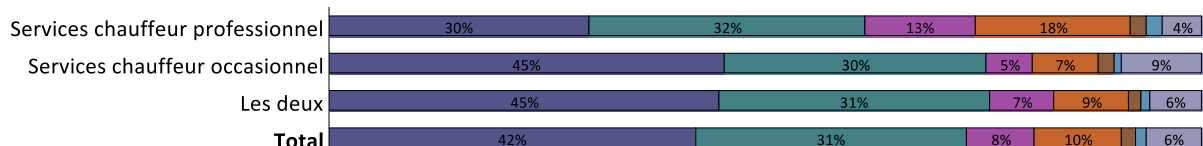
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

En cohérence avec leur âge, les usagers des services avec chauffeur occasionnel ont plus tendance à vivre seuls que les usagers des services avec chauffeur professionnel (45 % contre 30 %). A l'inverse, les usagers des services avec chauffeur professionnel comportent une plus forte part de personnes vivant en couple avec un enfant (13 % contre 5 %) ou plusieurs enfants. La composition des ménages des usagers qui utilisent les deux types de services s'apparente à celle des ménages des usagers qui n'utilisent que les services avec chauffeur occasionnel.

Figure 19 : Répartition par composition familiale des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Seul-e	En couple sans enfant	En couple avec un enfant	En couple avec plusieurs enfants	Seul-e avec un enfant	Seul-e avec plusieurs enfants	Autre	Total
Services chauffeur professionnel	352	372	147	210	21	21	52	1175
Services chauffeur occasionnel	654	433	78	108	27	11	131	1442
Les deux	1725	1201	281	331	59	38	224	3859
Total	2731	2006	506	649	107	70	407	6476

p = 0 ; Khi2 = 220 ; ddl = 12 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Ainsi que l'âge des répondants le laisse deviner, **les usagers des services avec chauffeur professionnel comportent une plus large part d'actifs à temps plein (73 % contre 62 % de l'échantillon total), tandis que les usagers des services avec chauffeur occasionnel comportent**

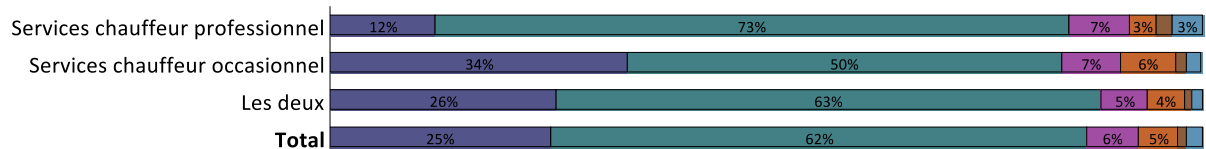
une plus forte part d'étudiants (34 % contre 25 % de l'échantillon total).

Cela peut s'expliquer par le fait que les services avec chauffeur occasionnel, moins onéreux (voir Figure 11), sont plus susceptibles d'attirer des jeunes et des étudiants.

Figure 20 : Répartition par activité des usagers d'Uber selon le service utilisé

	En formation (étudiant-e)	Actif à plein temps (+32h/semaine)	Actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	En recherche d'emploi	Au foyer	Retraité-e	Total
Services chauffeur professionnel	143	854	81	36	22	39	1175
Services chauffeur occasionnel	493	718	96	92	17	26	1442
Les deux	1003	2413	202	168	30	43	3859
Total	1639	3985	379	296	69	108	6476

p = 0 ; Khi2 = 242 ; ddl = 10 (TS)



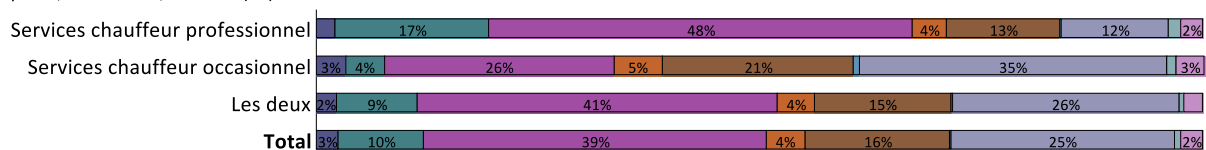
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les cadres et les professions libérales sont, en cohérence avec les résultats présentés ci-dessus, plus fortement représentés parmi les usagers des services avec chauffeur professionnel (48 % contre 26 % usagers des services avec chauffeur occasionnel), de même que les chefs d'entreprise (17 % contre 4 %).

Figure 21 : Répartition par catégorie socioprofessionnelle des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Artisan, commerçant	Chef d'entreprise	Cadre, profession intellectuelle supérieure	Profession intermédiaire	Employé	Ouvrier	Etudiant	Retraité	Sans activité professionnelle	Total
Services chauffeur professionnel	26	204	559	46	150	3	140	18	29	1175
Services chauffeur occasionnel	50	62	374	78	309	10	500	14	45	1442
Les deux	91	353	1566	159	594	6	985	19	86	3859
Total	167	619	2499	283	1053	19	1625	51	160	6476

p = 0 ; Khi2 = 412 ; ddl = 16 (TS)



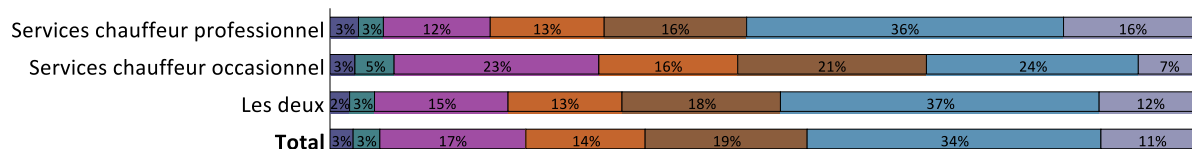
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers des services avec chauffeur occasionnel ont tendance à avoir un niveau de diplôme inférieur à ceux des services avec chauffeur professionnel (respectivement 24 % et 36 % de titulaires d'un bac +5 ; 23 % et 12 % des titulaires d'un baccalauréat). Cela s'explique en partie parce qu'ils sont étudiants et n'ont donc pas terminé leurs études. S'ils se rapprochent des usagers des services avec chauffeur occasionnel par la composition de leur ménage, les usagers qui utilisent les deux types de services sont plus proches des usagers des services avec chauffeur professionnel par leur niveau de diplôme élevé. Les usagers qui font appel aux deux types de services sont donc des personnes qui vivent souvent seules et dont le niveau de diplôme est élevé.

Figure 22 : Répartition par niveau de diplôme des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Pas de diplôme	BEP/CAP ou équivalent	Baccalauréat ou équivalent	Bac +2 (BTS, DUT, etc.)	Bac +3 (licence)	Bac +5 (master)	Supérieur à bac +5 (master spécialisé, doctorat)	Total
Services chauffeur professionnel	40	32	146	153	191	427	186	1175
Services chauffeur occasionnel	43	65	338	230	310	351	105	1442
Les deux	93	107	592	503	703	1410	451	3859
Total	176	204	1076	886	1204	2188	742	6476

p = 0 ; Khi2 = 179 ; ddl = 12 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

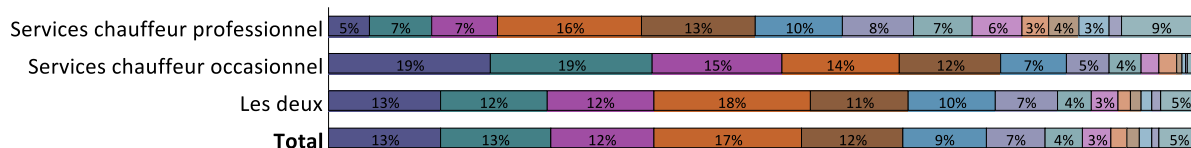
Parmi les usagers qui résident en France et qui ont accepté d'indiquer le revenu mensuel net de leur foyer, il existe un écart de revenu important entre ceux qui utilisent des services avec chauffeur professionnel et ceux qui utilisent des services avec chauffeur occasionnel. 38 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel déclarent un revenu inférieur à 1 500 € par mois, contre seulement 12 % des usagers des services avec chauffeur professionnel. A l'inverse, 9 % des usagers des services avec chauffeur professionnel indiquent un revenu supérieur à 12 000 €, contre 1 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel. Ces écarts peuvent s'expliquer par les différences de tarifs entre les deux types de services : grâce à leurs tarifs moins élevés, les services avec chauffeur occasionnel sont plus à même de bénéficier à des

populations aux revenus modestes.

Figure 23 : Répartition par revenu des usagers d'Uber selon le service utilisé en France

	Services chauffeur professionnel		Services chauffeur occasionnel		Les deux		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 900	33	5%	165	19%	363	13%	561	13%
De 901 à 1 500	49	7%	164	19%	339	12%	552	13%
De 1 501 à 2 000	51	7%	131	15%	342	12%	524	12%
De 2 001 à 3 000	112	16%	120	14%	504	18%	736	17%
De 3 001 à 4 000	89	13%	103	12%	317	11%	509	12%
De 4 001 à 5 000	69	10%	66	7%	278	10%	413	9%
De 5 001 à 6 000	56	8%	44	5%	199	7%	299	7%
De 6 001 à 7 000	45	7%	31	4%	110	4%	186	4%
De 7 001 à 8 000	39	6%	19	2%	83	3%	141	3%
De 8 001 à 9 000	21	3%	17	2%	42	1%	80	2%
De 9 001 à 10 001	24	4%	6	0,7%	35	1%	65	1%
De 10 001 à 11 000	23	3%	3	0,3%	34	1%	60	1%
De 11 001 à 12 000	10	1%	3	0,3%	24	0,9%	37	0,8%
12 001 ou plus	62	9%	13	1%	131	5%	206	5%
Total	683	100%	885	100%	2801	100%	4369	

$p = 0$; $\chi^2 = 276$; ddl = 26 (TS)



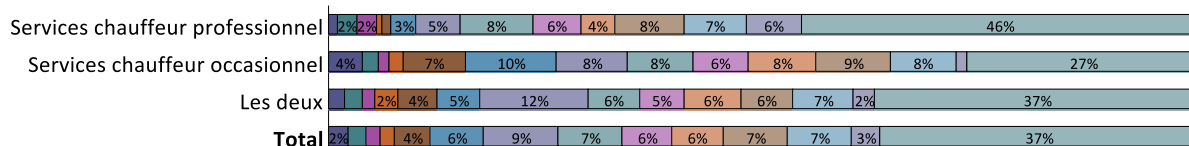
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 4 369 répondants français ayant déjà utilisé Uber et accepté de déclarer leurs revenus.

Nous observons une tendance semblable pour les usagers qui résident en Suisse et qui ont accepté de déclarer le revenu mensuel net de leur foyer : les usagers de services avec chauffeur professionnel sont 46 % à indiquer un revenu supérieur à 12 000 CHF par mois, contre 27 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel.

Figure 24 : Répartition par revenu des usagers d'Uber selon le service utilisé en Suisse

	Services chauffeur professionnel		Services chauffeur occasionnel		Les deux		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 900	2	1%	7	4%	4	2%	13	2%
De 901 à 1 500	4	2%	3	2%	4	2%	11	2%
De 1 501 à 2 000	4	2%	2	1%	3	1%	9	2%
De 2 001 à 3 000	1	0,6%	3	2%	5	2%	9	2%
De 3 001 à 4 000	2	1%	12	7%	9	4%	23	4%
De 4 001 à 5 000	5	3%	18	10%	10	5%	33	6%
De 5 001 à 6 000	9	5%	14	8%	25	12%	48	9%
De 6 001 à 7 000	15	8%	13	8%	12	6%	40	7%
De 7 001 à 8 000	10	6%	11	6%	10	5%	31	6%
De 8 001 à 9 000	7	4%	13	8%	13	6%	33	6%
De 9 001 à 10 001	14	8%	15	9%	12	6%	41	7%
De 10 001 à 11 000	13	7%	13	8%	14	7%	40	7%
De 11 001 à 12 000	11	6%	2	1%	5	2%	18	3%
12 001 ou plus	82	46%	46	27%	75	37%	203	37%
Total	179	100%	172	100%	201	100%	552	

p = <1 ; Khi2 = 49 ; ddl = 26 (TS)



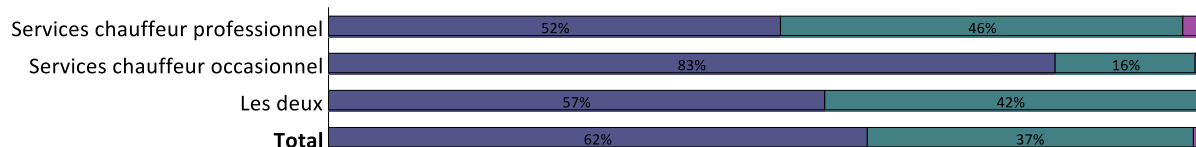
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 552 répondants suisses ayant déjà utilisé Uber et accepté de déclarer leurs revenus.

Les usagers des services avec chauffeur occasionnel sont surreprésentés parmi ceux qui utilisent ces services uniquement à titre particulier. Les usagers des services avec chauffeur professionnel ont davantage tendance à utiliser ces services à titre à la fois particulier et professionnel (46 % contre 37 % de l'échantillon total). Ces usagers, généralement plus âgés et avec des revenus plus élevés, sont plus à même d'être intéressés par la qualité de service fournie par les services avec chauffeur professionnel.

Figure 25 Répartition par type d'utilisation (particulier/professionnel) des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Particulier	Particulier et professionnel	Uniquement professionnel	Total
Services chauffeur professionnel	608	543	24	1175
Services chauffeur occasionnel	1200	231	11	1442
Les deux	2198	1639	22	3859
Total	4006	2413	57	6476

$p = 0,0$; $\text{Khi}^2 = 391,3$; $\text{ddl} = 4$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Des différences selon les agglomérations reflétant les types de services disponibles

Le croisement des services utilisés avec l'agglomération de résidence révèle des différences très marquées, qui sont certainement en partie dues à la différence entre les services disponibles d'une agglomération à l'autre, sachant toutefois que les usagers peuvent également utiliser les services Uber dans d'autres agglomérations que celle de résidence

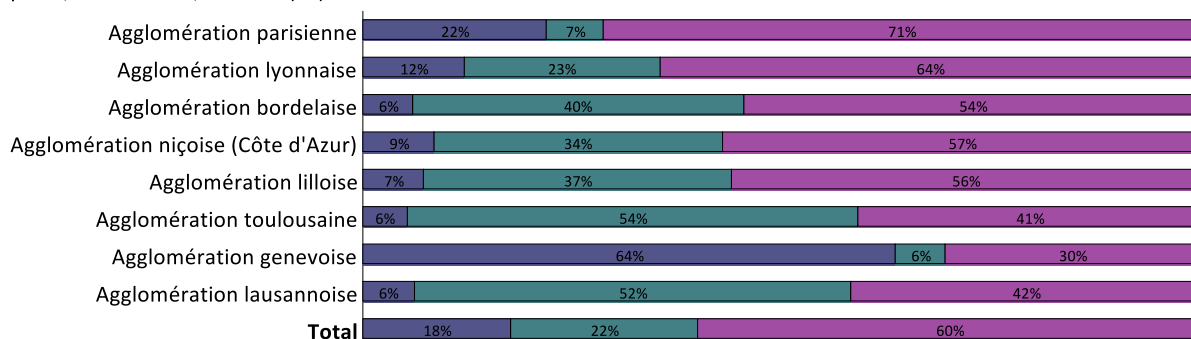
Dans l'agglomération parisienne, plus des deux tiers des usagers utilisent les deux types de services (71 %), de même que dans l'agglomération lyonnaise (64 %). Dans les autres agglomérations françaises, la part des usagers qui utilisent uniquement des services avec chauffeur occasionnel varie entre 34 % et 54 %, contre 23 % dans l'agglomération lyonnaise et 7 % dans l'agglomération parisienne.

Si, à Toulouse et Bordeaux, uberPOP est la seule option Uber disponible, ce n'est pas le cas pour Lille, où uberX est également disponible, ni sur la Côte d'Azur, où BERLINE et VAN sont également disponibles. Pourtant, dans ces deux dernières agglomérations, la part des usagers qui utilisent uniquement des services avec chauffeur occasionnel reste élevée (respectivement 34 % et 37 %). Dans l'agglomération genevoise, où seules les options uberX et uberBLACK sont disponibles, la part des usagers qui utilisent uniquement des solutions avec chauffeur professionnel est particulièrement élevée (64 %). Dans l'agglomération lausannoise, où seule l'option uberPOP est disponible, c'est au contraire la part des usagers de services avec chauffeur occasionnel qui s'avère élevée (52 %).

Figure 26 : Répartition par agglomération de résidence des usagers d'Uber selon le service utilisé

	Services chauffeur professionnel	Services chauffeur occasionnel	Les deux	Total
Agglomération parisienne	603	182	1953	2738
Agglomération lyonnaise	78	150	414	642
Agglomération bordelaise	27	175	241	443
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	41	163	271	475
Agglomération lilloise	42	211	320	573
Agglomération toulousaine	28	273	208	509
Agglomération genevoise	242	23	116	381
Agglomération lausannoise	24	201	161	386
Total	1085	1378	3684	6147

p = 0 ; Khi2 = 1693 ; ddl = 14 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

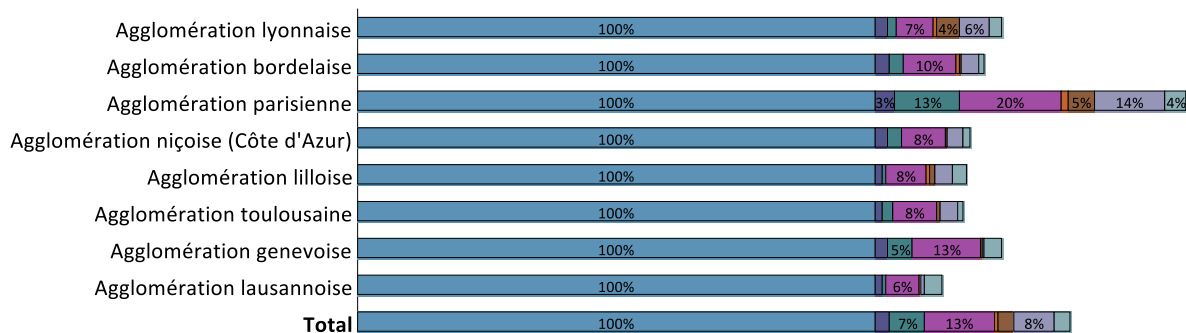
Les usagers résidant dans l'agglomération parisienne sont ceux qui ont tendance à utiliser plusieurs services différents : ainsi, 20 % d'entre eux ont déjà utilisé Chauffeur Privé, 14 % ont déjà utilisé Heetch et 13 % ont déjà utilisé LeCab¹². Cela s'explique par une offre beaucoup plus abondante de services avec chauffeur dans la capitale française que dans les autres agglomérations étudiées.

¹² AlloCab est présent dans les six agglomérations françaises étudiées ; Heetch à Paris et Lyon ; LeCab, Chauffeur Privé, SnapCar et Djump seulement à Paris.

Figure 27 : Répartition par agglomération de résidence des usagers d'Uber selon le service concurrent utilisé

	Uber	AlloCab	LeCab	Chauf feur Privé	SnapCar	Djump	Heetch	Autre
Agglomération lyonnaise	100%	2%	2%	7%	0,6%	4%	6%	2%
Agglomération bordelaise	100%	3%	3%	10%	0,5%	0,5%	3%	1%
Agglomération parisienne	100%	3%	13%	20%	1%	5%	14%	4%
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	100%	2%	3%	8%	0%	0,4%	3%	1%
Agglomération lilloise	100%	1%	0,9%	8%	0,7%	0,9%	3%	3%
Agglomération toulousaine	100%	1%	2%	8%	0,2%	0,6%	3%	1%
Agglomération genevoise	100%	2%	5%	13%	0,3%	0%	0,5%	3%
Agglomération lausannoise	100%	1%	0,8%	6%	0,5%	0%	0,5%	3%
Total	100%	3%	7%	13%	0,8%	3%	8%	3%

p = <1 ; Khi2 = 623 ; ddl = 49 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

Caractéristiques des usagers selon l'agglomération de résidence

Cette section vise à déterminer dans quelle mesure le profil des usagers d'Uber varie selon leur agglomération de résidence, peu importe le type de service disponible.

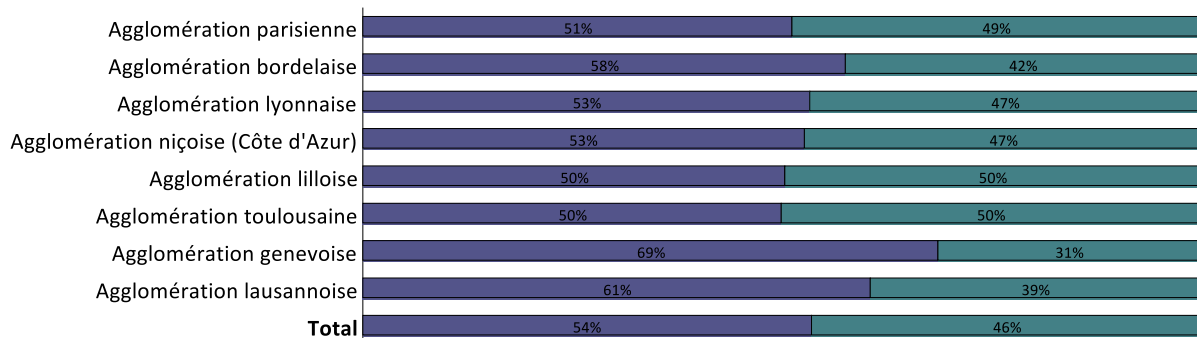
En ce qui concerne la répartition par sexe des usagers, il existe une différence significative entre la France et la Suisse. Dans les agglomérations genevoise et lausannoise, les hommes sont significativement surreprésentés par rapport au reste de l'échantillon (respectivement 69 % et 61 %, contre 54 % dans l'échantillon total). Dans les agglomérations françaises, les hommes sont surreprésentés par rapport à l'ensemble de la population des agglomérations mais de façon moins marquée qu'en Suisse, à l'exception de Bordeaux où l'on dénombre 58 % d'hommes, mais l'écart constaté entre cette agglomération et le reste de l'échantillon est peu significatif. Dans les agglomérations parisienne, lyonnaise, lilloise, niçoise et toulousaine, la part des hommes représente 48 % de la population. Parmi les répondants, ils représentent respectivement 51 à 53 % des individus, ce qui correspond à des valeurs plus élevées de 2

points en moyenne.

Figure 28 : Répartition par sexe des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Un homme	Une femme	Total
Agglomération parisienne	1406	1332	2738
Agglomération bordelaise	255	188	443
Agglomération lyonnaise	343	299	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	251	224	475
Agglomération lilloise	289	284	573
Agglomération toulousaine	255	254	509
Agglomération genevoise	262	119	381
Agglomération lausannoise	234	152	386
Total	3295	2852	6147

$p = <1$; $\text{Khi}2 = 56$; $\text{ddl} = 7$ (TS)



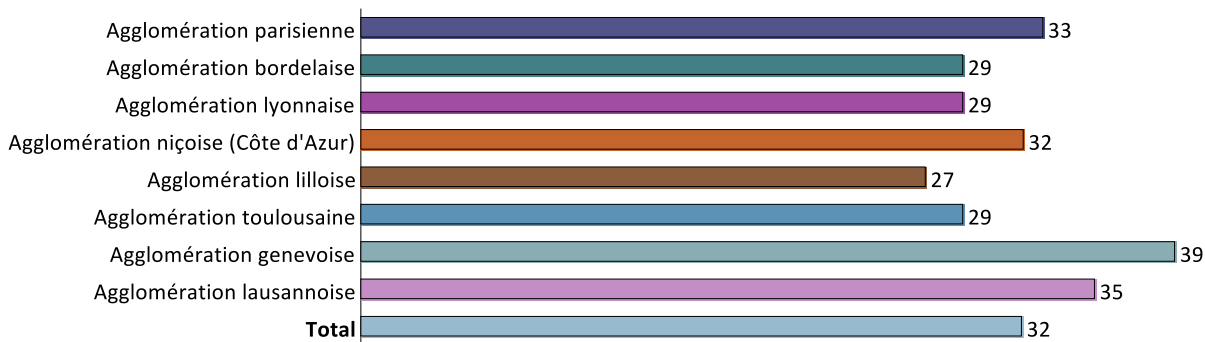
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

Les usagers sont en moyenne légèrement plus âgés dans l'agglomération parisienne et sur la Côte d'Azur (respectivement 33 et 32 ans) que dans les autres agglomérations françaises, où l'âge moyen des usagers oscille entre 27 et 29 ans. Les agglomérations genevoise et lausannoise se distinguent par des moyennes d'âge plus élevées (respectivement 39 et 35 ans).

Figure 29 : Répartition par âge des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Votre âge :		
	Moyenne	Ecart-type	Médiane
Agglomération parisienne	33	12	29
Agglomération bordelaise	29	11	25
Agglomération lyonnaise	29	10	25
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	32	13	27
Agglomération lilloise	27	9	24
Agglomération toulousaine	29	11	25
Agglomération genevoise	39	12	37
Agglomération lausannoise	35	12	33
Total	32	12	28

p = <1% ; F = 58 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

La répartition par classes d'âge révèle une forte part des moins de 30 ans dans l'ensemble des agglomérations françaises étudiées, et plus particulièrement encore dans les agglomérations de Lille (72 % contre 24 % de 15-29 ans dans l'ensemble de la population), Toulouse (69 % contre 27 %), Bordeaux (68 % contre 24 %) et Lyon (68 % contre 24 %). Cela est lié au type de services disponibles selon les agglomérations, en particulier des services avec chauffeur occasionnel dont les usagers, comme on vient de le voir, sont en majorité des étudiants ou des jeunes actifs.

Dans les agglomérations parisienne et niçoise, on peut noter une surreprésentation des 30-44 ans (respectivement 32% et 27 % contre 23 % et 19 % à l'échelle de l'ensemble de la population) alors que dans les autres agglomérations les parts des 30-44 ans sont similaires parmi les répondants et parmi l'ensemble des résidents. Les plus de 45 ans sont sous-représentés dans l'ensemble des agglomérations françaises.

Dans les agglomérations genevoise et lausannoise, la classe d'âge la plus représentée est celle des 30-44 ans (45 % et 40 %). Dans le canton de Genève, cette classe d'âge ne représente que 23 % des individus, ce qui est largement inférieur au chiffre observé parmi les répondants. Dans la ville de Lausanne, ils ne constituent que 26 % des résidents. Les 45-59 ans sont également surreprésentés parmi les répondants suisses par rapport au reste de l'échantillon

(respectivement 23 % et 16 % dans les agglomérations genevoise et lausannoise, contre 12 % dans l'échantillon total).

Figure 30 : Répartition par classe d'âge des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Moins de 25	De 25 à 29	De 30 à 44	De 45 à 59	De 60 à 74	75 et plus	Total
Agglomération parisienne	705	732	866	331	88	16	2738
Agglomération bordelaise	221	80	97	34	11	0	443
Agglomération lyonnaise	292	148	134	59	8	1	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	192	71	130	62	19	1	475
Agglomération lilloise	311	102	123	33	4	0	573
Agglomération toulousaine	240	112	106	36	15	0	509
Agglomération genevoise	40	53	172	89	27	0	381
Agglomération lausannoise	81	68	153	63	21	0	386
Total	2082	1366	1781	707	193	18	6147

p = <0,1 ; Khi2 = 608,6 ; ddl = 35 (TS)



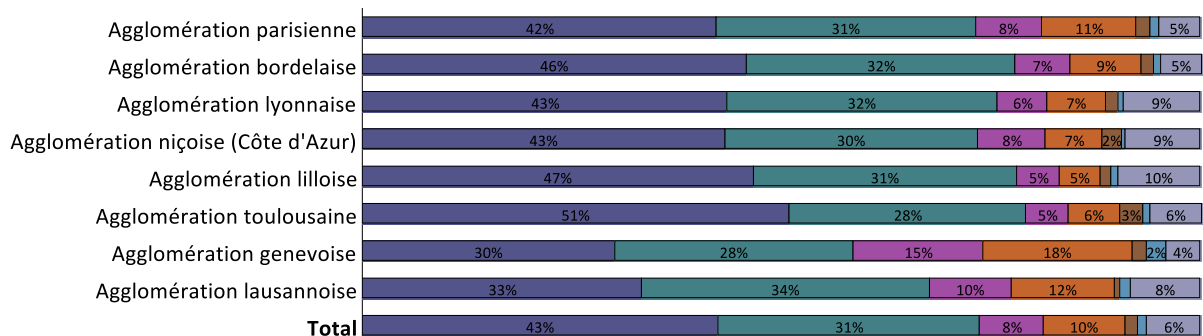
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

La composition du ménage des usagers varie relativement peu d'une agglomération française à l'autre. Dans chacune d'entre elles, les personnes vivant seules et les couples sans enfant représentent environ les trois quarts des répondants (entre 73 et 79 % selon l'agglomération). À l'échelle nationale française, ces deux types de ménages représentent 51% des ménages : ils sont donc surreprésentés dans l'échantillon. Symétriquement, les couples avec enfants et les familles monoparentales sont sous-représentés. Dans l'agglomération genevoise, les couples avec un ou plusieurs enfants sont plus représentés que dans les autres agglomérations (33 %, contre 18 % dans l'échantillon total).

Figure 31 Répartition par composition familiale des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Seul-e	En couple sans enfant	En couple avec un enfant	En couple avec plusieurs enfants	Seul-e avec un enfant	Seul-e avec plusieurs enfants	Autre	Total
Agglomération parisienne	1155	852	214	307	43	33	134	2738
Agglomération bordelaise	203	142	29	38	6	4	21	443
Agglomération lyonnaise	279	207	39	44	10	4	59	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	206	143	38	32	11	2	43	475
Agglomération lilloise	268	179	29	29	7	5	56	573
Agglomération toulousaine	259	144	26	31	14	4	31	509
Agglomération genevoise	115	108	59	68	6	9	16	381
Agglomération lausannoise	129	132	38	47	3	5	32	386
Total	2614	1907	472	596	100	66	392	6147

p = <1 ; Khi2 = 206 ; ddl = 42 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

Les étudiants sont fortement représentés parmi les usagers qui résident dans les agglomérations françaises de province. La part d'étudiants culmine à Lille (45 %), mais elle est également très élevée dans les agglomérations de Bordeaux, Lyon et Toulouse (respectivement 37, 35 et 38 %, contre 26 % dans l'échantillon total). À l'échelle de l'ensemble de la population âgée de 15 à 64 ans vivant dans ces quatre agglomérations, les étudiants ne constituent en moyenne que 15 % de la population, mais c'est plus que la moyenne française (10 % de la population française âgée de 15 à 64 ans est étudiante).

Dans l'agglomération parisienne, les étudiants sont également surreprésentés, bien que dans une moindre mesure : ils représentent 18 % de l'échantillon alors qu'ils ne constituent que 11 % des personnes âgées de 15 à 64 ans en Île-de-France. La part moins importante des étudiants parmi les usagers des services avec chauffeur dans l'agglomération parisienne par rapport aux autres agglomérations peut s'expliquer en partie par une offre alternative (métro, bus noctilien, Vélib', Aulib') bon marché, plus abondante et circulant plus tard en soirée dans la capitale qu'en province. L'étudiant francilien apparaît moins dépendant des services avec chauffeur, alors

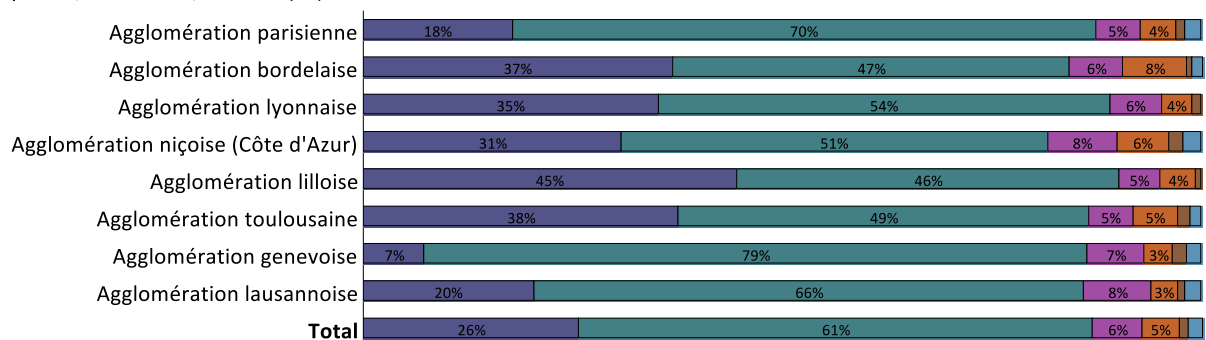
qu'en province c'est une alternative nouvelle financièrement accessible qui lui permet de se déplacer quand la desserte en transports en commun n'est pas disponible. De plus, les services avec chauffeur sont présents depuis plus longtemps dans la capitale : on peut supposer alors l'apparition d'un phénomène de « remontée de générations ». Si les premiers à adopter ces services sont des jeunes, grâce au bouche-à-oreille, l'utilisation de ces services se diffuse progressivement parmi les générations plus âgées, la part des étudiants se réduisant alors au cours du temps.

Les usagers résidant dans les agglomérations parisiennes et genevoises se distinguent par la surreprésentation des actifs employés à temps plein par rapport au reste de l'échantillon (respectivement 70 et 66 % contre 61 % dans l'échantillon total).

Figure 32 : Répartition par activité des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	En formation (étudiant-e)	Actif à plein temps (+32h/semaine)	Actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	En recherche d'emploi	Au foyer	Retraité-e	Total
Agglomération parisienne	491	1904	144	114	28	57	2738
Agglomération bordelaise	164	209	28	34	3	5	443
Agglomération lyonnaise	227	345	39	24	6	1	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	146	242	39	29	8	11	475
Agglomération lilloise	255	262	28	24	3	1	573
Agglomération toulousaine	191	249	27	27	8	7	509
Agglomération genevoise	28	301	26	13	6	7	381
Agglomération lausannoise	79	253	31	12	3	8	386
Total	1581	3765	362	277	65	97	6147

$p < .01$; $\chi^2 = 448$; ddl = 35 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

Les usagers résidant dans l'agglomération parisienne se démarquent également par une forte part de cadres et professions intellectuelles supérieures (51 %, contre 39 % dans l'échantillon

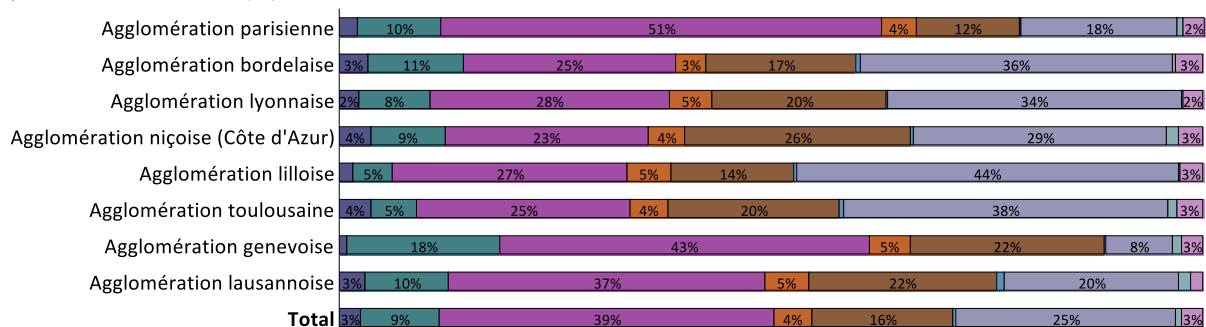
total et 17 % dans la population totale d'Île-de-France). Dans les autres agglomérations françaises ce sont, comme expliqué précédemment, les étudiants qui sont surreprésentés, mais pas uniquement : **sur la Côte d'Azur et, dans une moindre mesure, au sein des agglomérations lyonnaise et toulousaine, nous constatons une surreprésentation des employés** (respectivement 26, 20 et 20 %, contre 18, 16 et 15,5 % dans l'ensemble de la population âgée de 16 à 64 ans de ces agglomérations et 16 % dans l'échantillon total).

L'agglomération genevoise, où les étudiants sont sous-représentés (8 %, contre 25 % dans l'échantillon total), **est la seule des agglomérations étudiées où les chefs d'entreprise sont surreprésentés** (18 % contre 9 % de l'échantillon total). **Nous y observons également une surreprésentation des employés** (22 % contre 16 % de l'échantillon total), ainsi qu'une légère surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures (43 % contre 39 % de l'échantillon total). **Dans l'agglomération lausannoise, les étudiants sont également sous-représentés** (20 %) **et les employés surreprésentés** (22 %).

Figure 33 : Répartition par catégorie socioprofessionnelle des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Artisan, commerçant	Chef d'entreprise	Cadre, profession intellectuelle supérieure	Profession intermédiaire	Employé	Ouvrier	Etudiant	Retraité	Sans activité professionnelle	Total
Agglomération parisienne	61	262	1398	109	325	3	495	22	63	2738
Agglomération bordelaise	15	49	109	15	77	2	160	2	14	443
Agglomération lyonnaise	15	53	178	31	129	2	218	1	15	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	18	41	111	20	124	2	139	6	14	475
Agglomération lilloise	10	26	155	29	82	2	252	1	16	573
Agglomération toulousaine	19	27	126	22	101	2	191	5	16	509
Agglomération genevoise	4	67	163	18	85	1	29	4	10	381
Agglomération lausannoise	12	37	141	20	84	3	78	5	6	386
Total	154	562	2381	264	1007	17	1562	46	154	6147

p = <1 ; Khi2 = 666 ; ddl = 56 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

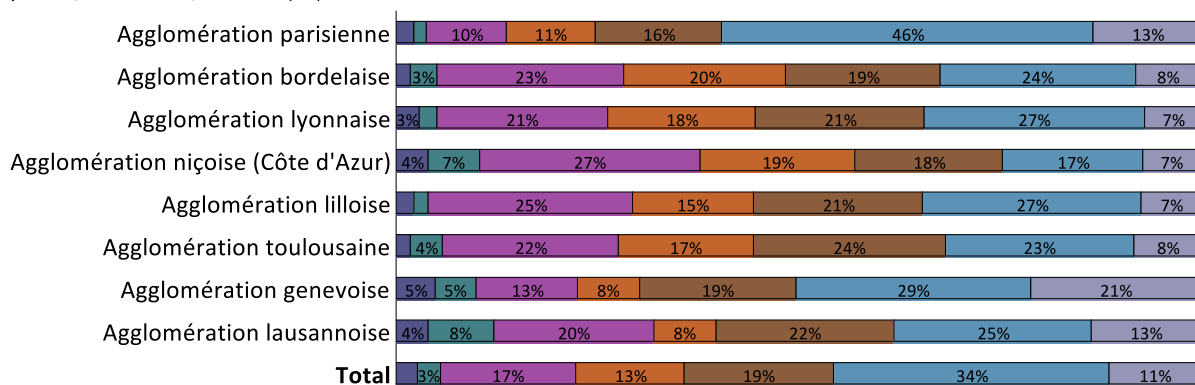
Les agglomérations parisienne et genevoise comportent une proportion particulièrement élevée

d'usagers très diplômés (bac +5 ou plus) : 59 % à Paris et 50 % à Genève. **Dans les agglomérations françaises de province, ce sont les usagers diplômés du baccalauréat qui sont surreprésentés** (de 21 % dans l'agglomération lyonnaise à 27 % sur la Côte d'Azur, contre 17 % dans l'échantillon total), de même que, dans une moindre mesure, les usagers titulaires d'un bac +2. En outre, il existe des particularités propres à certaines agglomérations : les bac +3 sont surreprésentés dans l'agglomération toulousaine (24 % contre 19 % dans l'échantillon total) ; les personnes sans diplômes et/ou titulaires d'un diplôme de type CAP/BEP sont surreprésentées dans les agglomérations niçoise, genevoise et lausannoise.

Figure 34 : Répartition par niveau de diplôme des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Pas de diplôme	BEP/ CAP ou équivalent	Baccalauréat ou équivalent	Bac +2 (BTS, DUT, etc.)	Bac +3 (licence)	Bac +5 (master)	Supérieur à bac +5 (master spécialisé, doctorat)	Total
Agglomération parisienne	62	45	273	300	432	1258	368	2738
Agglomération bordelaise	8	15	103	89	85	107	36	443
Agglomération lyonnaise	19	14	137	117	134	176	45	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	19	31	130	91	87	83	34	475
Agglomération lilloise	13	10	146	86	120	156	42	573
Agglomération toulousaine	10	20	111	85	122	119	42	509
Agglomération genevoise	19	19	48	30	74	111	80	381
Agglomération lausannoise	16	31	77	30	85	95	52	386
Total	166	185	1025	828	1139	2105	699	6147

p = <1 ; Khi2 = 651 ; ddl = 42 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

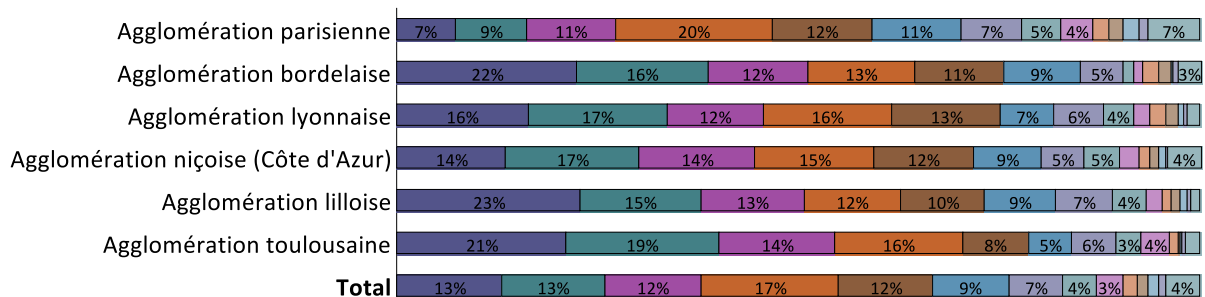
Parmi les usagers qui résident dans l'agglomération parisienne et qui ont accepté d'indiquer le revenu mensuel net de leur foyer, nous constatons une sous-représentation des tranches de

revenu les plus basses (jusqu'à 2 000 €) et une surreprésentation des tranches de revenu moyennes et élevées (notamment 7 % d'utilisateurs déclarant un revenu supérieur à 12 000 €, contre 4 % dans l'ensemble des utilisateurs résidant en France et ayant accepté de déclarer leur revenu). Parmi les utilisateurs qui résident dans les agglomérations françaises autres que celle de Paris, nous observons une surreprésentation des revenus inférieurs à 1 500 € (de 31 % sur la Côte d'Azur à 40 % dans l'agglomération toulousaine, contre 16 % dans l'agglomération parisienne). Cet écart de revenu peut s'expliquer en partie par les profils des utilisateurs en fonction des villes : les utilisateurs résidant dans les agglomérations de province sont davantage des étudiants ou des jeunes actifs dont les revenus restent modestes. **Il semble ainsi que, plus que l'agglomération de résidence, c'est le type de service disponible qui influe sur le profil des utilisateurs.** Cet écart de revenu peut également s'expliquer par une offre de transports en commun particulièrement efficace dans l'agglomération parisienne, limitant l'usage de ces services par les populations modestes résidant en Île-de-France.

Figure 35 : Répartition par revenu des utilisateurs d'Uber selon l'agglomération de résidence en France

	Agglomération parisienne	Agglomération bordelaise	Agglomération lyonnaise	Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	Agglomération lilloise	Agglomération toulousaine	Total
Moins de 900	7%	22%	16%	14%	23%	21%	13%
De 901 à 1 500	9%	16%	17%	17%	15%	19%	13%
De 1 501 à 2 000	11%	12%	12%	14%	13%	14%	12%
De 2 001 à 3 000	20%	13%	16%	15%	12%	16%	17%
De 3 001 à 4 000	12%	11%	13%	12%	10%	8%	12%
De 4 001 à 5 000	11%	9%	7%	9%	9%	5%	9%
De 5 001 à 6 000	7%	5%	6%	5%	7%	6%	7%
De 6 001 à 7 000	5%	1%	4%	5%	4%	3%	4%
De 7 001 à 8 000	4%	1%	2%	2%	2%	4%	3%
De 8 001 à 9 000	2%	2%	2%	1%	0,9%	1%	2%
De 9 001 à 10 001	2%	1%	2%	1%	1%	0,3%	1%
De 10 001 à 11 000	2%	0,3%	0,6%	0,9%	0,9%	0,3%	1%
De 11 001 à 12 000	1%	0,6%	0,4%	0,3%	0,5%	0,5%	0,8%
12 001 ou plus	7%	3%	2%	4%	1%	2%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

p = <1 ; Khi2 = 347 ; ddl = 65 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 4 369 répondants français ayant déjà utilisé Uber dans

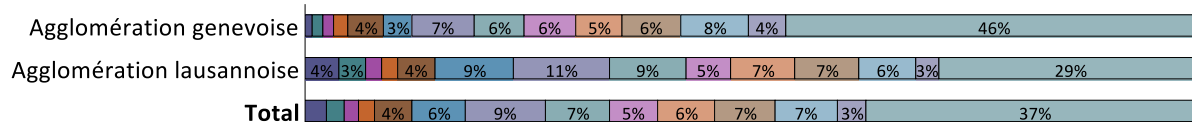
leur agglomération de résidence et accepté de déclarer leurs revenus.

Parmi les usagers qui résident en Suisse et qui ont accepté de déclarer le revenu mensuel net de leur foyer, ceux qui résident dans l'agglomération genevoise ont tendance à disposer de revenus supérieurs à ceux qui résident dans l'agglomération lausannoise : les premiers sont notamment 46 % à déclarer gagner un revenu supérieur à 12 000 CHF par mois, contre 29 % des seconds. Cela est cohérent avec le profil des usagers résidant dans l'agglomération de Genève : ce sont davantage des actifs, plus âgés, occupant des professions de catégorie supérieure.

Figure 36 : Répartition par revenu des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence en Suisse

	Agglomération genevoise		Agglomération lausannoise		Total	
	N	% obs.	N	% obs.	N	% obs.
Moins de 900	2	0,8%	11	4%	13	2%
De 901 à 1 500	3	1%	8	3%	11	2%
De 1 501 à 2 000	3	1%	5	2%	8	2%
De 2 001 à 3 000	4	2%	5	2%	9	2%
De 3 001 à 4 000	10	4%	12	4%	22	4%
De 4 001 à 5 000	8	3%	24	9%	32	6%
De 5 001 à 6 000	17	7%	30	11%	47	9%
De 6 001 à 7 000	14	6%	24	9%	38	7%
De 7 001 à 8 000	14	6%	14	5%	28	5%
De 8 001 à 9 000	13	5%	20	7%	33	6%
De 9 001 à 10 001	16	6%	20	7%	36	7%
De 10 001 à 11 000	19	8%	18	6%	37	7%
De 11 001 à 12 000	10	4%	7	3%	17	3%
12 001 ou plus	115	46%	82	29%	197	37%
Total	248	100%	280	100%	528	

p = <1 ; Khi2 = 30 ; ddl = 13 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 552 répondants suisses ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence et accepté de déclarer leurs revenus.

La localisation résidentielle des usagers varie selon leur agglomération de résidence. La Côte d'Azur et l'agglomération toulousaine se distinguent par un taux élevé d'usagers dans les villes-centres (respectivement 75 % et 78 %, contre 61 % dans l'échantillon total), tandis que les agglomérations lilloise, genevoise et lausannoise comportent au contraire une part relativement faible d'usagers résidant dans les villes-centres (respectivement 50, 51 et 51 %). Cela peut s'expliquer en partie par la superficie des villes-centres : le territoire de la commune de

Toulouse (118 km²) est près de trois fois plus vaste que celui de la commune de Lille (40 km²)

Dans l'agglomération parisienne, la part des usagers d'Uber qui habitent hors de Paris (41 %) est supérieure à celle des usagers d'Autolib' et de Communauto qui habitent hors de Paris (respectivement 27 % et 12 %).

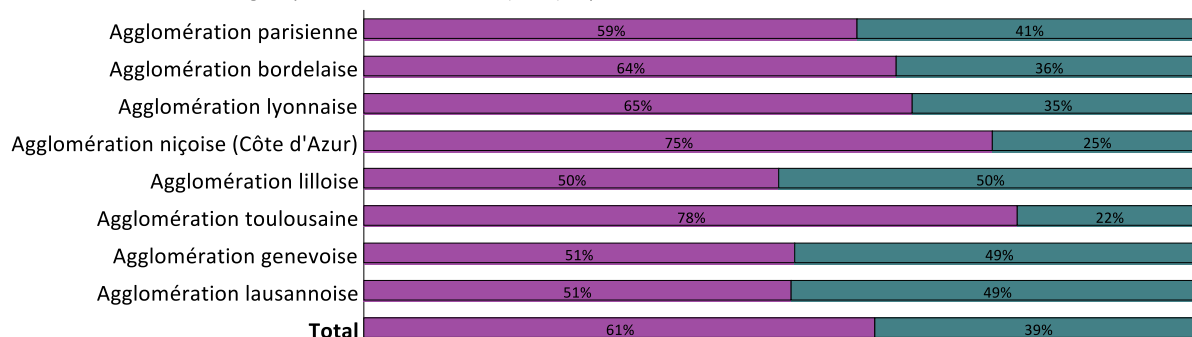
Figure 37 : Lieu de résidence des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Ville-centre	Périphérie	Total
Agglomération parisienne	1616	1122	2738
Agglomération bordelaise	282	161	443
Agglomération lyonnaise	420	222	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	357	118	475
Agglomération lilloise	284	289	573
Agglomération toulousaine	397	112	509
Agglomération genevoise	196	185	381
Agglomération lausannoise	197	189	386
Total	3749	2398	6147

$p = <1$; $\text{Khi}2 = 175$; $\text{ddl} = 7$ (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

Dans les agglomérations françaises de province ainsi que dans celle de Lausanne, les usagers des services avec chauffeur à titre privé sont surreprésentés. Dans l'agglomération parisienne comme dans l'agglomération genevoise, une petite moitié (respectivement 46 et 47 %) utilise des services avec chauffeur à titre professionnel, souvent couplé à une utilisation à titre privé.

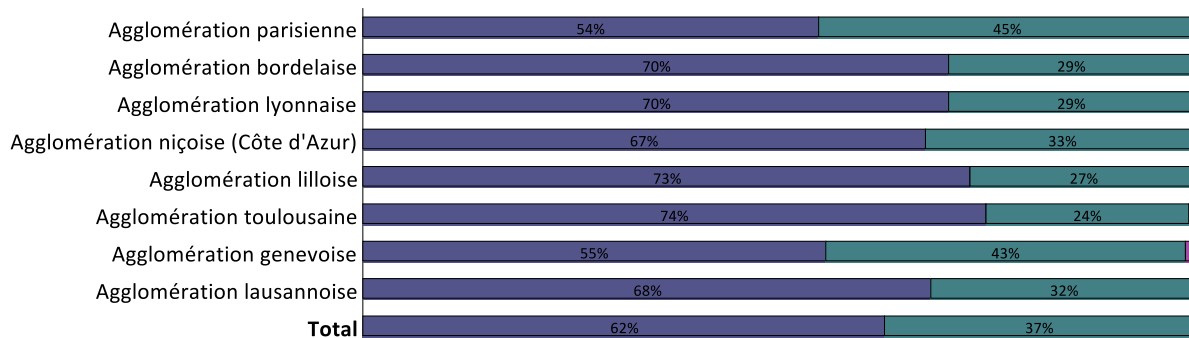
Figure 38 : Répartition par type d'utilisation (particulier/professionnel) des usagers d'Uber selon l'agglomération de résidence

	Particulier	Particulier et professionnel	Uniquement professionnel	Total
Agglomération parisienne	1489	1233	16	2738
Agglomération bordelaise	310	129	4	443
Agglomération lyonnaise	449	188	5	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	319	155	1	475
Agglomération lilloise	416	154	3	573
Agglomération toulousaine	379	123	7	509
Agglomération genevoise	211	163	7	381
Agglomération lausannoise	262	122	2	386
Total	3835	2267	45	6147

$p = 0,0$; $\text{Khi}^2 = 192,1$; $\text{ddl} = 14$ (TS)

La relation est très significative.

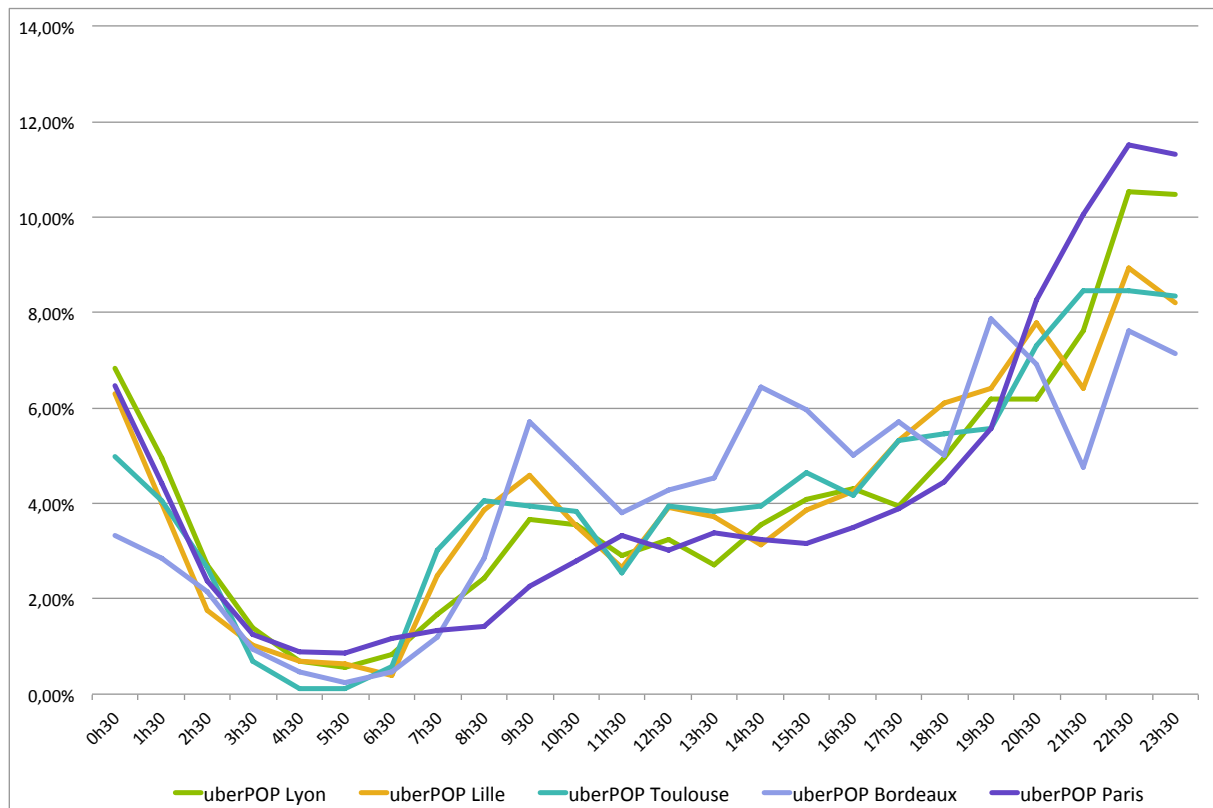
Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber dans leur agglomération de résidence.

On observe moins de différences entre les agglomérations que selon le type de service disponible dans l'agglomération. C'est ce que montre ce graphique réalisé à partir des données d'utilisation des services Uber (calculées par tranche horaire de 10 minutes) relevées dans les différentes agglomérations les 10, 17, 24 et 31 mars 2015. Ces données, fournies par Uber, ont ensuite été agrégées pour que les parts de déplacements soient calculées à l'heure. Chaque point des courbes placé à une demi-heure vaut pour l'heure l'entourant, si bien que la somme des 24 valeurs lisibles aux points d'abscisses « heure et demie » est égale à 100 %. Ainsi c'est davantage le service proposé que l'agglomération en elle-même qui conditionne l'usage.

Figure 39 : Comparaison de l'utilisation du service uberPOP en semaine en fonction des agglomérations étudiées



Source : compilation 6t-bureau de recherche à partir de données fournies par Uber et relevées les 10, 17, 24 et 31 mars 2015

Comparaison par rapport aux usagers du taxi

Deux grands types d'usagers des services de transport avec chauffeur se dégagent :

- d'un côté des moins de 30 ans, étudiants ou jeunes actifs, utilisant les services avec chauffeur occasionnel à titre privé,
- de l'autre, des usagers plus âgés, majoritairement de sexe masculin, appartenant à des catégories socioprofessionnelles supérieures, utilisant les services avec chauffeur professionnel à titre privé et professionnel.

Or on ne retrouve pas ces types lorsqu'on examine les usagers des taxis en France. D'après les résultats d'un sondage mené auprès d'un millier d'usagers du taxi en France (6t-bureau de

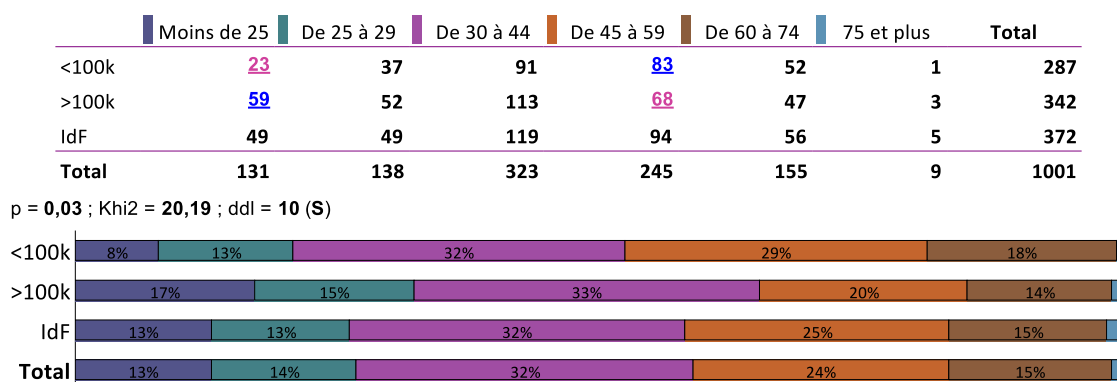
recherche, 2015)¹³, les usagers du taxi sont davantage des femmes (57 % de l'échantillon), alors que c'est l'inverse chez les usagers des services avec chauffeur (54 % d'hommes) ; **cela pouvant en partie s'expliquer par un taux d'équipement en smartphones plus élevé chez les hommes**¹⁴.

Les usagers des services avec chauffeur sont plus jeunes que les usagers du taxi : leur moyenne d'âge est de 32 ans contre 42 ans pour les utilisateurs du taxi. Néanmoins les usagers des services avec chauffeur professionnel ont une moyenne d'âge (38 ans) qui se rapproche de celle des usagers des taxis.

Les usagers de moins de 25 ans représentent 33 % de l'échantillon total des usagers des services avec chauffeur et 44 % de l'échantillon des usagers des services avec chauffeur occasionnel contre 17 % des usagers des services avec chauffeur professionnel et 13 % de l'échantillon des usagers du taxi.

En cohérence avec l'âge, les usagers des services avec chauffeur vivent davantage seuls (42 %) que les usagers du taxi (27 %).

Figure 40 : Répartition par classe d'âge des usagers du taxi en France



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1 001 usagers du taxi en France

Si les retraités sont très peu représentés chez les usagers des services avec chauffeur (1 % de l'échantillon), légèrement plus si on s'intéresse seulement aux usagers des services avec chauffeur professionnel (3 %), ils le sont beaucoup chez les usagers du taxi (13 %) mais moins

¹³ Sondage auto-administré en ligne en juin 2015 auprès d'un échantillon de 1 001 répondants ayant réalisé une course en taxi dans les trois derniers mois. Les répondants ont été recrutés par quotas via un access panel en fonction de la taille de leur agglomération de résidence : 287 vivent dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants, 232 dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants et 372 en Ile-de-France.

¹⁴ En France, 49 % des Français de 12 ans et plus sont équipés d'un smartphone contre 43 % des Françaises de plus de 12 ans (CREDOC, 2014, *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*, p. 51).

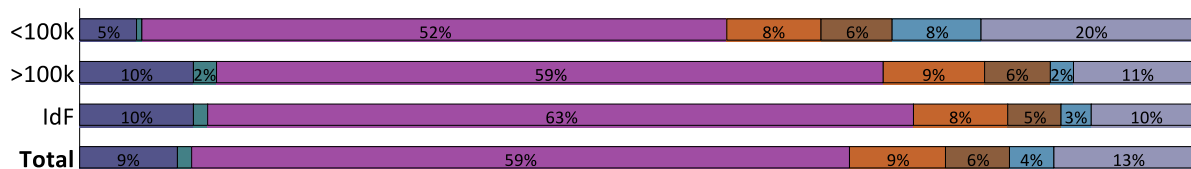
que dans la population française (25 %). Cette faible utilisation des services avec chauffeur chez les retraités peut s'expliquer en partie par un taux de pénétration de l'usage du *smartphone* moindre chez les plus de 60 ans¹⁵.

A l'inverse, les étudiants sont fortement représentés parmi les usagers des services avec chauffeur (25 %) alors qu'ils ne sont que 9 % chez les usagers du taxi, ce qui correspond plus ou moins à la part des étudiants dans la population française. La part des étudiants monte à 34 % parmi les usagers des services avec chauffeur occasionnel alors qu'ils ne sont que 12 % chez les usagers des services avec chauffeur professionnel.

Figure 41 : Répartition par activité des usagers du taxi en France

	En formation (étudi ant-e)	En alternance (étudi ant-e)	Actif à plein temps (+32h/s emaine)	Actif à temps partiel (jusqu'à 32h/se maine)	En recherche d'emploi	Au foyer	Retraité-e	Total
<100k	15	1	150	24	18	23	56	287
>100k	35	7	203	31	20	7	39	342
IdF	38	5	234	31	18	10	36	372
Total	88	13	587	86	56	40	131	1001

p = <0,01 ; Khi2 = 42,79 ; ddl = 12 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1 001 usagers du taxi en France

S'ils ne sont pas étudiants (25 % de l'échantillon), les usagers des services avec chauffeur appartiennent aux catégories socioprofessionnelles supérieures (39 %). Cette part monte à 48 % pour les usagers des services avec chauffeur professionnel (contre 26 % chez les usagers des services avec chauffeur occasionnel).

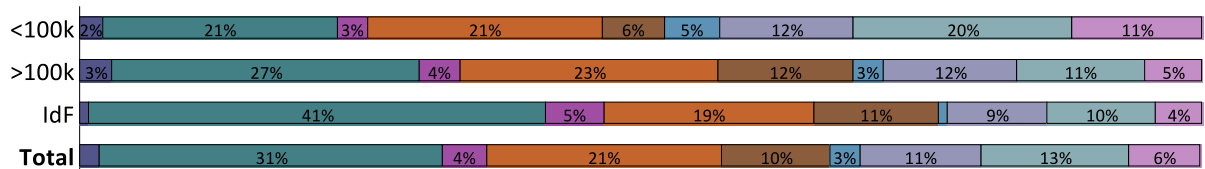
La répartition par catégorie socioprofessionnelle est moins marquée chez les usagers du taxi en France. Si les catégories socioprofessionnelles supérieures sont plus nombreuses à prendre le taxi (31 %), viennent ensuite les employés (21 %) puis les professions intermédiaires (11 %) et les retraités (13 %).

¹⁵Le taux d'équipement en *smartphone* est de 26 % chez les 60-69 ans alors qu'il est de 81 % chez les 18-24 ans et de 46 % si on prend en compte l'ensemble de la population française âgée de 12 ans et plus (CREDOC, 2014, *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*, p. 51).

Figure 42 : Répartition par catégorie socioprofessionnelle des usagers du taxi en France

	Artisan, commerçant	Cadre, profession intellectuelle supérieure	Chef d'entreprise	Employé	Etudiant	Ouvrier	Profession intermédiaire	Retraité-e	Sans activité professionnelle	Total
<100k	6	60	8	60	16	14	34	56	33	287
>100k	10	94	12	79	41	9	41	39	17	342
IdF	3	152	19	70	41	3	33	36	15	372
Total	19	306	39	209	98	26	108	131	65	1001

p = <0,01 ; Khi2 = 79,71 ; ddl = 16 (TS)



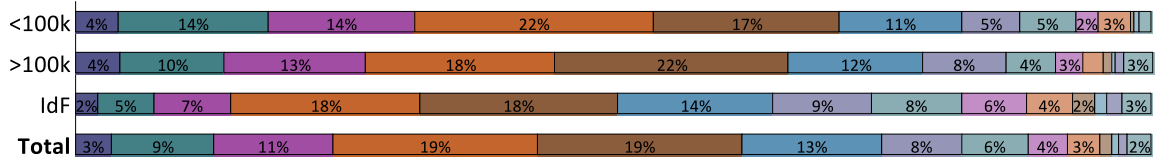
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

La répartition des revenus des usagers du taxi hors étudiants est proche de celles des usagers des services avec chauffeur hors population étudiante. Le revenu médian est également situé entre 3 001 et 4 000 € nets par mois.

Figure 43 : Répartition par revenus des usagers du taxi en France hors étudiants

	<100k	>100k	IdF	Total
Moins de 900	4%	4%	2%	3%
Entre 900 et 1500	14%	10%	5%	9%
De 1 501 à 2 000	14%	13%	7%	11%
De 2 001 à 3 000	22%	18%	18%	19%
De 3 001 à 4 000	17%	22%	18%	19%
De 4 001 à 5 000	11%	12%	14%	13%
De 5 001 à 6 000	5%	8%	9%	8%
De 6 001 à 7 000	5%	4%	8%	6%
De 7 001 à 8 000	2%	3%	6%	4%
De 8 001 à 9 000	3%	2%	4%	3%
De 9 001 à 10 001	0,4%	0,7%	2%	1%
De 10 001 à 11 000	0,4%	0,4%	1%	0,6%
De 11 001 à 12 000	0%	0,7%	1%	0,8%
12 001 ou plus	1%	3%	3%	2%
Total	100%	100%	100%	

$p = <1$; $\text{Khi}^2 = 49$; $\text{ddl} = 26$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 795 répondants n'étant pas étudiants et ayant accepté de déclarer leurs revenus. Sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

57 % des usagers du taxi ne l'utilisent qu'à titre privé. C'est un peu moins que les usagers des services avec chauffeur qui sont 62 % à ne l'utiliser qu'à titre privé. Si on ne s'intéresse qu'aux usagers des services avec chauffeur occasionnel, ils sont 83 % à ne l'utiliser qu'à titre privé (contre 52 % des usagers des services avec chauffeur professionnel).

Figure 44 : Répartition par type d'utilisation (particulier/professionnel) des usagers du taxi en France

	Particulier	Particulier et professionnel	Uniquement professionnel	Total
<100k	179	79	29	287
>100k	184	123	35	342
IdF	206	142	24	372
Total	569	344	88	1001

p = 0,02 ; Khi2 = 11,66 ; ddl = 4 (S)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

Caractéristiques des usagers selon la détention du permis de conduire

Les usagers des services avec chauffeur sont un peu plus nombreux à ne pas détenir le permis de conduire (20 % contre 17 % des Français selon l'ENTD de 2008).

Figure 45 : Répartition des usagers selon la possession du permis de conduire

	Nb	IC	
Avec permis	5151	79% < f < 80%	80%
Sans permis	1325	20% < f < 21%	20%
Total	6476		

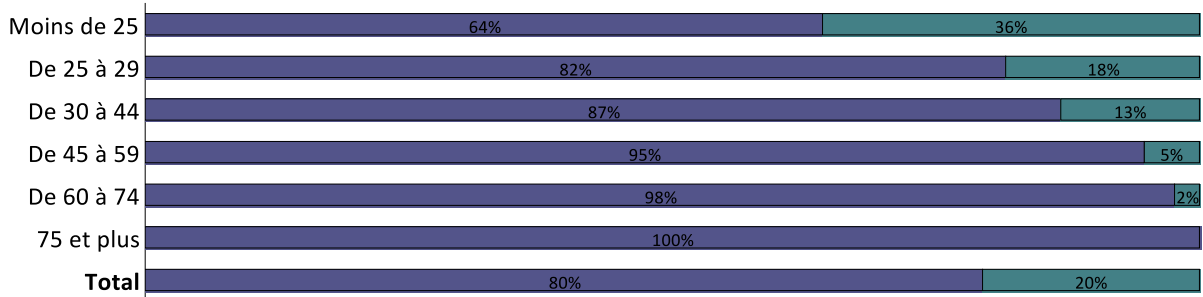
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Cela s'explique en partie parce que la part des usagers de moins de 25 ans (33 %) est plus importante que leur poids dans la population française et que **la part des usagers sans permis est la plus importante chez les moins de 25 ans** (36 % contre 20 % de l'ensemble des usagers).

Figure 46 : Répartition par âge des usagers selon la possession du permis de conduire

	Avec permis	Sans permis	Total
Moins de 25	1393	774	2167
De 25 à 29	1166	261	1427
De 30 à 44	1632	245	1877
De 45 à 59	730	40	770
De 60 à 74	210	5	215
75 et plus	20	0	20
Total	5151	1325	6476

p = <0,01 ; Khi2 = 536,24 ; ddl = 5 (TS)



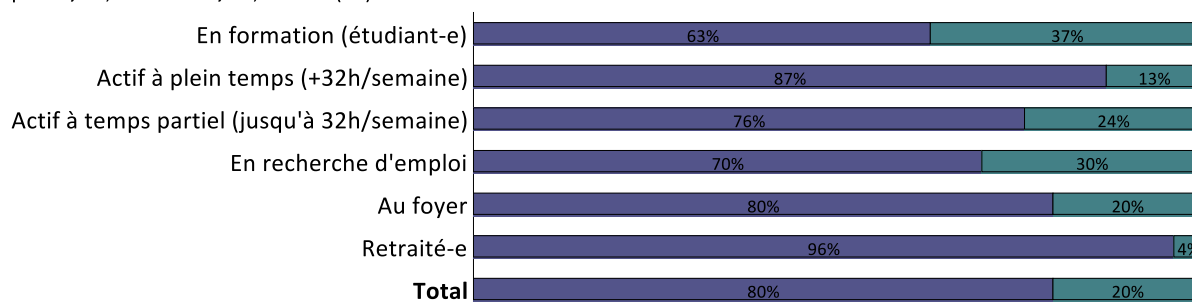
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

En corrélation avec leur âge, c'est chez les étudiants que les usagers sans permis sont les plus nombreux : 37 % des étudiants qui utilisent les services avec chauffeur n'ont pas leur permis. Il est intéressant de noter également que les usagers sans permis sont relativement nombreux chez les demandeurs d'emploi ; les services avec chauffeur apparaissant comme une mobilité d'appoint pour ces personnes précaires.

Figure 47 : Répartition par activité des usagers selon la possession du permis de conduire

	Avec permis	Sans permis	Total
En formation (étudiant-e)	1030	609	1639
Actif à plein temps (+32h/semaine)	3468	517	3985
Actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	287	92	379
En recherche d'emploi	207	89	296
Au foyer	55	14	69
Retraité-e	104	4	108
Total	5151	1325	6476

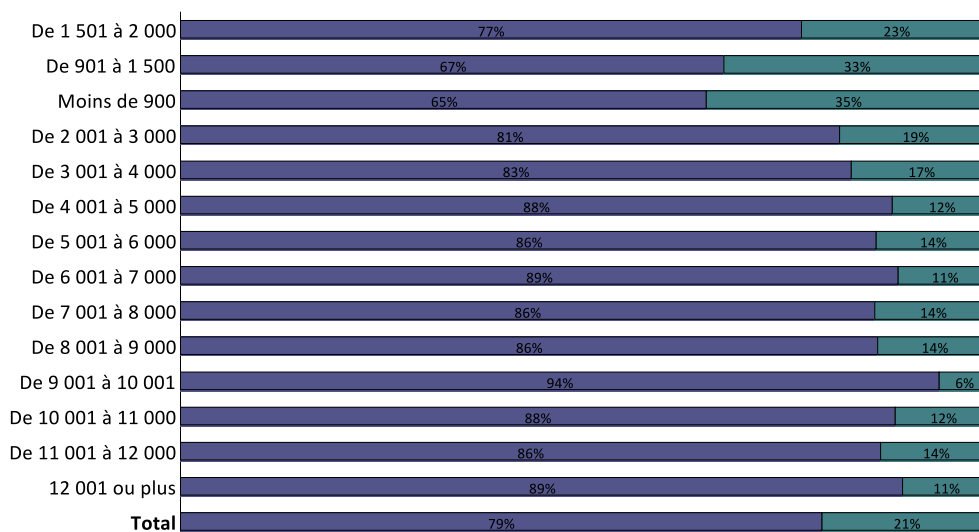
p = <0,01 ; Khi2 = 456,82 ; ddl = 5 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Enfin, les usagers sans permis sont, dans la suite logique, des usagers aux revenus modestes. Ainsi 35 % usagers dont le ménage gagne moins de 1 500 € par mois n'ont pas le permis contre 20 % de l'ensemble des usagers.

Figure 48 : Pourcentage par revenus des usagers selon la possession du permis de conduire



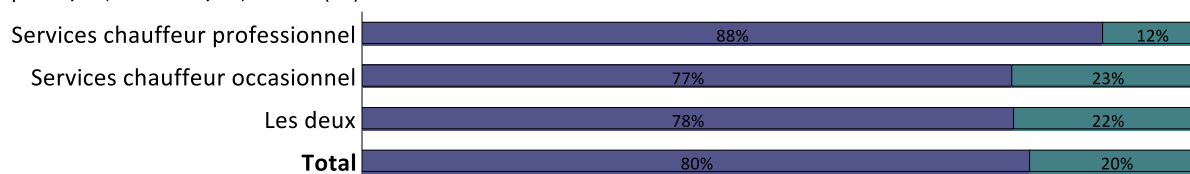
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 369 répondants français ayant déjà utilisé Uber et accepté de déclarer leurs revenus.

La part des usagers sans permis qui utilisent les services avec chauffeur occasionnel ou les deux est plus importante que celle qui utilise exclusivement les services avec chauffeur professionnel (23 % ou 22 % contre 12 %). Cela correspond au profil des usagers des services avec chauffeur occasionnel : plus jeunes, davantage étudiants et aux revenus plus modestes.

Figure 49 : Répartition par service utilisé des usagers selon la possession du permis de conduire

	Avec permis	Sans permis	Total
Services chauffeur professionnel	1036	139	1175
Services chauffeur occasionnel	1117	325	1442
Les deux	2998	861	3859
Total	5151	1325	6476

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 65,73$; $\text{ddl} = 2$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Ainsi, à la différence des services d'autopartage pour l'utilisation desquels la détention du permis de conduire est indispensable, l'usage de services avec chauffeur permet de bénéficier des avantages de la voiture même pour ceux qui ne peuvent pas conduire. Les services avec chauffeur s'avèrent donc être une réelle alternative pour les usagers sans permis.

A RETENIR : LE PROFIL DES USAGERS D'UBER

Deux profils d'utilisateurs des services de transport avec chauffeur se dégagent en fonction du type de service qu'ils utilisent.

Les utilisateurs des services de transport avec chauffeur occasionnel sont majoritairement des étudiants ou des jeunes actifs de moins de 30 ans, vivant seuls ou en couple sans enfant, aux revenus modestes et dont plus d'un tiers des moins de 25 ans n'a pas le permis de conduire. Ils utilisent ces services avant tout à titre privé.

Les utilisateurs des services de transport avec chauffeur professionnel sont plus âgés, plus diplômés, plus aisés et vivent davantage en couple avec enfants. Ils utilisent ces services pour moitié à titre privé et pour moitié à titre professionnel.

Les utilisateurs des agglomérations françaises de province se distinguent des utilisateurs de l'agglomération parisienne et des agglomérations suisses. Les utilisateurs des agglomérations suisses sont plus âgés et plus aisés que la moyenne de l'échantillon, reflétant la spécificité de la Suisse par rapport à la France ainsi que la moindre part des étudiants parmi leurs utilisateurs.

Les utilisateurs de ces services ont des profils spécifiques par rapport aux utilisateurs du taxi. Ils sont plus jeunes que les utilisateurs du taxi. Ils sont soit des étudiants soit des cadres ou appartenant à des professions intellectuelles supérieures alors que les utilisateurs du taxi appartiennent à toutes les catégories socioprofessionnelles et que la seule moitié d'entre eux n'utilisent le taxi qu'à titre privé.

1.2. PROFIL DES DEPLACEMENTS

Panorama et analyse de l'ensemble des déplacements

Cette section vise à qualifier et quantifier les déplacements réalisés par les usagers via les services proposés par l'application Uber. Elle se base sur les caractéristiques du dernier déplacement réalisé avec un service Uber (voir le questionnaire en Annexe 1).

Les 6 476 répondants de notre échantillon ont été invités à décrire les caractéristiques du dernier déplacement qu'ils ont réalisé via un service avec chauffeur professionnel ou occasionnel. 6 046 d'entre eux, soit 93 % de l'échantillon, ont réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées. L'étude des caractéristiques des déplacements réalisés avec Uber s'appuie sur ce sous-échantillon de 6 046 répondants.

96 % de ce sous-échantillon ont réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans les trois derniers mois, ce qui garantit des réponses fiables.

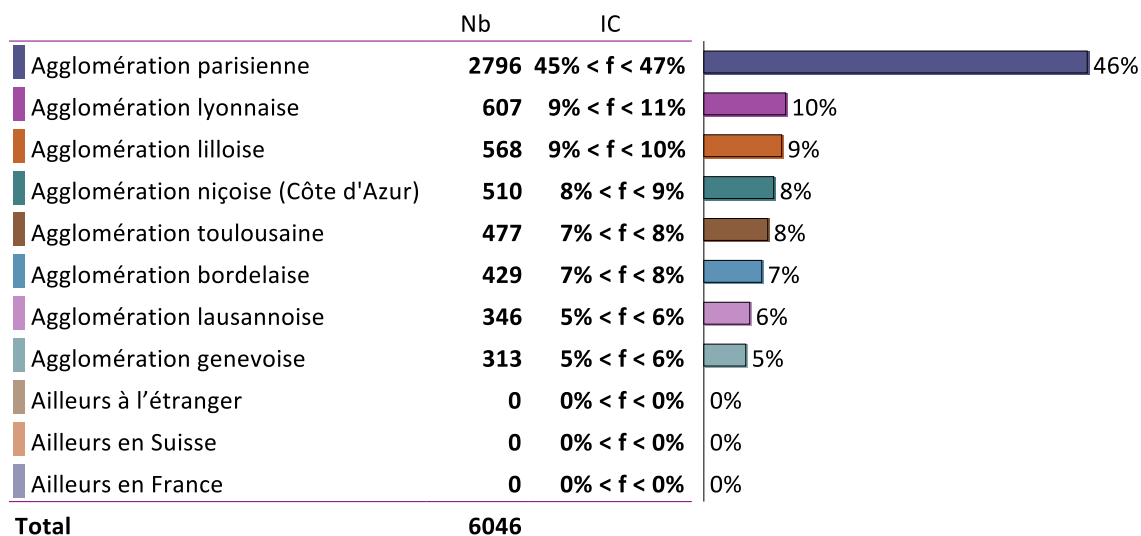
Figure 50 : Date du dernier déplacement avec Uber

	Nb	IC	
Il y a moins de 3 mois	5779	95% < f < 96%	96%
Il y a plus de 3 mois	267	4% < f < 5%	4%
Total	6046		

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

46 % des usagers sélectionnés ont réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans l'agglomération parisienne. Cependant, l'effectif d'usagers ayant effectué leur dernier déplacement dans les agglomérations étudiées est suffisant pour obtenir des données significatives à l'échelle de chacune de ces agglomérations.

Figure 51 : Agglomération où a eu lieu le dernier déplacement avec Uber

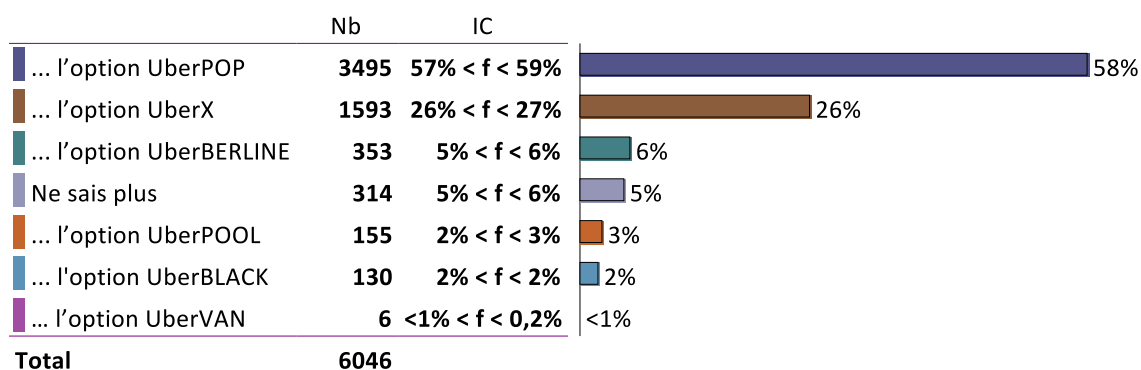


Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Des déplacements majoritairement réalisés avec les services avec chauffeur occasionnel dans l'agglomération de résidence

La grande majorité des déplacements (63 %) a été réalisée par un service avec chauffeur occasionnel. Si on regarde plus en détail les options choisies, on note que **58 % des déplacements décrits ont été réalisés avec l'option uberPOP et 26 % avec l'option uberX**. Les autres options, moins répandues dans les agglomérations étudiées, font l'objet d'une plus faible part des réponses : 6 % pour BERLINE, 3 % pour uberPOOL, 2 % pour uberBLACK et 0,1 % pour VAN.

Figure 52 : Option choisie du dernier déplacement avec Uber



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

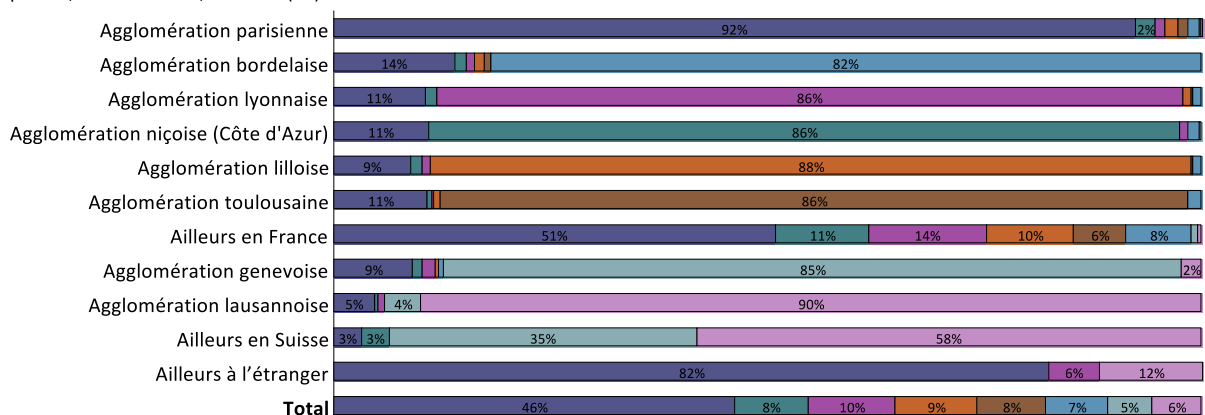
84 % des déplacements décrits ont été réalisés dans l'agglomération de résidence du répondant. Le tableau ci-après présente, en lignes, l'agglomération de résidence des usagers retenus pour la description du dernier déplacement et, en colonnes, l'agglomération où ils ont effectué leur dernier déplacement avec Uber. Ainsi, 92 % des usagers résidant dans l'agglomération parisienne y ont aussi réalisé leur dernier déplacement. **Entre 82 et 90 % des usagers** résidant dans une autre agglomération, française ou suisse, **ont aussi réalisé leur dernier déplacement dans leur agglomération de résidence**. Quand ces usagers n'ont pas réalisé leur dernier déplacement dans leur agglomération de résidence, ils l'ont, pour l'essentiel, réalisé dans l'agglomération parisienne. Les usagers qui résident en France mais en dehors des agglomérations étudiées ont pour moitié réalisé leur dernier déplacement à Paris (51 %). Les effectifs d'usagers résidant « ailleurs en Suisse » ou « ailleurs à l'étranger » (deux dernières colonnes du tableau) sont montrés à titre indicatif mais ils sont trop faibles pour obtenir des résultats statistiquement fiables.

Les usagers utilisent avant tout ces services dans leur agglomération de résidence. Les déplacements réalisés avec ces services s'ancrent donc dans la mobilité quotidienne : les résidents intègrent ces services parmi le bouquet d'offres modales disponibles dans leur agglomération. **C'est également le cas pour les usagers du taxi, mais dans une bien moindre mesure : ainsi 64 % des usagers enquêtés ont réalisé leur dernier déplacement dans leur agglomération de résidence.**

Figure 53 : Croisement détaillé entre l'agglomération du dernier déplacement et l'agglomération de résidence

	Agglomération parisienne	Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	Agglomération lyonnaise	Agglomération lilloise	Agglomération toulousaine	Agglomération bordelaise	Agglomération genevoise	Agglomération lausannoise	Total
Agglomération parisienne	2328	59	29	37	28	35	5	1	2522
Agglomération bordelaise	60	5	4	5	3	348	0	0	425
Agglomération lyonnaise	64	8	520	6	1	5	0	1	605
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	50	394	5	0	0	6	1	0	456
Agglomération lilloise	50	8	5	491	1	6	0	0	561
Agglomération toulousaine	54	3	1	3	429	8	0	0	498
Ailleurs en France	128	27	34	25	15	19	2	1	251
Agglomération genevoise	30	4	5	1	0	2	280	8	330
Agglomération lausannoise	17	1	3	0	0	0	14	315	350
Ailleurs en Suisse	1	1	0	0	0	0	11	18	31
Ailleurs à l'étranger	14	0	1	0	0	0	0	2	17
Total	2796	510	607	568	477	429	313	346	6046

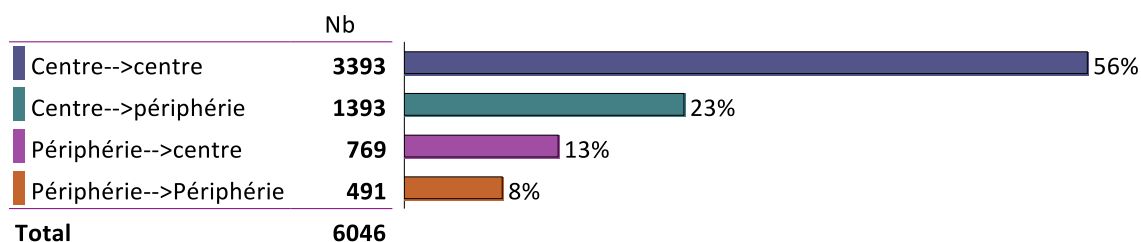
p = <1 ; Khi2 = 30612 ; ddl = 70 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Chaque usager était invité à indiquer si le véhicule commandé pour réaliser ce déplacement l'avait pris et déposé à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville-centre de l'agglomération où se déroulait le déplacement. Ces informations nous indiquent que **56 % des déplacements décrits se sont déroulés à l'intérieur de la ville-centre de l'agglomération**. Par conséquent, **près de la moitié des déplacements décrits ont au moins une origine ou une destination en banlieue**. 23 % des trajets décrits se sont déroulés d'une ville-centre d'agglomération vers sa périphérie et 13 % de la périphérie vers la ville-centre. **Ces services permettent donc de relier les villes-centres avec leur périphérie**. En revanche, ces services sont moins utilisés pour des déplacements internes à la périphérie : ils représentent 8 % des déplacements.

Figure 54 : Origine et destination du dernier déplacement avec Uber



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les répartitions entre centre et périphérie varient d'une agglomération à l'autre et reflètent la taille de la ville-centre. Ainsi, Lille est une commune de petite superficie (34 km²) : seuls 44 % des déplacements dans l'agglomération lilloise sont internes à la commune de Lille. A l'inverse, Toulouse s'étend sur une superficie (118 km²) plus de trois fois plus importante que celle de Lille. 66 % des déplacements dans l'agglomération toulousaine sont internes à la commune de Toulouse.

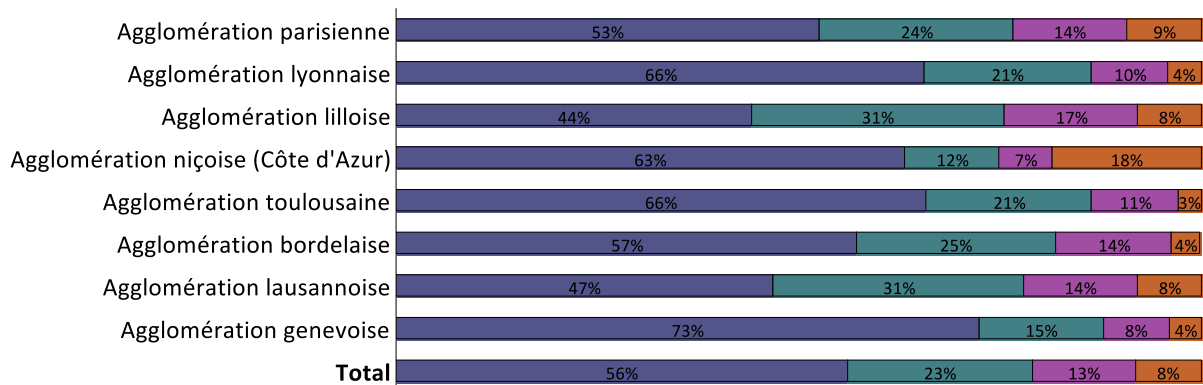
En Île-de-France, 53 % des déplacements sont internes à Paris contre 9 % qui n'ont aucun lien avec Paris. Cette répartition est très proche de celles des déplacements en taxi en Île-de-France. Selon *le Bilan des déplacements à Paris en 2013*, 53,3 % des déplacements en taxi sont internes à Paris alors que 7,8 % sont internes à la périphérie¹⁶.

¹⁶ Voir *le bilan des déplacements à Paris de 2013* p. 38 : les données sont établies à partir d'un échantillon de 24 147 070 courses réalisées en Île-de-France (source : syndicat professionnel des centraux radio de taxis de Paris et de la région parisienne).

Figure 55 : Origine et destination du dernier déplacement avec Uber selon l'agglomération

	Centre --> centre	Centre --> périphérie	Périphérie --> centre	Périphérie --> Périphérie	Total
Agglomération parisienne	1471	671	395	259	2796
Agglomération lyonnaise	398	126	58	25	607
Agglomération lilloise	252	177	94	45	568
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	323	59	34	94	510
Agglomération toulousaine	314	98	52	13	477
Agglomération bordelaise	246	106	61	16	429
Agglomération lausannoise	162	108	49	27	346
Agglomération genevoise	227	48	26	12	313
Total	3393	1393	769	491	6046

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 286,15$; $\text{ddl} = 21$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Des déplacements bon marché pour des loisirs

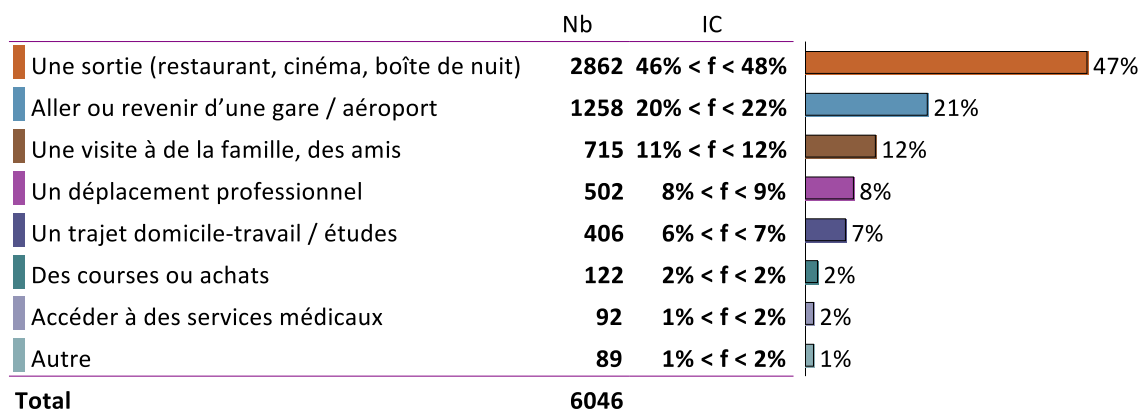
Près de la moitié des déplacements décrits a pour motif une sortie (au restaurant, au cinéma, en boîte de nuit, etc.). Le deuxième motif le plus cité concerne un déplacement en lien avec une gare ou un aéroport (21 %). Viennent ensuite les visites à des proches (12 %), les déplacements professionnels (8 %), les trajets entre le domicile et le lieu de travail ou le lieu d'études (7 %). Enfin, deux types de motifs ont été trop peu cités pour faire l'objet d'analyses poussées : le motif « courses ou achats » (2 %) ainsi que l'accès aux services médicaux (2 %)¹⁷.

Cette répartition témoigne d'une spécialisation des services avec chauffeur dans les déplacements liés aux loisirs. À l'échelle nationale, ce type de déplacements représente en

¹⁷ Contrairement aux chauffeurs de taxi, les chauffeurs professionnels ne peuvent pas demander à être conventionnés par la Caisse d'Assurance Maladie pour assurer le transport assis de malades. Cela explique pourquoi le motif d'accès aux services médicaux est très peu cité chez les usagers des services avec chauffeur alors que c'est l'un des principaux motifs des courses en taxi (cf infra).

semaine 4 % des déplacements totaux réalisés par les Français, et ceux ayant pour motif une visite à de la famille ou des amis 10 % (ENDT, 2008). **À l'inverse, les services avec chauffeur sont peu utilisés pour le domicile-travail ou études (7 %) alors que c'est le motif principal de déplacements en France (31 % des déplacements).**

Figure 56 : Motif du dernier déplacement avec Uber



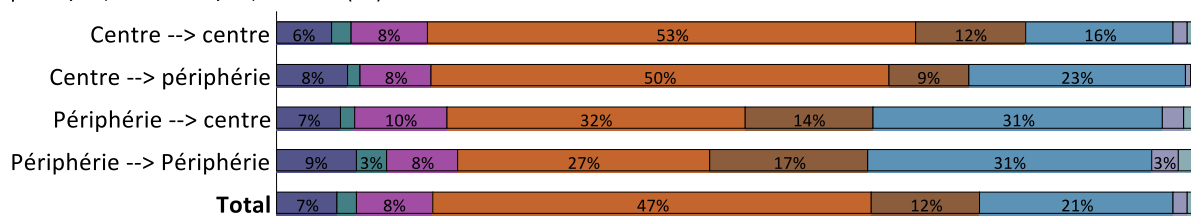
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les sorties représentent le principal motif des déplacements internes aux villes-centres (53 %) tandis que l'accès à une gare (il n'y a pas d'aéroport dans les villes-centres étudiées) ne représente que 16 %. A l'inverse, le principal motif pour les déplacements internes à la périphérie est l'accès à une gare ou à un aéroport (31 %) suivi des sorties (27 %).

Figure 57 : Origine et destination du dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Un trajet domicile-travail / études	Des courses ou achats	Un déplacement professionnel	Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Une visite à de la famille, des amis	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Accéder à des services médicaux	Autre	Total
Centre --> centre	202	76	279	1792	404	541	52	47	3393
Centre --> périphérie	107	19	107	690	120	326	8	16	1393
Périphérie --> centre	54	11	78	247	107	240	18	14	769
Périphérie --> Périphérie	43	16	38	133	84	151	14	12	491
Total	406	122	502	2862	715	1258	92	89	6046

p = <0,01 ; Khi2 = 279,20 ; ddl = 21 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les principaux créneaux horaires durant lesquels ces déplacements sont réalisés sont en journée en semaine (27 % des déplacements décrits), ainsi que la nuit le week-end (24 %). Les services avec chauffeur sont particulièrement sollicités la nuit le week-end si on tient compte de la faible plage horaire concernée (2 nuits de 8h soit 16h) en comparaison à la plage horaire « en semaine en journée » qui concerne cinq journées de 12h (soit 60h).

Viennent ensuite les déplacements en soirée la semaine (17 %), puis les déplacements la nuit en semaine (13 %). Les créneaux qui regroupent le moins de déplacements sont la soirée le week-end (11 %) ainsi que la journée le week-end (8 %).

Figure 58 : Horaire du dernier déplacement avec Uber

	Nb	IC	
En semaine, entre 8h et 20h	1619	26% < f < 28%	27%
Le week-end, entre minuit et 8h	1433	23% < f < 24%	24%
En semaine, entre 20h et minuit	1049	17% < f < 18%	17%
En semaine, entre minuit et 8h	803	13% < f < 14%	13%
Le week-end, entre 20h et minuit	686	11% < f < 12%	11%
Le week-end, entre 8h et 20h	456	7% < f < 8%	8%
Total	6046		

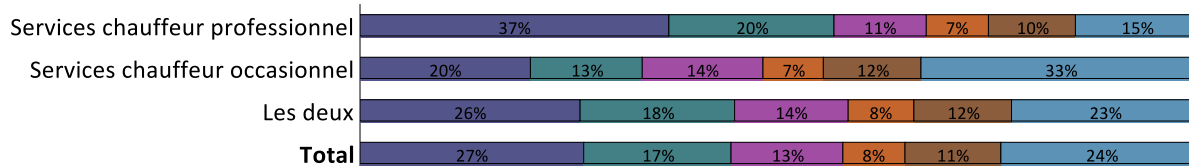
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les services avec chauffeur occasionnel sont particulièrement sollicités la nuit. Ainsi, 33 % des déplacements réalisés avec chauffeur occasionnel ont lieu après minuit le week-end. Si l'on inclut la semaine, le marché de nuit représente 47 % des déplacements réalisés avec des services avec chauffeur occasionnel, contre 26 % des déplacements avec chauffeur professionnel et 37 % de l'ensemble des déplacements.

Figure 59 : Horaire du dernier déplacement avec Uber selon le service utilisé

	En semaine, entre 8h et 20h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 8h et 20h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre minuit et 8h	Total
Services chauffeur professionnel	389	208	114	79	109	157	1056
Services chauffeur occasionnel	286	185	203	100	162	468	1404
Les deux	944	656	486	277	415	808	3586
Total	1619	1049	803	456	686	1433	6046

p = 0,00 ; Khi2 = 181,04 ; ddl = 10 (TS)



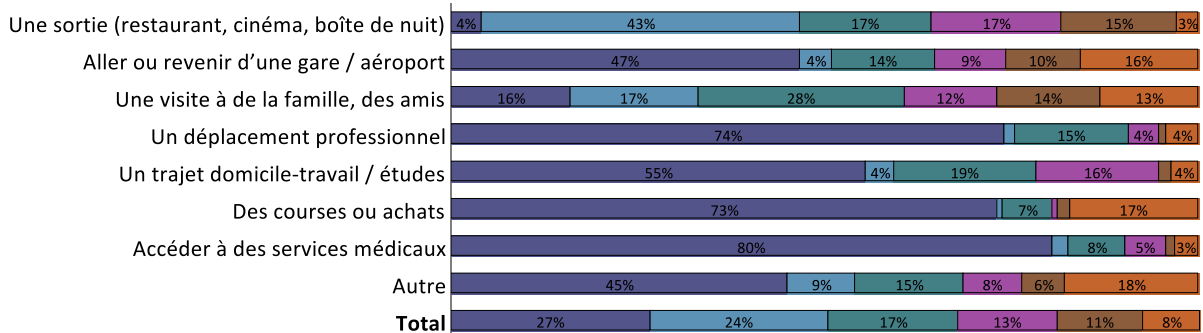
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les déplacements après minuit le week-end sont surreprésentés parmi les sorties (43 % contre 24 % pour l'ensemble des motifs), tandis que les déplacements en journée, semaine ou week-end, sont surreprésentés parmi les déplacements en lien avec une gare ou un aéroport (63 % contre 35 %). Les trajets en soirée la semaine ainsi qu'en journée le week-end sont surreprésentés parmi les visites à des proches (28 % contre 17 % ; 13 % contre 8 %). Les déplacements la journée en semaine sont, comme attendu, surreprésentés parmi les déplacements professionnels, les déplacements domicile-travail, les courses et achats ainsi que les déplacements pour des soins médicaux (entre 55 et 80 % des trajets selon le motif, contre 27 % sur l'ensemble des motifs). Les déplacements pour courses et achats comportent également, de façon logique, une part élevée de déplacements le week-end en journée (17 % contre 8 %).

Figure 60 : Horaire du dernier déplacement en Uber selon le motif

	En semaine, entre 8h et 20h	Le week-end, entre minuit et 8h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre 8h et 20h	Total
Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	119	1220	498	497	443	85	2862
Aller ou revenir d'une gare / aéroport	587	55	173	118	125	200	1258
Une visite à de la famille, des amis	114	123	197	89	98	94	715
Un déplacement professionnel	371	8	76	20	5	22	502
Un trajet domicile-travail / études	225	16	77	66	7	15	406
Des courses ou achats	89	1	8	1	2	21	122
Accéder à des services médicaux	74	2	7	5	1	3	92
Autre	40	8	13	7	5	16	89
Total	1619	1433	1049	803	686	456	6046

p = <1 ; Khi2 = 2974 ; ddl = 35 (TS)



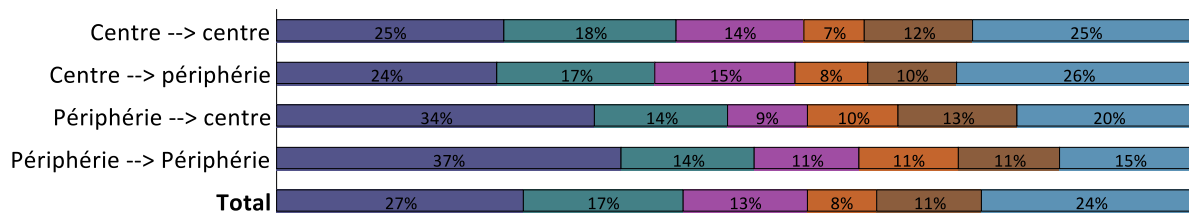
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les déplacements en lien avec le centre sont davantage réalisés la nuit alors que les déplacements de périphérie à périphérie ont lieu davantage en journée la semaine.

Figure 61 : Horaire du dernier déplacement en Uber selon l'origine et la destination du déplacement

	En semaine, entre 8h et 20h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 8h et 20h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre minuit et 8h	Total
Centre --> centre	839	627	470	221	398	838	3393
Centre --> périphérie	332	240	211	108	135	367	1393
Périphérie --> centre	265	111	66	75	99	153	769
Périphérie --> Périphérie	183	71	56	52	54	75	491
Total	1619	1049	803	456	686	1433	6046

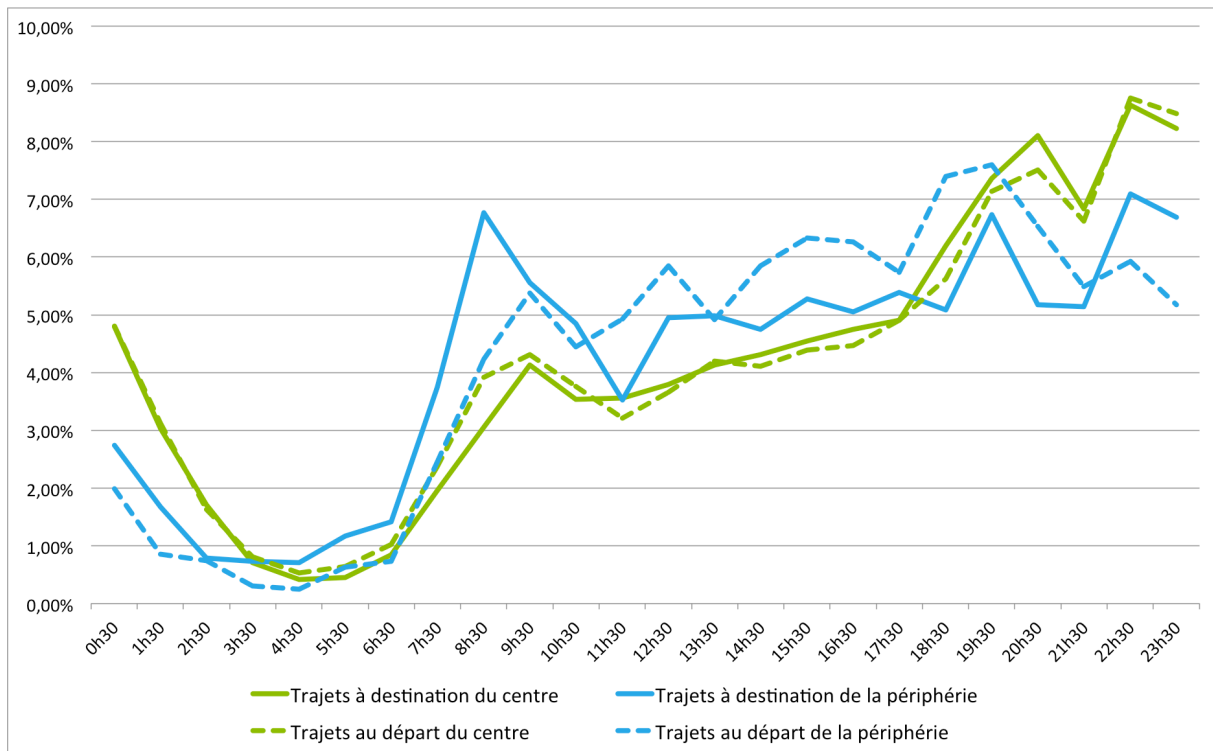
p = <0,01 ; Khi2 = 120,43 ; ddl = 15 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

L'analyse des données fournies par Uber va dans la même direction : on remarque que les déplacements ayant pour origine ou destination la périphérie sont surtout effectués en journée tandis que les déplacements ayant pour origine ou destination le centre sont plus concentrés la nuit. Cela laisse supposer que les services Uber sont utilisés en complément de l'offre de transports en commun qui est absente ou peu efficace en périphérie tant la journée que la nuit tandis qu'elle n'est absente ou peu efficace dans la ville-centre que la nuit.

Figure 62 : Répartition moyenne des trajets Uber dans la journée selon les origines et destinations des déplacements (en semaine en France)



Source : compilation 6t-bureau de recherche à partir de données fournies Uber (toutes offres confondues) relevées les 10, 17, 24 et 31 mars 2015

90 % des déplacements décrits ont duré moins d’une demi-heure dont 44 % ont duré moins d’un quart d’heure et 46 % entre 15 et 30 minutes. **La durée moyenne déclarée¹⁸ d’un déplacement avec un service de chauffeur est de 20 minutes.** Elle correspond à la durée moyenne enregistrée par l’application Uber¹⁹.

Les déplacements de moins d’un quart d’heure sont surreprésentés parmi les sorties (54 % des déplacements pour ce motif, contre 44 % de l’ensemble des déplacements). Les trajets de plus de 15 minutes sont surreprésentés parmi les déplacements en lien avec les gares et aéroports (70 % contre 54 %), ainsi que parmi les déplacements professionnels (73 % contre 54 %).

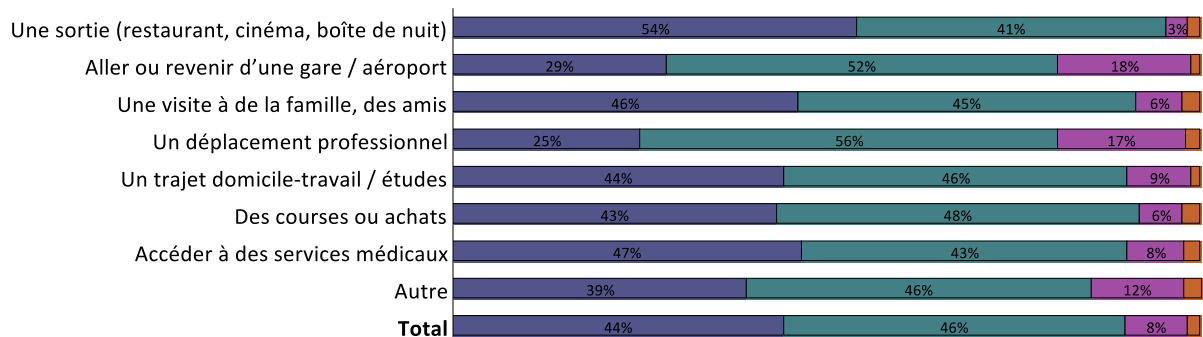
¹⁸ Les répondants devant choisir des intervalles de durée, la moyenne a été calculée à partir d’une méthode attribuant à chaque réponse une valeur correspondant à la médiane de la tranche dans laquelle elle se situe. La même méthode a été employée pour calculer une portée moyenne et un coût moyen du déplacement avec un service avec chauffeur.

¹⁹ Source : Uber au 10 juillet 2015.

Figure 63 : Durée du dernier déplacement en Uber selon le motif

	Moins de 15 minutes	De 16 à 30 minutes	Plus de 30 minutes	Ne sais plus	Total
Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	1548	1180	86	48	2862
Aller ou revenir d'une gare / aéroport	359	657	226	16	1258
Une visite à de la famille, des amis	330	323	45	17	715
Un déplacement professionnel	126	280	86	10	502
Un trajet domicile-travail / études	180	186	35	5	406
Des courses ou achats	53	59	7	3	122
Accéder à des services médicaux	43	40	7	2	92
Autre	35	41	11	2	89
Total	2674	2766	503	103	6046

$p = <1$; $\text{Khi}^2 = 507$; $\text{ddl} = 21$ (TS)



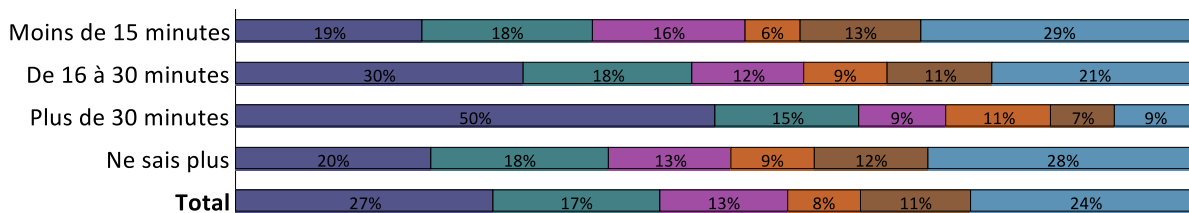
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les déplacements de moins d'un quart d'heure sont davantage réalisés la nuit que les autres temps de parcours (45 % des déplacements de moins d'un quart d'heure sont réalisés entre minuit et 8h contre 37 % de l'ensemble des déplacements). À l'inverse, les déplacements de plus de 30 minutes sont généralement réalisés en journée (dans 61 % des cas).

Figure 64 : Durée du dernier déplacement selon l'horaire

	En semaine, entre 8h et 20h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 8h et 20h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre minuit et 8h	Total
Moins de 15 minutes	521	469	425	153	337	769	2674
De 16 à 30 minutes	826	486	320	239	304	591	2766
Plus de 30 minutes	251	75	45	55	33	44	503
Ne sais plus	21	19	13	9	12	29	103
Total	1619	1049	803	456	686	1433	6046

p = <0,01 ; Khi2 = 315,65 ; ddl = 15 (TS)



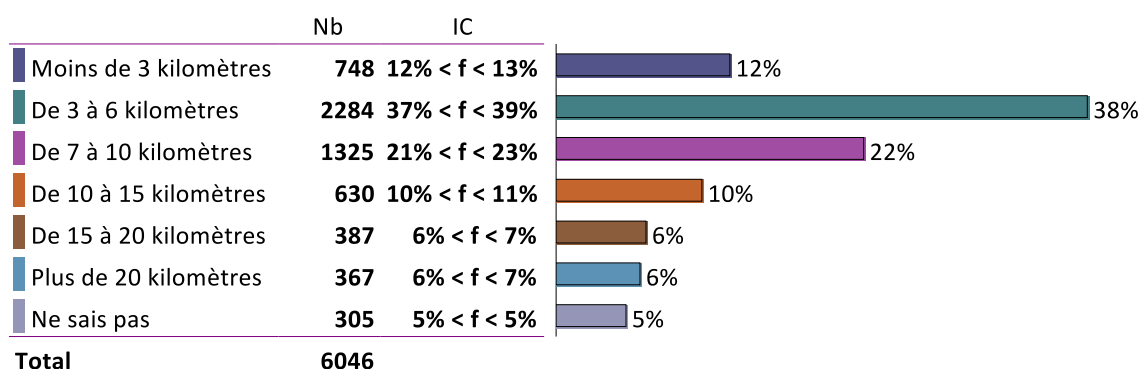
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

D'après les déclarations des usagers, les déplacements de moins de 6 kilomètres représentent la moitié des déplacements réalisés (50 %) dont 12 % correspondent à des déplacements de moins de 3 kilomètres, qui auraient pu être réalisés à pied ou en vélo. Les trajets de plus de 10 kilomètres représentent 22 % des déplacements analysés. Cela est cohérent avec les durées déclarées.

La portée moyenne d'un déplacement enregistrée par l'application Uber²⁰ est identique à celle déclarée par les usagers : elle est de 8 kilomètres.

²⁰ Source : Uber au 10 juillet 2015.

Figure 65 : Portée du dernier déplacement avec Uber



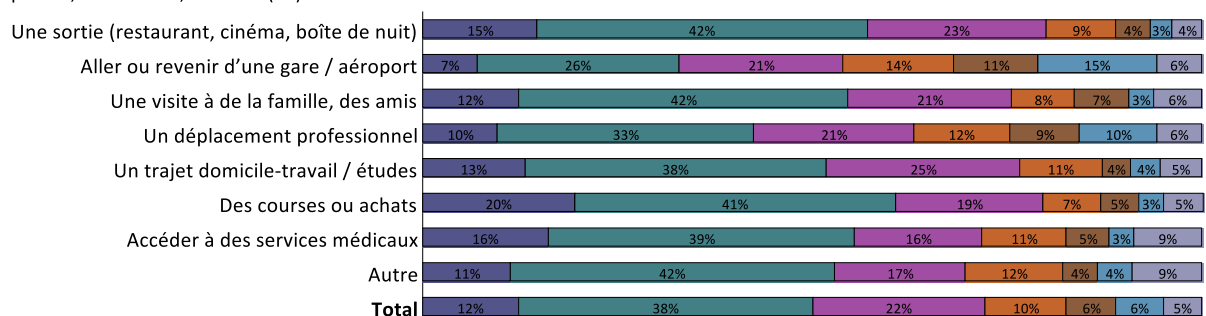
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Les variations des portées selon le motif du déplacement sont faibles. Notons toutefois que les déplacements en lien avec les gares et les aéroports engendrent les déplacements les plus longs (61 % de déplacements de plus de 7 km pour ce motif, contre 44 % sur l'ensemble des déplacements réalisés).

Figure 66 : Portée du dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Moins de 3 kilomètres	De 3 à 6 kilomètres	De 7 à 10 kilomètres	De 10 à 15 kilomètres	De 15 à 20 kilomètres	Plus de 20 kilomètres	Ne sais pas	Total
Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	419	1214	653	259	127	76	114	2862
Aller ou revenir d'une gare / aéroport	89	325	265	178	136	192	73	1258
Une visite à de la famille, des amis	89	301	150	58	49	23	45	715
Un déplacement professionnel	48	165	103	62	45	50	29	502
Un trajet domicile-travail / études	54	156	101	43	15	15	22	406
Des courses ou achats	24	50	23	9	6	4	6	122
Accéder à des services médicaux	15	36	15	10	5	3	8	92
Autre	10	37	15	11	4	4	8	89
Total	748	2284	1325	630	387	367	305	6046

p = <1 ; Khi2 = 499 ; ddl = 42 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement

avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Par contre, les variations de portée sont importantes en fonction de l'horaire du déplacement et soulignent la forte complémentarité modale entre les transports en commun et les services avec chauffeurs. Ainsi **41 % des déplacements de courtes portées (moins de 3 kilomètres), réalisables à pied ou en vélo, ont lieu la nuit quand l'offre de transports en commun selon les agglomérations est très réduite et/ou n'est plus disponible.** A l'inverse, ils ne sont que 28 % à être réalisés en journée (contre 35 % de l'ensemble de l'échantillon).

Figure 67 : Portée du dernier déplacement avec Uber selon l'horaire

	En semaine, entre 8h et 20h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 8h et 20h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre minuit et 8h	Total
Moins de 3 kilomètres	173	142	122	40	86	185	748
De 3 à 6 kilomètres	553	429	326	145	254	577	2284
De 7 à 10 kilomètres	355	212	155	96	156	351	1325
De 10 à 15 kilomètres	189	102	81	50	86	122	630
De 15 à 20 kilomètres	120	58	50	43	37	79	387
Plus de 20 kilomètres	135	54	41	51	33	53	367
Ne sais pas	94	52	28	31	34	66	305
Total	1619	1049	803	456	686	1433	6046

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 125,12$; $\text{ddl} = 30$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

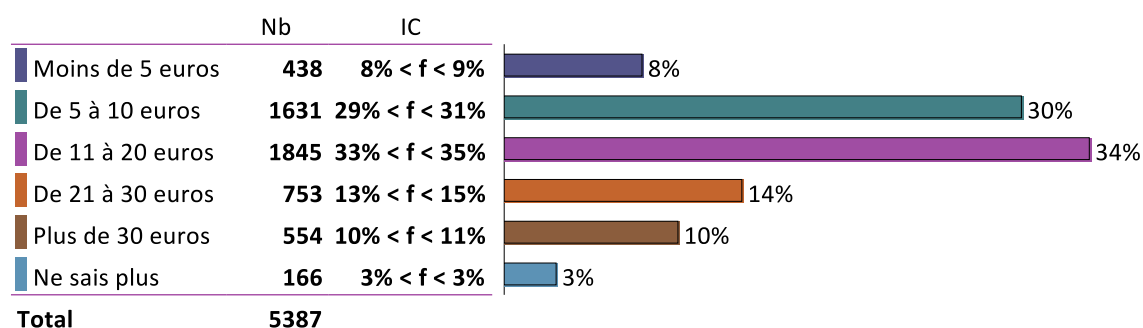
Le coût moyen déclaré des déplacements réalisés au sein des agglomérations françaises est de 15,10 €. Un tiers des déplacements a coûté entre 5 et 10 € et un autre tiers des déplacements entre 11 et 20 €. 24 % ont coûté plus de 20 € tandis que 8 % des déplacements ont coûté moins de 5 €.

Le coût moyen déclaré est inférieur au coût moyen relevé par l'application Uber : 15,10 € contre

17,70 €²¹. Il est intéressant de noter que les usagers retiennent un montant plus faible qu'en réalité, soulignant une certaine satisfaction en termes de rapport qualité/prix.

Ces montants rendent les déplacements avec Uber très compétitifs. Pour rappel, le montant minimum d'une course en taxi est de 7 €²² et le coût moyen d'un ticket de transports en commun à l'unité dans les agglomérations étudiées est de 1,6 €. **Sachant que le taux d'occupation moyen d'un déplacement avec Uber est de 1,8 passagers, le coût unitaire par usager Uber pour les déplacements à moins de 5 euros s'approche de celui du prix d'un ticket de bus ou de métro.**

Figure 68 : Montant du dernier déplacement avec Uber en France



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 5 387 répondants français parmi le sous-échantillon des 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

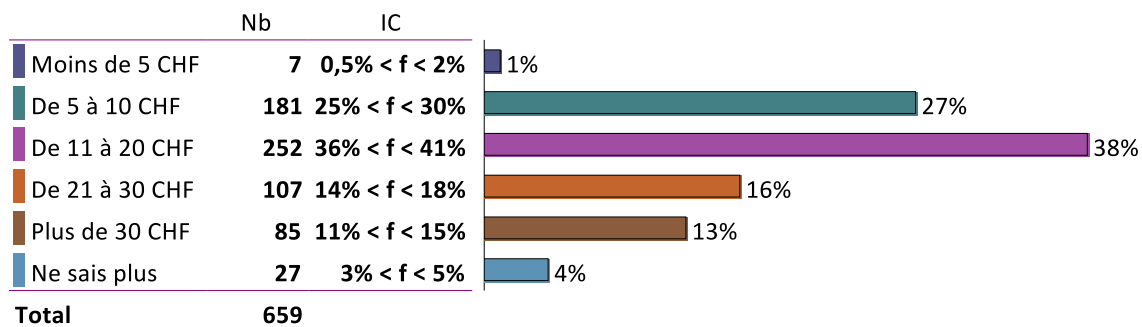
Le montant moyen déclaré des déplacements réalisés en Suisse est de 16,70 CHF. Là encore, il est inférieur à celui enregistré par l'application Uber (18,80 CHF²³), soulignant la propension des usagers à sous-évaluer le montant du déplacement. Parmi les déplacements réalisés dans des agglomérations suisses, 28 % ont coûté moins de 11 CHF, 38 % ont coûté entre 11 et 20 CHF et 29 % ont coûté plus de 20 CHF.

²¹ Source : Uber au 10 juillet 2015.

²² <http://vosdroits.service-public.fr/professionnels-entreprises/F22127.xhtml> (consulté le 1er juillet 2015)

²³ Source : Uber au 10 juillet 2015.

Figure 69 : Montant du dernier déplacement avec Uber en Suisse



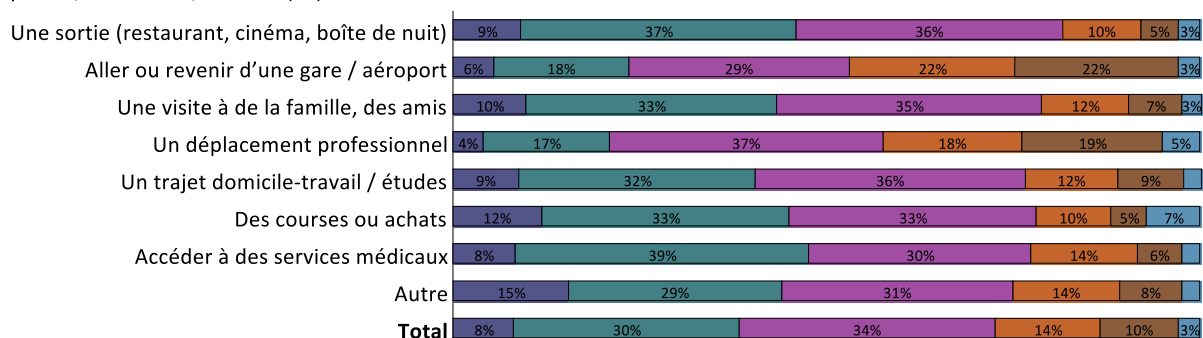
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 659 répondants suisses parmi le sous-échantillon des 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Le coût des déplacements est fortement corrélé à leur durée. Par conséquent, les sorties effectuées dans les agglomérations françaises comportent une surreprésentation de déplacements aux montants peu élevés (82 % de courses à moins de 20 €, contre 72 % sur l'ensemble des déplacements). En revanche, les montants élevés sont surreprésentés parmi les déplacements en lien avec les gares et aéroports (44 % de trajets à plus de 20 €, contre 24 % sur l'ensemble des trajets en France), ainsi que pour les déplacements professionnels (37 % de déplacements à plus de 20 € contre 24 % sur l'ensemble des déplacements en France).

Figure 70 : Montant du dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Moins de 5 euros	De 5 à 10 euros	De 11 à 20 euros	De 21 à 30 euros	Plus de 30 euros	Ne sais plus	Total
Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	228	930	902	264	128	72	2524
Aller ou revenir d'une gare / aéroport	63	202	331	248	247	33	1124
Une visite à de la famille, des amis	64	218	230	77	45	17	651
Un déplacement professionnel	19	79	170	86	87	24	465
Un trajet domicile-travail / études	31	109	125	43	30	8	346
Des courses ou achats	13	36	36	11	5	8	109
Accéder à des services médicaux	7	33	25	12	5	2	84
Autre	13	24	26	12	7	2	84
Total	438	1631	1845	753	554	166	5387

p = <1 ; Khi2 = 528 ; ddl = 35 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 5 387 répondants français parmi le sous-échantillon des 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

Le coût du déplacement est également fortement corrélé au service utilisé. D'après les déclarations des répondants, 60 % des déplacements réalisés avec un service avec chauffeur occasionnel ont coûté moins de 10 € contre 38 % de l'ensemble des déplacements et 15 % des déplacements réalisés avec chauffeur professionnel. Ainsi le coût moyen déclaré d'un déplacement assuré par un chauffeur occasionnel est de 11,50 €, tandis qu'un déplacement assuré par un chauffeur professionnel coûte en moyenne 40 % de plus, soit 19,70 €. Pour rappel, le coût moyen déclaré d'un déplacement avec Uber, tous services confondus, est de 15,10 €.

Les usagers ont tendance à légèrement sous-évaluer²⁴ le montant de leurs déplacements : ainsi le montant moyen enregistré par l'application Uber pour un déplacement avec chauffeur occasionnel est de 12,30 € (contre un montant moyen déclaré de 11,50 €), de 20,50 € pour un déplacement avec chauffeur professionnel (contre 19,70 €) et de 17,70 € en général (contre

²⁴ L'écart entre les données déclarées par les répondants et les données enregistrées par l'application Uber peut également s'expliquer par le calcul d'une moyenne déclarée à partir des intervalles de durée, de portée et de coût sélectionnés par les répondants pour leur dernier déplacement (voir questionnaire à l'Annexe 1).

15,10 €)²⁵. Néanmoins, comme pour les durées et les portées, les ordres de grandeur sont respectés, indiquant des usagers qui ont une idée assez précise du service rendu.

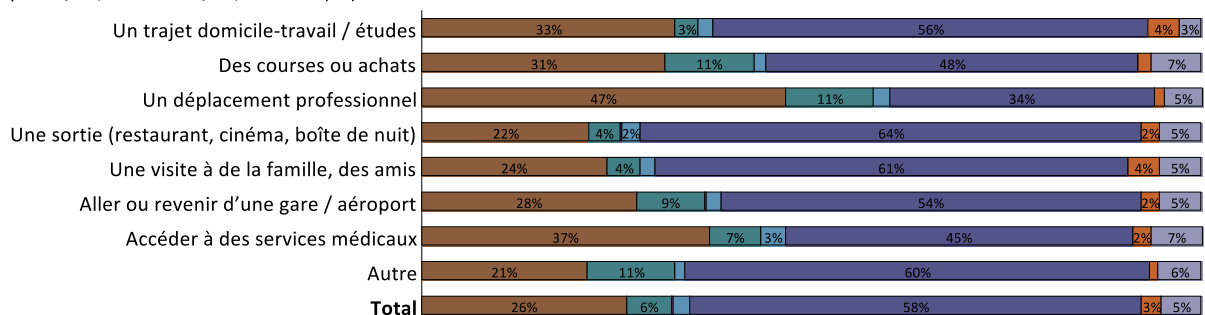
Le nombre relativement faible des déplacements effectués en Suisse ne permet pas un croisement précis des motifs et des montants payés. Notons seulement que les déplacements d'un montant modéré (11 à 20 CHF) sont surreprésentés parmi les sorties, tandis que les déplacements d'un montant supérieur à 30 CHF sont surreprésentés parmi les déplacements en lien avec les gares et aéroports.

Enfin si on croise le motif du dernier déplacement avec l'option Uber utilisée, on note que 66 % des déplacements pour loisirs sont réalisés avec des services avec chauffeur occasionnel (uberPOP ou uberPOOL) et 65 % des déplacements pour visite tandis que 60 % des déplacements professionnels sont réalisés avec des services avec chauffeur professionnel.

Figure 71 : Option Uber utilisée lors dernier déplacement avec Uber selon le motif

	... l'option UberX	... l'option UberB ERLINE	... l'option Uber VAN	... l'option UberB LACK	... l'option Uber POP	... l'option Uber POOL	Ne sais plus	Total
Un trajet domicile-travail / études	132	12	0	8	226	16	12	406
Des courses ou achats	38	14	0	2	58	2	8	122
Un déplacement professionnel	235	56	0	10	171	6	24	502
Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	616	117	3	69	1836	69	152	2862
Une visite à de la famille, des amis	170	30	1	13	433	29	39	715
Aller ou revenir d'une gare / aéroport	349	108	2	24	677	30	68	1258
Accéder à des services médicaux	34	6	0	3	41	2	6	92
Autre	19	10	0	1	53	1	5	89
Total	1593	353	6	130	3495	155	314	6046

p = <0,01 ; Khi2 = 298,23 ; ddl = 42 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 6 046 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées

²⁵ Source : Uber au 10 juillet 2015.

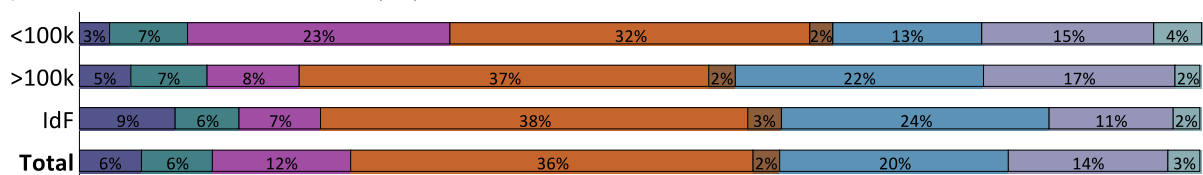
Des déplacements moins chers et davantage réalisés la nuit qu'en taxi

Le motif principal des déplacements réalisés avec des services avec chauffeur concerne les loisirs (47 %). Viennent ensuite les déplacements en lien avec la gare ou l'aéroport (21 %). A l'inverse, le principal motif des déplacements réalisés en taxi²⁶ concerne l'accès à une gare ou un aéroport (36 %) puis viennent les déplacements pour loisirs (20 %). Les déplacements professionnels et pour accès à des services médicaux représentent respectivement 14 % et 12 % des déplacements en taxi alors qu'ils ne concernent que 8 % et 2 % des déplacements avec les services avec chauffeur. Cette différence entre taxis et services avec chauffeur est certainement liée au fait que le transport médical est gratuit pour le patient lorsqu'il est prescrit par un médecin si le transporteur est conventionné. Dans les communes rurales, ces courses pour accès à des services médicaux constituent l'essentiel du chiffre d'affaires des taxis conventionnés²⁷.

Figure 72 : Motifs du dernier déplacement réalisé en taxi selon le type d'agglomération

	Un trajet domicile -travail / études	Une visite à de la famille, des amis	Accéder à des services médicaux	Aller ou revenir d'une gare/ aéroport	Des courses ou achats	Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Un déplacement professionnel	Autre	Total
<100k	8	20	67	92	6	38	44	12	287
>100k	16	23	28	125	8	76	58	8	342
IdF	32	21	27	142	11	89	41	9	372
Total	56	64	122	359	25	203	143	29	1001

p = <0,01 ; Khi2 = 71,71 ; ddl = 14 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

La moitié des déplacements en taxi a lieu en journée en semaine. Seuls 11 % des déplacements ont lieu la nuit le week-end alors que ces horaires de déplacement représentent 24 % des

²⁶ Les répondants au sondage sur les usages du taxi en France ont eu également à décrire les caractéristiques de leur dernier déplacement en taxi (6t-bureau de recherche, 2015).

²⁷ Darbéra, R., 2014, *Les taxis piégés par 36 000 communes*, p. 3.

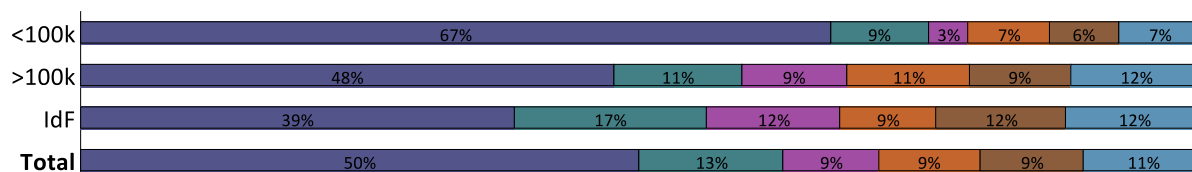
déplacements réalisés avec des services avec chauffeur.

Les services avec chauffeur dominant le marché de la nuit (minuit – 8h) : 37 % de l'ensemble des déplacements réalisés avec ces services ont lieu la nuit, principalement le week-end mais aussi en semaine. Ces déplacements sont surtout assurés par les services avec chauffeur occasionnel dont 47 % des déplacements ont lieu après minuit, contre 26 % des déplacements avec chauffeur professionnel. **Le marché de la nuit ne représente que 20 % des déplacements réalisés en taxi.**

Figure 73 : Horaires du dernier déplacement en taxi

	En semaine, entre 8h et 20h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 8h et 20h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre minuit et 8h	Total
<100k	192	25	10	21	18	21	287
>100k	163	39	32	37	31	40	342
IdF	144	64	44	32	43	45	372
Total	499	128	86	90	92	106	1001

p = <0,01 ; Khi2 = 60,98 ; ddl = 10 (TS)



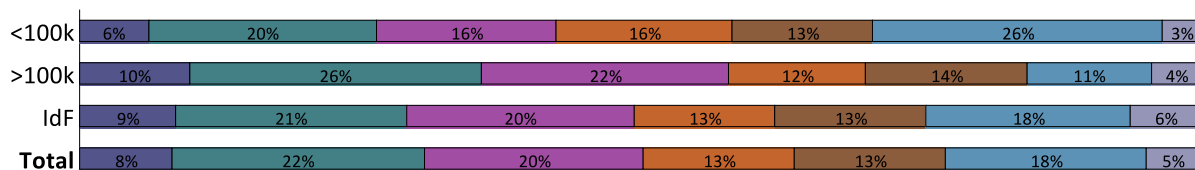
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

50 % des déplacements en taxi font moins de 10 kilomètres, alors que c'est le cas de 72 % des déplacements avec Uber. De même, la part des déplacements de courtes portées (moins de 3 kilomètres) est plus importante parmi les déplacements réalisés avec Uber (12 %) que ceux réalisés en taxi (8 %). **Cela renvoie à la problématique des « petites courses » en taxi et à leur prise en charge.**

Figure 74 Distances parcourues lors du dernier déplacement en taxi, selon le type d'agglomération

	Moins de 3 kilomètres	De 3 à 6 kilomètres	De 7 à 10 kilomètres	De 10 à 15 kilomètres	De 15 à 20 kilomètres	Au delà de 20 kilomètres	Ne sais pas	Total
<100k	18	58	46	45	36	74	10	287
>100k	34	89	75	42	49	38	15	342
IdF	32	77	75	47	50	68	23	372
Total	84	224	196	134	135	180	48	1001

p = 0,001 ; Khi2 = 31,84 ; ddl = 12 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

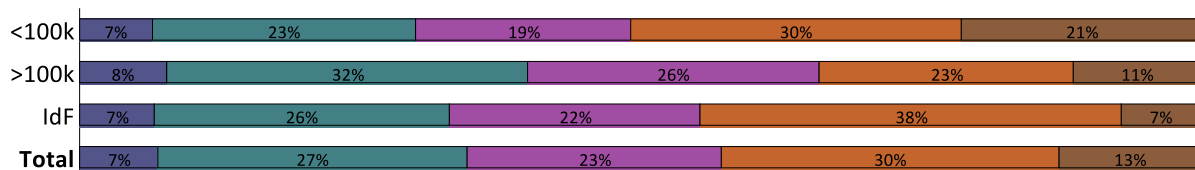
Les montants des déplacements en taxi sont plus élevés qu'en Uber (22,50 € en moyenne contre 17,70 € en moyenne). Néanmoins, cet écart s'explique surtout par les montants des déplacements avec chauffeur occasionnel qui tirent vers le bas le montant moyen d'un déplacement en Uber. De fait, un déplacement assuré par un chauffeur occasionnel coûte en moyenne 12,30 € tandis qu'un déplacement assuré par un chauffeur professionnel coûte en moyenne 20,50 €. Un déplacement avec chauffeur professionnel est 40 % plus cher qu'un déplacement avec un chauffeur occasionnel mais seulement 10 % moins cher qu'en taxi.

Seuls 7 % des déplacements en taxi ont coûté moins de 10 euros alors que cela représente 38 % des déplacements réalisés avec Uber et 60 % des déplacements réalisés avec un service avec chauffeur occasionnel (contre 15 % avec chauffeur professionnel).

Figure 75 : Montant du dernier déplacement en taxi

	De 5 à 10 euros	De 11 à 20 euros	De 21 à 30 euros	Plus de 30 euros	Ne sais plus	Total
<100k	19	67	55	85	61	287
>100k	27	110	89	77	39	342
IdF	25	98	83	140	26	372
Total	71	275	227	302	126	1001

p = <0,01 ; Khi2 = 48,75 ; ddl = 8 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

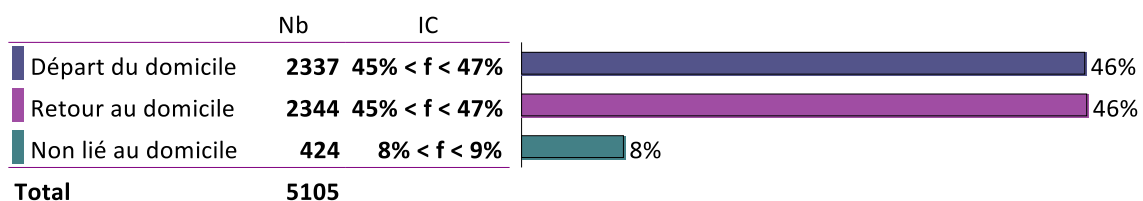
Analyse des déplacements selon le chaînage des déplacements

Les usagers qui ont réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence ont dû répondre à des questions visant à comprendre la manière dont les déplacements avec Uber s'insèrent dans leurs chaînes de déplacement.

Les déplacements avec Uber se révèlent fortement liés au domicile des usagers : seuls 8 % des déplacements n'ont pas pour origine ou pour destination le domicile de l'utilisateur, alors que ces déplacements non liés au domicile sont un peu plus nombreux chez les usagers du taxi et représentent 12 % des déplacements.

La part des déplacements avec Uber qui ont le domicile pour origine est équivalente à celle des déplacements qui ont le domicile pour destination : chacun des deux cas représente 46 % des trajets.

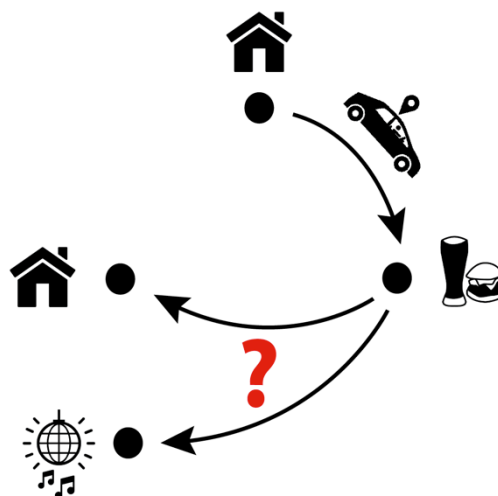
Figure 76 : Croisement entre le lieu d'origine et de destination et le domicile lors du dernier déplacement avec Uber



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 5 105 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans leur agglomération de résidence

Nous avons demandé aux usagers qui avaient commandé un véhicule Uber à leur domicile d'indiquer le mode qu'ils avaient utilisé pour repartir du lieu où le véhicule les avait déposés. À côté de la question se trouvait un exemple constitué d'un texte descriptif et d'une illustration. Le texte était le suivant : « *Exemple : le chauffeur vous a amené de chez vous au restaurant. Après le restaurant, vous avez décidé de sortir en boîte de nuit, ou bien de rentrer chez vous. Quel mode avez-vous alors utilisé ?* ». L'illustration est reproduite ci-dessous.

Figure 77 : Graphique utilisé dans le questionnaire concernant le chaînage des modes – le lieu de prise en charge est le domicile



Conception : 6t-bureau de recherche, 2015

30 % des répondants à cette question indiquent qu'ils ont ensuite utilisé la marche à pied et 29 % qu'ils ont réutilisé un service Uber pour se rendre à leur « destination suivante », c'est-à-dire que le dernier « déplacement » qu'ils décrivent serait constitué de plusieurs déplacements successifs avec Uber. Le résultat concernant la marche à pied doit cependant être considéré avec prudence, car il est possible qu'il soit lié à la compréhension de la question posée par les répondants. En dépit de l'exemple, il se peut qu'une partie des répondants ont renseigné, contrairement à ce qui était demandé, le mode qu'ils ont utilisé pour se rendre de la porte du véhicule à celle du lieu où ils se rendaient.

Figure 78 : Mode de transport utilisé pour se rendre du lieu de dépose à la destination suivante lors du dernier déplacement avec Uber

	Nb	IC	
La marche à pied	712	29% < f < 32%	30%
La même solution de transport avec conducteur	682	28% < f < 31%	29%
Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)	276	11% < f < 13%	12%
L'avion	214	8% < f < 10%	9%
Le train (TER, Intercités, TGV)	134	5% < f < 6%	6%
Une voiture personnelle	117	4% < f < 6%	5%
Autre	62	2% < f < 3%	3%
Un taxi	55	2% < f < 3%	2%
Une autre solution de transport avec conducteur	34	1% < f < 2%	1%
Un vélo (personnel ou en libre service)	25	0,8% < f < 1%	1%
Une moto, un scooter	21	0,6% < f < 1%	0,9%
Une voiture en libre service (Autolib)	5	<1% < f < 0,4%	0,2%
Total	2337		

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 2 337 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber au départ de leur domicile.

Un bon indicateur de ce biais est fourni par les 15 % de répondants qui indiquent avoir utilisé un service Uber depuis leur domicile vers une gare ou un aéroport, puis atteint leur destination suivante à pied. Si l'on estime, par conséquent, que le score de la marche à pied est surévalué de 15 %, celle-ci reste néanmoins l'un des modes les plus utilisés (15 % des réponses), mais plutôt du même ordre que les transports en commun (12 %) et moins que les services Uber (29 % des réponses). Si le score de la marche en valeur absolue est à considérer avec prudence, il reste pertinent d'analyser son score relatif en fonction du motif de déplacement.

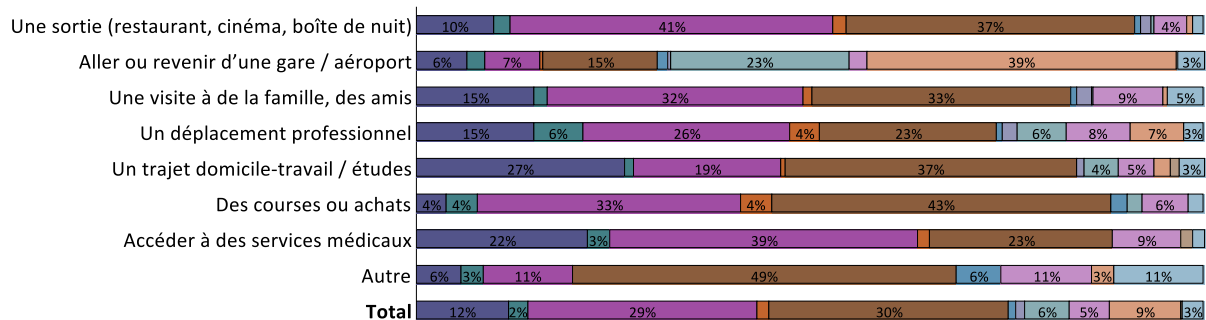
Le tableau ci-dessous présente la répartition des modes utilisés pour atteindre leur destination suivante par les usagers qui ont commandé un service Uber depuis leur domicile, en fonction du motif de déplacement pour lequel Uber a été utilisé. **Les usagers qui ont pris Uber pour se rendre de leur domicile à un lieu de sortie ont une forte tendance à utiliser soit un autre véhicule Uber (41 % des réponses contre 29 % pour l'ensemble de l'échantillon), soit la marche à pied (37 % contre 30 %).** Cela indique qu'il existe deux cas de figure pour ces répondants se rendant à un lieu de sortie : soit ils se rendent dans un centre urbain au sein duquel ils peuvent ensuite circuler à pied d'un lieu de sortie à l'autre ; soit ils ont besoin d'un véhicule pour aller d'un lieu de sortie à l'autre et ils ont tendance dans ce cas à enchaîner plusieurs déplacements avec Uber. De façon logique, les usagers qui vont de leur domicile à une gare ou un aéroport prennent très souvent un train ou un avion pour se rendre à leur destination suivante (23 % contre 6 % ; 39 % contre 9 %).

Les usagers qui ont commandé un service Uber depuis leur domicile pour rendre visite à de la famille ou des amis ont plus tendance que le reste de l'échantillon à réaliser leur déplacement suivant avec une voiture personnelle (9 % contre 5 %) : il est probable qu'une fois parvenus chez leurs proches, ces usagers covoiturent avec eux. **Autre différence notable avec le reste de l'échantillon : il y a plus d'usagers qui, suite à un déplacement domicile-travail avec Uber, utilisent les transports en commun (27 % contre 12 %) ou la marche à pied (37 % contre 30 %) : cela confirme qu'Uber reste une solution d'appoint pour les déplacements domicile-travail.** En ce qui concerne les autres motifs, les effectifs ne sont pas suffisants pour permettre une analyse fiable des résultats.

Figure 79 : Mode de transport utilisé pour se rendre du lieu de dépose à la destination suivante lors du dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Une visite à de la famille, des amis	Un déplacement professionnel	Un trajet domicile-travail / études	Des courses ou achats	Accéder à des services médicaux	Autre	Total
Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)	10%	6%	15%	15%	27%	4%	22%	6%	12%
Un taxi	2%	2%	2%	6%	1%	4%	3%	3%	2%
La même solution de transport avec conducteur	41%	7%	32%	26%	19%	33%	39%	11%	29%
Une autre solution de transport avec conducteur	2%	0,4%	1%	4%	0,5%	4%	1%	0%	1%
La marche à pied	37%	15%	33%	23%	37%	43%	23%	49%	30%
Une moto, un scooter	0,8%	1%	0,9%	0,6%	0%	2%	0%	6%	0,9%
Un vélo (personnel ou en libre service)	1%	0,4%	2%	2%	1%	0%	0%	0%	1%
Le train (TER, Intercités, TGV)	0,5%	23%	0,3%	6%	4%	2%	0%	0%	6%
Une voiture personnelle	4%	2%	9%	8%	5%	6%	9%	11%	5%
L'avion	0,7%	39%	0,6%	7%	2%	0%	0%	3%	9%
Une voiture en libre service (Autolib)	<1%	0,2%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0,2%
Autre	1%	3%	5%	3%	3%	2%	1%	11%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

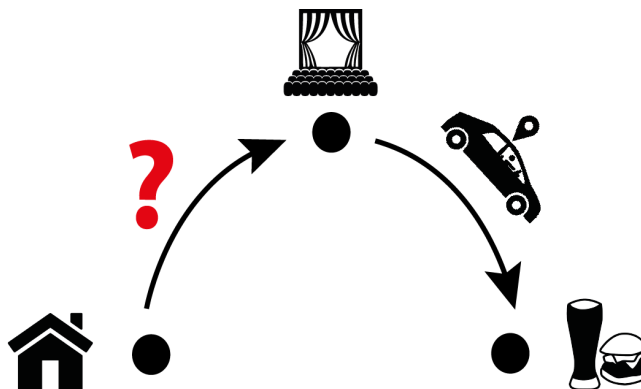
p = <1 ; Khi2 = 1302 ; ddl = 77 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 2 337 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber au départ de leur domicile.

Nous avons demandé aux usagers qui ne sont pas partis de leur domicile avec un service Uber quel mode ils avaient utilisé pour se rendre à leur lieu de prise en charge par Uber. La question était accompagnée d'un texte et d'une illustration. Le texte était le suivant : « Exemple : le chauffeur vous a amené du cinéma au restaurant. Comment vous étiez-vous rendu-e de chez vous au cinéma ? ». L'illustration est reproduite ci-dessous.

Figure 80 : Graphique utilisé dans le questionnaire concernant le chaînage des modes – le lieu de prise en charge n’est pas le domicile



Conception : 6t-bureau de recherche, 2015

La part des usagers qui n’ont pas pris Uber à leur domicile mais qui l’ont déjà utilisé lors de leur avant-dernier déplacement est marginale (6 %). Pour se rendre à leur lieu de prise en charge, les usagers ont majoritairement pris les transports en commun (47 %) ou la marche à pied (20 %, avec les risques de surévaluation détaillés ci-dessus).

Figure 81 : Mode de transport utilisé pour se rendre au lieu de prise en charge lors du dernier déplacement avec Uber

	Nb	IC	
Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)	1292	45% < f < 48%	47%
La marche à pied	554	19% < f < 21%	20%
Le train (TER, Intercités, TGV)	200	7% < f < 8%	7%
Une voiture personnelle	187	6% < f < 7%	7%
La même solution de transport avec conducteur	163	5% < f < 7%	6%
L’avion	150	5% < f < 6%	5%
Autre	66	2% < f < 3%	2%
Un vélo (personnel ou en libre service)	57	2% < f < 2%	2%
Un taxi	32	0,9% < f < 1%	1%
Une moto, un scooter	30	0,8% < f < 1%	1%
Une autre solution de transport avec conducteur	26	0,7% < f < 1%	0,9%
Une voiture en libre service (Autolib)	11	0,2% < f < 0,6%	0,4%
Total	2768		

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 2 768 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans leur agglomération de résidence à partir d’un lieu de prise en charge qui n’est pas leur domicile

Les usagers qui ont pris un service Uber pour une sortie ont eu encore plus tendance que les autres à prendre les transports en commun lors de leur déplacement précédent (57 % contre 47 % pour l'ensemble des réponses). Cela signifie que les usagers ont pu prendre les transports en commun lorsqu'ils sont en service puis qu'ils ont fait appel aux services avec chauffeur pour rentrer chez eux. Les services avec chauffeur apparaissent ainsi comme une solution complémentaire aux transports en commun, en alternative à la voiture particulière dont les contraintes de stationnement et d'alcool au volant limitent son usage²⁸. De plus, le fait d'utiliser Uber en complément des transports en commun souligne la multimodalité des usagers d'Uber.

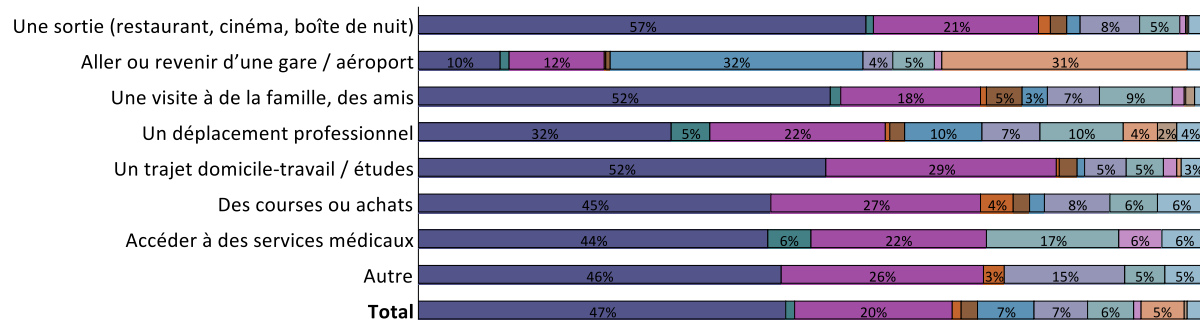
Les usagers qui ont pris Uber en lien avec une gare ou un aéroport ont logiquement eu tendance à utiliser un train ou un avion lors de leur déplacement (32 % contre 7 % ; 31 % contre 5 %). Autre tendance notable, les usagers qui ont pris Uber pour des visites à des proches sont également plus nombreux que la moyenne à avoir pris les transports en commun lors du déplacement précédent (52 % contre 47 %), mais aussi le vélo (5 % contre 0,9 %) ou un autre véhicule Uber (9 % contre 6 %). Les usagers qui ont utilisé Uber pour un déplacement professionnel sont quant à eux plus nombreux à avoir utilisé une voiture partagée pour leur dernier déplacement, qu'il s'agisse d'Uber (10 %), du taxi (5 % contre 1 %) ou d'une voiture d'autopartage en libre-service de type « Autolib' » (2 % contre 0,4 %).

²⁸ L'usage d'Uber entre 2009 et 2014 en Californie aurait un effet positif sur la baisse des accidents de la route liés à l'alcool au volant (voir Greenwood B. & Wattal S., 2015, Show Me The Way To Go Home: An Empirical Investigation of Ride Sharing and Alcohol Related Motor Vehicle Homicide, Working Paper, Fox Research, <http://ssrn.com/abstract=2557612>, consulté le 31 août 2015).

Figure 82 : Mode de transport utilisé pour se rendre au lieu de prise en charge lors du dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Une visite à de la famille, des amis	Un déplacement professionnel	Un trajet domicile-travail / études	Des courses ou achats	Accéder à des services médicaux	Autre	Total
Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)	57%	10%	52%	32%	52%	45%	44%	46%	47%
Un taxi	0,9%	1%	1%	5%	0%	0%	6%	0%	1%
La marche à pied	21%	12%	18%	22%	27%	22%	26%	26%	20%
Une moto, un scooter	1%	0,2%	0,7%	0,6%	0,5%	4%	0%	3%	1%
Un vélo (personnel ou en libre service)	2%	0,7%	5%	2%	2%	2%	0%	0%	2%
Le train (TER, Intercités, TGV)	2%	32%	3%	10%	1%	2%	0%	0%	7%
Une voiture personnelle	8%	4%	7%	7%	5%	8%	0%	15%	7%
La même solution de transport avec conducteur	5%	5%	9%	10%	5%	6%	17%	5%	6%
Une autre solution de transport avec conducteur	0,8%	1%	1%	0%	2%	0%	6%	0%	0,9%
L'avion	0,1%	31%	0,4%	4%	0,5%	0%	0%	0%	5%
Une voiture en libre service (Autolib)	0,3%	0%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0,4%
Autre	2%	2%	1%	4%	3%	6%	6%	5%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

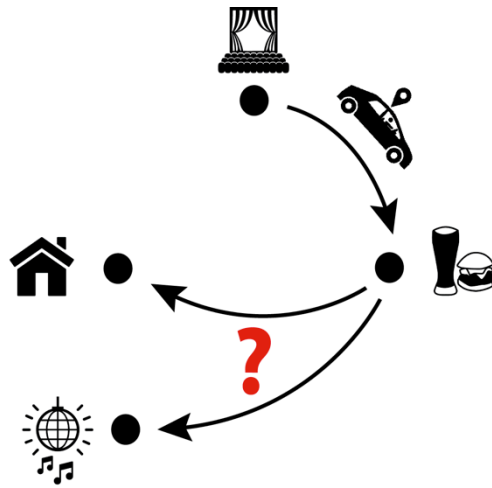
p = <1 ; Khi2 = 1445 ; ddl = 77 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 2 768 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans leur agglomération de résidence à partir d'un lieu de prise en charge qui n'est pas leur domicile

Parmi ces 2 768 usagers qui n'ont pas utilisé Uber depuis leur domicile, 2 344 ont utilisé Uber pour se rendre à leur domicile. Il reste 424 usagers dont ni le lieu de prise en charge ni le lieu de déposer n'est le domicile. Ils ont été invités à indiquer quel mode ils ont utilisé pour se rendre à leur destination suivante après avoir pris Uber. La question était accompagnée d'un texte d'une illustration faisant office d'exemple. Le texte était le suivant : « Exemple : le chauffeur vous a amené du cinéma au restaurant. Après le restaurant, vous avez décidé de sortir en boîte de nuit, ou bien de rentrer chez vous. Quel mode avez-vous alors utilisé ? ». L'illustration est reproduite ci-dessous.

Figure 83 : Graphique utilisé dans le questionnaire concernant le chaînage des modes sans passer par le domicile

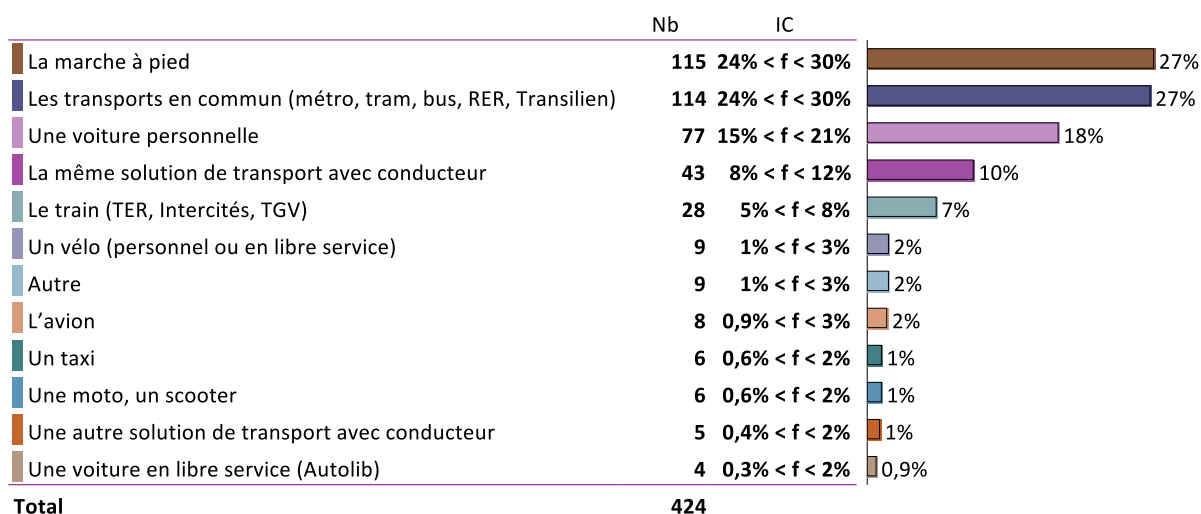


Conception : 6t-bureau de recherche, 2015

Ces usagers dont le déplacement Uber n'est pas lié au domicile ont surtout utilisé les transports en commun (27 % des réponses) et la marche à pied (27 %, avec les risques de surévaluation expliqués précédemment). Par rapport aux usagers qui sont partis de leur domicile avec Uber, ils ont peu tendance à enchaîner les déplacements avec Uber (10 % contre 29 %).

Il se dégage donc deux profils : d'une part, des usagers qui prennent Uber à leur domicile et ont tendance à enchaîner ensuite les déplacements avec Uber pour un tiers d'entre eux ; d'autre part, des usagers qui ne sont pas partis de chez eux avec Uber et qui utilisent Uber ponctuellement, soit pour le retour à domicile, soit au milieu d'une chaîne de déplacements complexe au sein de laquelle d'autres modes, en particulier les transports collectifs et la marche à pied, sont utilisés. L'effectif des usagers pour lesquels le dernier déplacement avec Uber n'est pas lié au domicile n'est pas suffisamment élevé pour permettre une analyse détaillée selon les motifs de déplacement.

Figure 84 : Mode de transport utilisé pour se rendre du lieu de dépose du dernier déplacement avec Uber à la destination suivante



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 424 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans leur agglomération de résidence n'ayant pour origine ni destination leur domicile

Analyse des motifs de déplacement selon le service utilisé et l'agglomération

Il s'agit de déterminer dans quelle mesure les usagers d'Uber effectuent des déplacements différents selon qu'ils recourent aux services avec chauffeur occasionnel (uberPOP et uberPOOL) ou aux services avec chauffeur professionnel (les autres options Uber). Etant donné que seuls 6 déplacements avec VAN ont été décrits, ils ne seront pas analysés. De plus, un certain nombre de répondants n'ont pas été en mesure d'indiquer l'option utilisée lors du dernier déplacement avec Uber. Cela explique le nombre légèrement inférieur de déplacements analysés dans cette section par rapport à la précédente (5 726 contre 6 046).

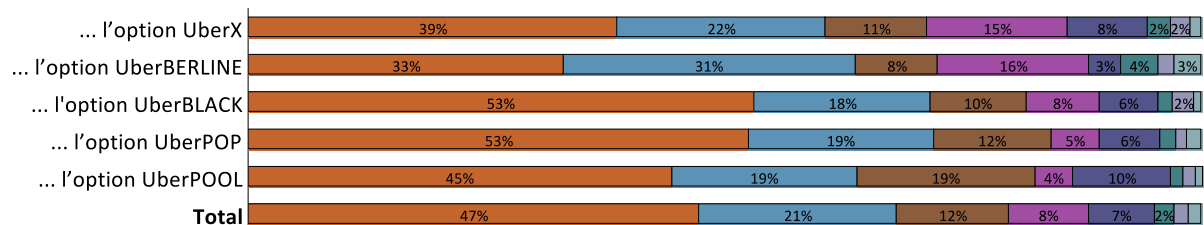
Les services avec chauffeur occasionnel sont particulièrement utilisés pour les motifs de loisirs.

En revanche, les services avec chauffeur professionnel sont moins utilisés pour les motifs de loisirs. **Sans surprise, la part des déplacements professionnels est surreprésentée parmi les déplacements réalisés avec les services avec chauffeur professionnel. Cette part de déplacements professionnels pour les services avec chauffeur professionnel est similaire à celle mesurée pour les taxis (14 %).**

Figure 85 : Option utilisée lors du dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Une visite à de la famille, des amis	Un déplacement professionnel	Un trajet domicile-travail / études	Des courses ou achats	Accéder à des services médicaux	Autre	Total
... l'option UberX	616	349	170	235	132	38	34	19	1593
... l'option UberBERLINE	117	108	30	56	12	14	6	10	353
... l'option UberBLACK	69	24	13	10	8	2	3	1	130
... l'option UberPOP	1836	677	433	171	226	58	41	53	3495
... l'option UberPOOL	69	30	29	6	16	2	2	1	155
Total	2707	1188	675	478	394	114	86	84	5726

p = 0 ; Khi2 = 290 ; ddl = 28 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 5 726 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées et ayant spécifié le service Uber utilisé.

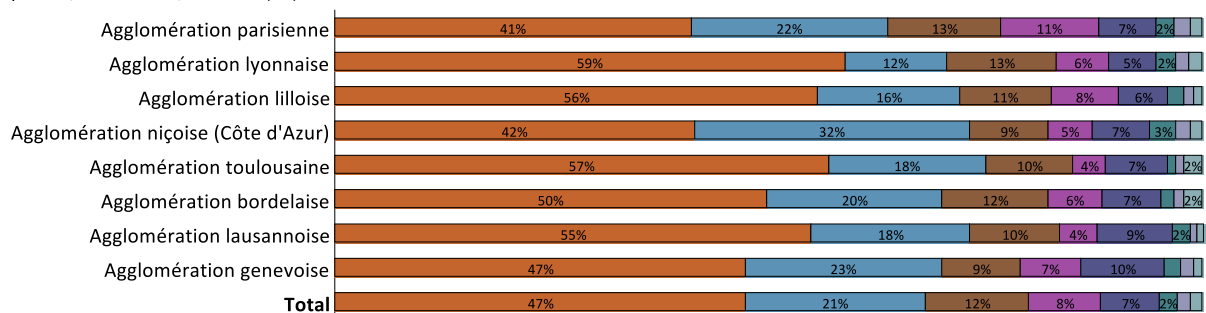
Nous cherchons à déterminer dans quelle mesure les motifs des déplacements varient selon l'agglomération où ils sont effectués.

Les sorties constituent une part particulièrement importante des déplacements réalisés dans les agglomérations lyonnaise, lilloise et toulousaine (respectivement 59, 56 et 57 % des déplacements réalisés dans chacune de ces agglomérations, contre 47 % de l'ensemble des déplacements analysés). **L'agglomération Nice Côte d'Azur se distingue par une part élevée de déplacements en lien avec les gares et aéroports** (32 %, contre 21 % sur l'ensemble des déplacements analysés).

Figure 86 : Agglomération dans laquelle a eu lieu le dernier déplacement avec Uber selon le motif

	Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Une visite à de la famille, des amis	Un déplacement professionnel	Un trajet domicile-travail / études	Des courses ou achats	Accéder à des services médicaux	Autre	Total
Agglomération parisienne	1153	627	367	315	184	58	50	42	2796
Agglomération lyonnaise	357	71	77	36	33	14	9	10	607
Agglomération lilloise	316	93	60	44	32	11	6	6	568
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	212	161	46	26	34	15	9	7	510
Agglomération toulousaine	272	86	48	18	34	4	5	10	477
Agglomération bordelaise	214	86	53	26	29	7	5	9	429
Agglomération lausannoise	190	63	36	15	30	7	3	2	346
Agglomération genevoise	148	71	28	22	30	6	5	3	313
Total	2862	1258	715	502	406	122	92	89	6046

p = <1 ; Khi2 = 229 ; ddl = 49 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sous-échantillon de 5 726 répondants ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service Uber dans l'une des agglomérations étudiées et ayant spécifié le service Uber utilisé.

A RETENIR : LES CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS AVEC UBER

Les usagers des services de transport avec chauffeur utilisent principalement ces services dans leur agglomération de résidence. 44 % de leurs déplacements ont une origine et/ou une destination dans la périphérie de l'agglomération, reflétant la complémentarité de ces services lorsque l'offre en transports en commun est réduite.

La durée moyenne d'un déplacement avec Uber est 20 minutes, pour une portée moyenne de 8 kilomètres, un coût moyen de 17,70 € et un taux d'occupation de 1,8 passagers.

Néanmoins, près de la moitié des déplacements réalisés avec des services avec chauffeur (44 %) dure moins de 15 minutes. Ces déplacements de courte durée sont davantage réalisés la nuit le week-end et pour un motif de sortie. Ce sont surtout des déplacements internes à la ville-centre. 66 % de ces déplacements sont réalisés avec des services avec chauffeur occasionnel.

Après les sorties (47 % des déplacements), le second motif de déplacement avec ces services concerne l'accès à une gare ou un aéroport. Ces déplacements sont davantage réalisés en journée en semaine, reliant la ville-centre à la périphérie, et durant plus de 15 minutes. Ces déplacements sont également plus chers et sont davantage en concurrence avec les taxis (pour lesquels ce marché représente 40 % de leurs courses).

Les déplacements avec Uber sont fortement liés au domicile des usagers : seuls 8 % des déplacements n'ont pas pour origine ou pour destination le domicile de l'utilisateur. La part des déplacements qui ont le domicile pour origine (46 %) est équivalente à celle des déplacements qui ont le domicile pour destination. Les usagers des services Uber ont un comportement multimodal : 47 % d'entre eux se sont rendus en transports collectifs sur le lieu de prise en charge et 20 % à pied. Ces services sont intégrés dans la chaîne complexe de leurs déplacements.



2. COMPRENDRE LE CHOIX MODAL

2.1 LES DETERMINANTS DU CHOIX MODAL

Après avoir étudié le profil sociodémographique des usagers des services avec chauffeur et les caractéristiques des déplacements réalisés avec ces services, nous nous intéressons dans cette seconde partie à comprendre le choix modal : comment les répondants sont-ils venus à utiliser ces services et pour quelles raisons les utilisent-ils ? Nous regardons si les raisons d'usage et les motivations sont les mêmes selon les agglomérations et les services utilisés. Nous concluons sur le profil modal des usagers.

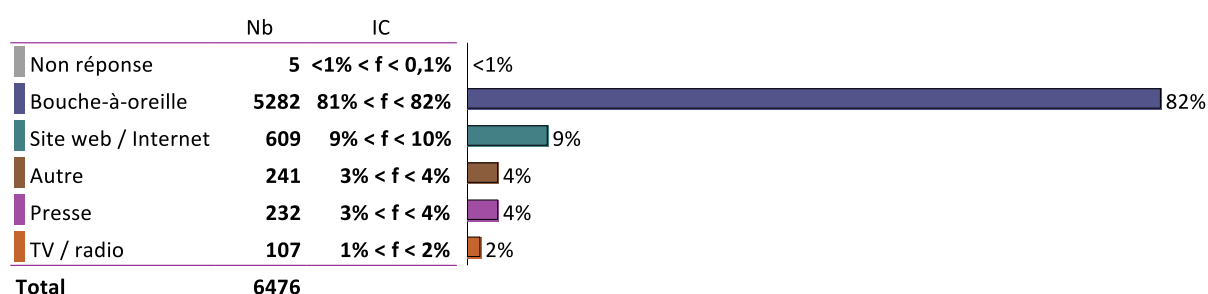
Les motivations des usagers à l'utilisation des services avec chauffeur

Les services avec chauffeurs se diffusent principalement grâce au bouche-à-oreille

Les usagers attribuent avant tout leur inscription à l'application Uber à l'influence du bouche-à-oreille (82 % des réponses). Pour 9 % des usagers, c'est avant tout internet qui les a incités à s'inscrire. Les médias traditionnels (presse, TV et radio) n'ont joué qu'un rôle marginal (6 % des réponses). En cela, Uber se différencie largement des autres services de voiture partagée, pour lesquels la presse et internet jouent un rôle prépondérant : par exemple, 49 % des usagers d'Autolib' l'ont découvert par la presse ; 71 % des usagers de la location entre particuliers (en tant que locataires) l'ont découvert par le biais d'internet. En revanche, seuls 40 % des usagers d'Autolib' et 13 % des usagers de la location entre particuliers en ont entendu parler par le bouche-à-oreille. Le bouche-à-oreille semble donc jouer un rôle particulièrement important pour la diffusion d'Uber.

Figure 87 : Répartition des usagers d'Uber selon la motivation principale pour s'inscrire à l'application Uber

Qu'est-ce qui vous a incité-e à vous inscrire sur Uber ?



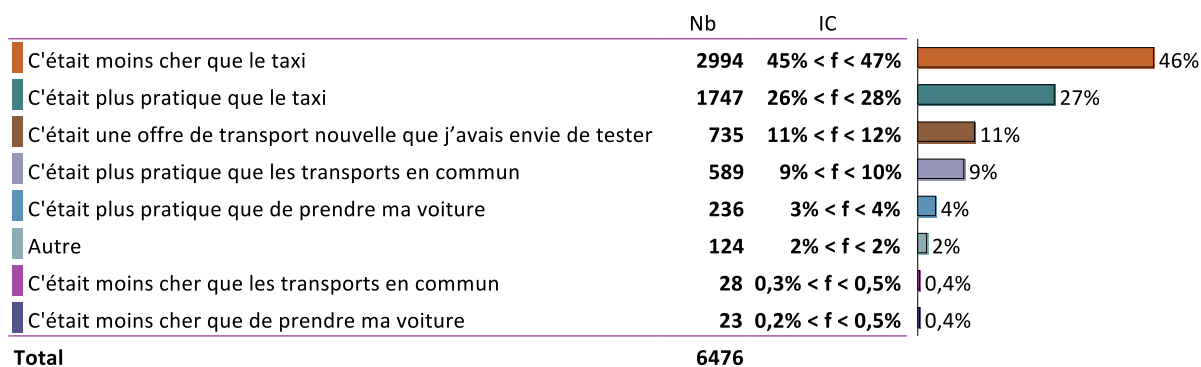
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les principales motivations des usagers : bénéficiaire de services plus pratiques et, pour les usagers des services avec chauffeur occasionnel, de tarifs moins chers que le taxi

Les motivations principales des usagers d’Uber lorsqu’ils ont commencé à utiliser les services avec chauffeur étaient leur coût moins élevé que celui du taxi (46 % des réponses) et leur aspect « pratique » en comparaison du taxi (27 %). L’« effet nouveauté » lié à l’apparition des services a aussi joué un rôle non négligeable (11 % des réponses). Les motivations exprimées par comparaison avec les transports en commun et à la voiture personnelle ont moins de poids (respectivement 10 % et 2 % des réponses).

Figure 88 : Répartition des usagers selon la motivation principale pour l’usager d’Uber au moment de l’inscription au service

Quand vous avez commencé à utiliser ces solutions, quelle était votre motivation principale ? (une seule réponse possible)



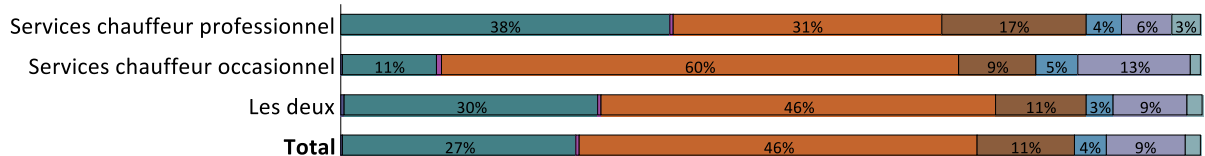
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

La motivation du coût par rapport au taxi est notable chez les usagers des services avec chauffeur occasionnel : 60 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel se sont inscrits à l’application Uber parce que c’était moins cher que le taxi contre 31 % des usagers des services avec chauffeur professionnel. Par contre, 38 % des usagers des services avec chauffeur professionnel se sont inscrits à l’application parce c’était plus pratique que le taxi contre seulement 11 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel.

Figure 89 : Répartition des usagers selon la motivation principale pour l'utilisateur d'Uber au moment de l'inscription au service, selon le service utilisé

	C'était moins cher que de prendre ma voiture	C'était plus pratique que le taxi	C'était moins cher que les transports en commun	C'était moins cher que le taxi	C'était une offre de transport nouvelle que j'avais envie de tester	C'était plus pratique que de prendre ma voiture	C'était plus pratique que les transports en commun	Autre	Total
Services chauffeur professionnel	2	449	3	366	198	49	69	39	1175
Services chauffeur occasionnel	4	157	10	865	129	69	190	18	1442
Les deux	17	1141	15	1763	408	118	330	67	3859
Total	23	1747	28	2994	735	236	589	124	6476

p = 0,00 ; Khi2 = 433,08 ; ddl = 14 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Toutefois, **58 % des répondants estiment que leur motivation actuelle pour utiliser les services avec chauffeur n'est plus la même que lorsqu'ils ont commencé à les utiliser.**

Figure 90 : Part des usagers d'Uber dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur a évolué depuis leur inscription à ces services

Diriez-vous que votre motivation principale pour utiliser ces solutions a évolué ?

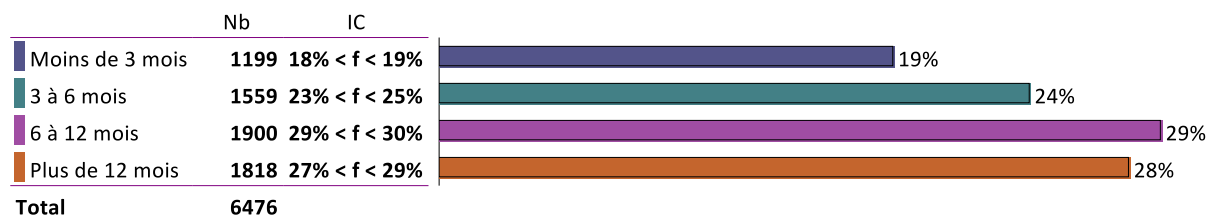
	Nb	IC	
Oui	3761	57% < f < 59%	58%
Non	2715	41% < f < 43%	42%
Total	6476		

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

En effet, les usagers qui ont répondu au questionnaire utilisent en majorité des services avec chauffeur depuis plus de 6 mois (57 % d'entre eux) : leur expérience et leur appréciation de ces services sont donc susceptibles d'avoir évolué depuis le moment où ils ont commencé à les utiliser.

Figure 91 : Répartition des usagers d'Uber selon le temps écoulé depuis l'adoption des services avec chauffeur

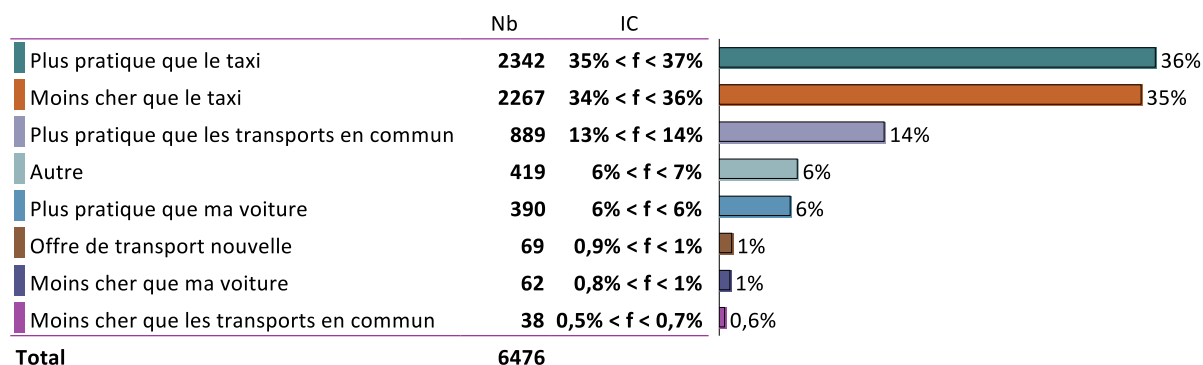
Depuis combien de temps utilisez-vous ces solutions ?



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

À l'heure actuelle, les usagers ne valorisent plus autant l'aspect « bon marché » que lorsqu'ils ont commencé à utiliser ces services (35 % contre 46 %). Ils mettent davantage en avant leur aspect « pratique » en comparaison du taxi (36 % contre 27 %) et des transports en commun (14 % contre 9 %). Si les usagers viennent massivement à la voiture avec chauffeur pour son prix, ils ont donc une forte tendance à y revenir pour des raisons pratiques.

Figure 92 : Répartition des usagers d'Uber selon leur motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur au moment du sondage



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Des services considérés comme plus pratiques que le taxi grâce aux applications smartphone et au paiement automatique

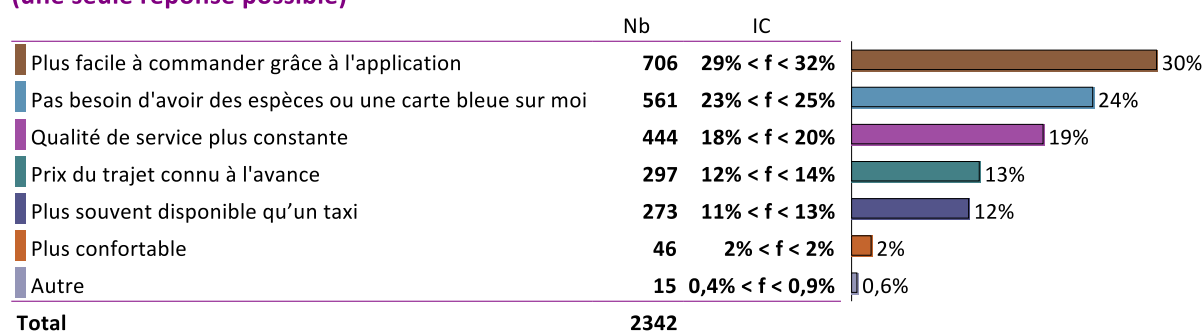
Nous avons demandé aux usagers qui trouvent ces services plus pratiques que le taxi de préciser leur réponse. 30 % d'entre eux indiquent que ces services sont avant tout pratiques grâce à leurs applications smartphone ; 24 % parce que le paiement automatique par prélèvement les dispense de devoir penser à prendre des moyens de paiement avec eux. **L'avantage de ces services sur les taxis en termes de praticité tient donc avant tout à des dispositions techniques.** 12 % seulement des répondants citent la pénurie de taxis comme

principale raison pour laquelle ces services sont selon eux plus pratiques. Sur le long terme, les services avec chauffeur conquièrent donc leurs usagers avant tout par la nature même de leur prestation.

19 % des répondants trouvent avant tout les services avec chauffeur plus pratiques que le taxi parce que la qualité de ces services est selon eux plus constante. **La constance de la qualité de service semble un argument bien plus fort que le niveau de confort dans l'absolu** (seulement 2 % des réponses) : les usagers désirent donc un standard de qualité, plus qu'un standing.

Figure 93 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que le taxi

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez ces solutions plus pratiques que le taxi ?
(une seule réponse possible)



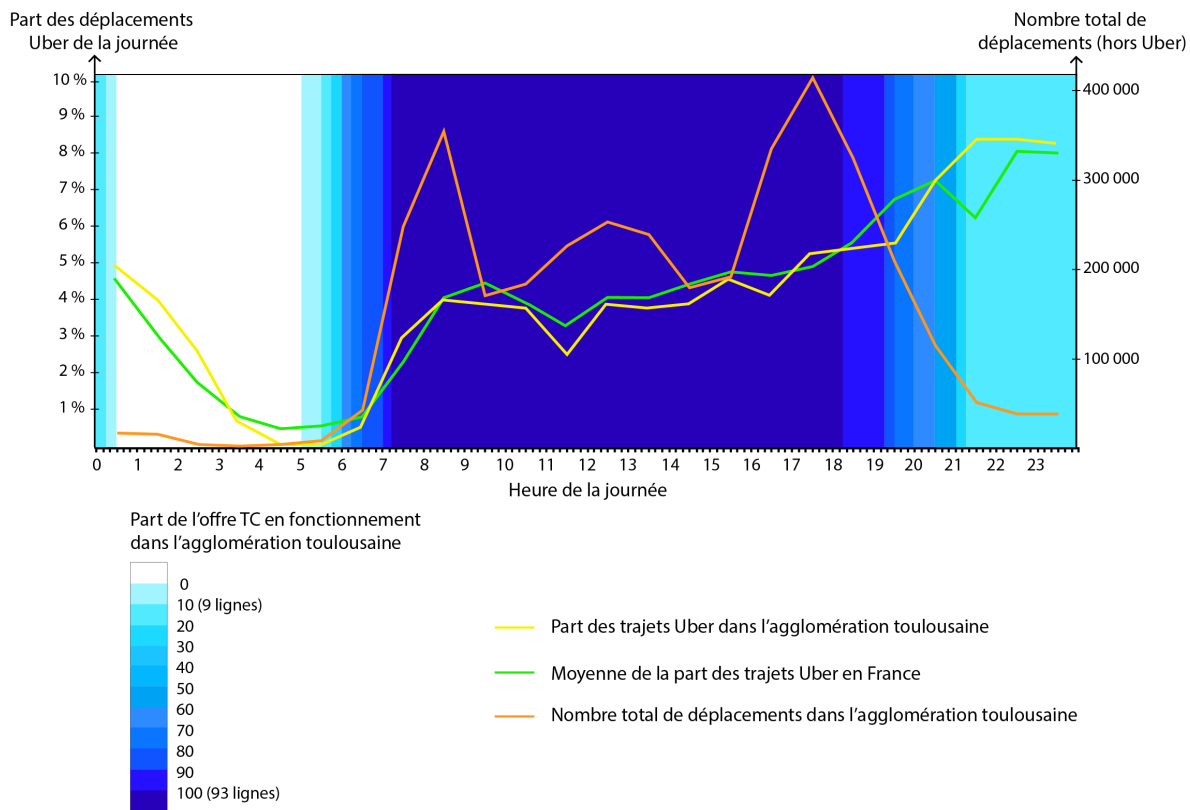
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 342 répondants ayant déjà utilisé Uber et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que le taxi.

Nous avons également invité les usagers qui déclaraient que les services avec chauffeur étaient pour eux avant tout plus pratiques que les transports en commun à préciser leur réponse. Pour 46 % d'entre eux, ces services sont avant tout plus pratiques car ils sont disponibles quand les transports en commun ne circulent pas assez fréquemment ou pas du tout. Cela apparaît cohérent avec un usage important de ces services la nuit (voir partie 1.2).

Le graphique ci-après dont la méthodologie de construction est expliquée en annexe 2 illustre l'utilisation que font les résidents des services avec chauffeur lorsque l'offre en transports en commun n'est plus en fonctionnement (fond blanc).

Le cas de l'agglomération de Toulouse est pris en exemple. Le même graphique a été réalisé pour plusieurs agglomérations (Lille, Lyon, Bordeaux et Genève).

Figure 94 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Toulouse

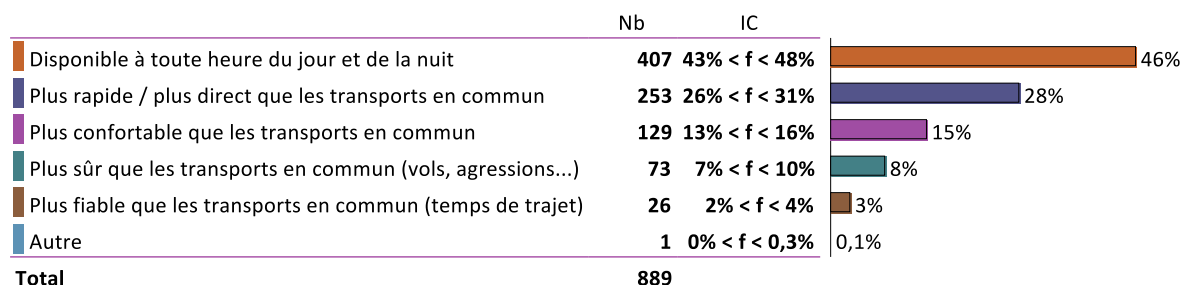


Source : compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber et EMD

Pour 28 %, ces services ont pour principal avantage d'être plus rapides que les transports en commun ou d'éviter des trajets avec des correspondances jugées trop nombreuses. **Le confort et la sécurité ne constituent le principal avantage de ces services que pour une minorité (respectivement 15 % et 8 %)**. La fiabilité par rapport aux transports en commun n'est choisie que par 3 % des répondants à la question.

Figure 95 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que les transports en commun

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez ces solutions plus pratiques que les transports en commun ? (une seule réponse possible)

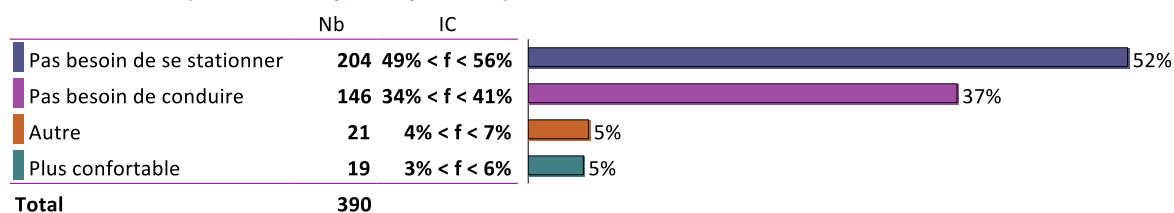


Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 889 répondants ayant déjà utilisé Uber et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que les transports en commun.

Les usagers qui ont déclaré que les services avec chauffeur étaient avant tout plus pratiques que la voiture personnelle ont également été invités à préciser leur réponse. Pour 52 % d'entre eux, le principal avantage des services avec chauffeur sur la voiture personnelle est le fait de ne pas avoir à chercher une place pour se garer. 37 % choisissent avant tout ces services parce qu'ils leur permettent de ne pas conduire. Seuls 5 % choisissent le VTC avant tout pour le confort qu'il offre par rapport à leur voiture personnelle.

Figure 96 - classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que la voiture personnelle

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez ces solutions plus pratiques que de prendre votre voiture ? (une seule réponse possible)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 390 répondants ayant déjà utilisé Uber et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que la voiture personnelle.

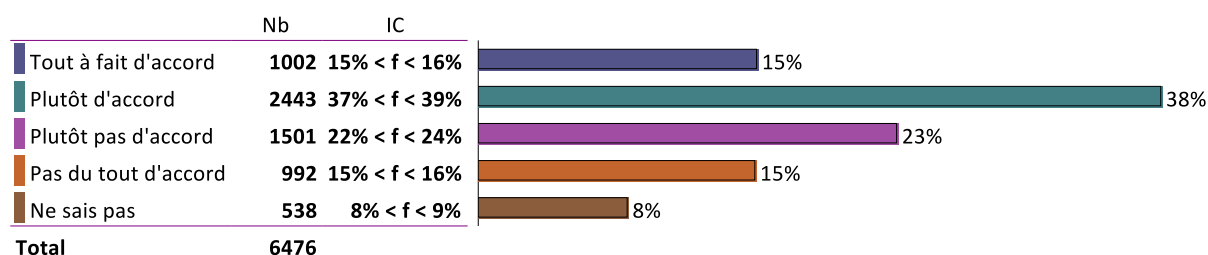
Les usagers ont une confiance élevée envers les services avec chauffeur

Nous avons posé aux usagers une question qui vise à évaluer jusqu'à quel point ils ont confiance en ces services et en les chauffeurs eux-mêmes au-delà de la seule efficacité du service. La question consistait à demander à l'utilisateur dans le cas où ce serait possible, s'il aurait

toute confiance à laisser son enfant non accompagné utiliser ces services avec chauffeur. Il en ressort qu'une majorité d'utilisateurs (53 %) seraient prêts à laisser leur enfant utiliser un de ces services sans être accompagné. Cette confiance peut s'expliquer en partie par la traçabilité du déplacement proposée par l'application.

Figure 97 : Répartition des usagers d'Uber selon leur réponse à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur

Etes-vous d'accord avec l'affirmation suivante (même si vous n'avez pas d'enfant) : « Si c'était possible, j'aurais toute confiance à laisser mon enfant non accompagné utiliser une de ces solutions » ?



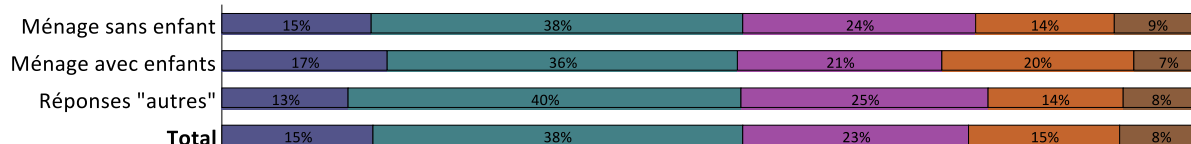
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

La question a été posée à l'ensemble des usagers, y compris lors qu'ils vivent dans un ménage sans enfant. Toutefois, la part des usagers qui se déclarent d'accord avec l'affirmation proposée ne varie pas selon qu'ils appartiennent à un ménage avec ou sans enfant (53 % sont « tout à fait d'accord » ou « plutôt d'accord » avec l'affirmation dans les deux cas).

Figure 98 : Réponses des usagers d'Uber à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur, selon la composition du ménage

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sais pas	Total
Ménage sans enfant	724	1803	1120	674	416	4737
Ménage avec enfants	225	477	278	262	90	1332
Réponses "autres"	53	163	103	56	32	407
Total	1002	2443	1501	992	538	6476

$p = < 1$; $\text{Khi}2 = 36$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



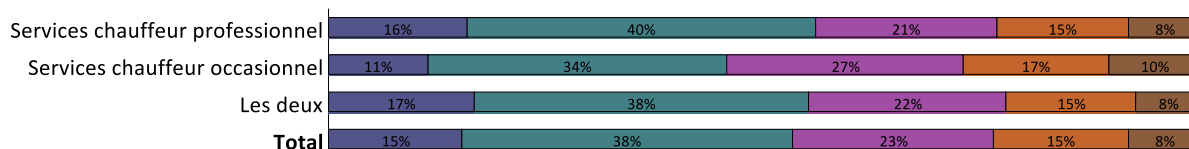
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

La part des usagers qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel et qui se disent d'accord avec l'affirmation proposée, bien qu'elle reste relativement élevée (45 %), est inférieure à celle des répondants qui utilisent en partie ou uniquement des services avec chauffeur professionnel et qui se déclarent d'accord avec l'affirmation (respectivement 55 et 56 %).

Figure 99 : Réponses des usagers d'Uber à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur, selon le type de service utilisé

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sais pas	Total
Services chauffeur professionnel	189	469	243	176	98	1175
Services chauffeur occasionnel	165	494	391	242	150	1442
Les deux	648	1480	867	574	290	3859
Total	1002	2443	1501	992	538	6476

$p = <1$; $\text{Khi}^2 = 53$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



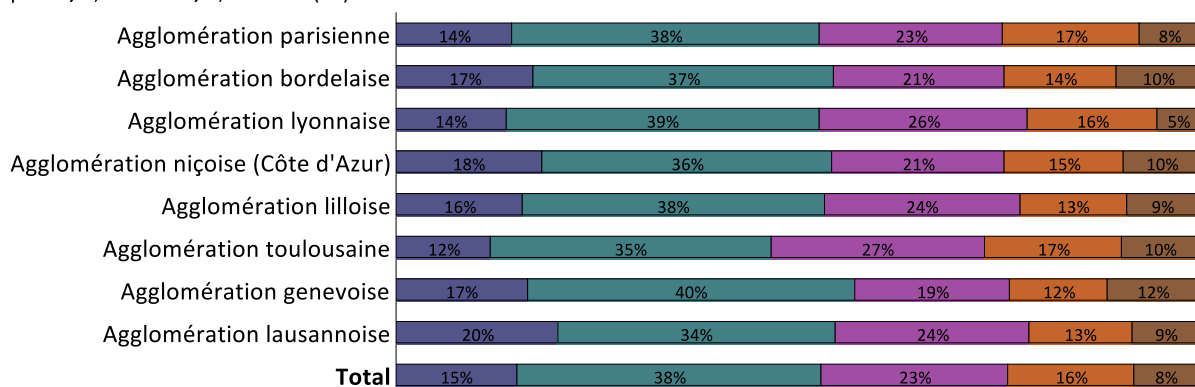
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Dans l'agglomération parisienne, les usagers qui se disent « pas du tout d'accord » avec l'affirmation proposée sont légèrement surreprésentés (17 % contre 16 % dans l'échantillon total), mais 52 % d'entre eux se disent néanmoins « d'accord » avec cette affirmation. Les usagers qui se disent « tout à fait d'accord » sont surreprésentés dans l'agglomération lausannoise (20 % contre 15 % dans l'échantillon total).

Figure 100 : Réponses des usagers d'Uber à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur, selon leur agglomération de résidence

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sais pas	Total
Agglomération parisienne	394	1049	623	465	207	2738
Agglomération bordelaise	76	165	94	62	46	443
Agglomération lyonnaise	89	249	166	103	35	642
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	86	171	102	70	46	475
Agglomération lilloise	90	216	139	75	53	573
Agglomération toulousaine	60	178	135	86	50	509
Agglomération genevoise	63	154	74	46	44	381
Agglomération lausannoise	78	133	93	49	33	386
Total	936	2315	1426	956	514	6147

$p = <0,1$; $\text{Khi}^2 = 59,5$; $\text{ddl} = 28$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber et résidant dans l'une des agglomérations étudiées.

Les services avec chauffeur inspirent davantage confiance que le taxi

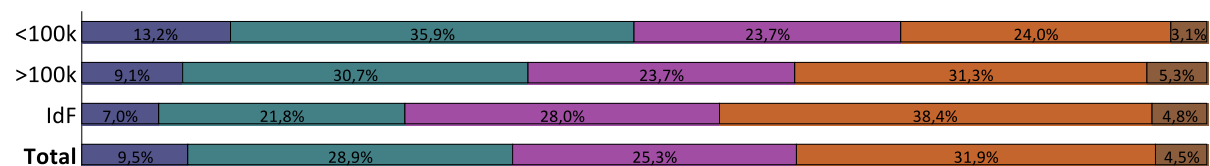
La question qui a été posée aux usagers des services de voitures avec chauffeur pour évaluer leur confiance envers ces services a également été posée lors du sondage mené auprès des usagers du taxi en France (6t-bureau de recherche, 2015) afin d'évaluer leur confiance envers le taxi. La part des usagers du taxi qui se disent « d'accord » avec la question posée est largement inférieure à celle des usagers d'Uber (38 % contre 53 %). Même les usagers des services avec chauffeur occasionnel ont davantage tendance à être « d'accord » avec l'affirmation proposée que les usagers du taxi (45 % contre 38 %).

Si la confiance des usagers du taxi résidant dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants paraît relativement importante (49 % sont « d'accord » avec l'affirmation proposée), cette confiance paraît bien moindre pour les usagers du taxi résidant dans l'agglomération parisienne : seuls 29 % se disent « d'accord » avec l'affirmation proposée, alors même que les usagers d'Uber qui résident dans cette même agglomération sont 52 % à être « d'accord » avec l'affirmation proposée.

Figure 101 : Réponses des usagers du taxi à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers le taxi, selon leur type d'agglomération de résidence

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sais pas	Total
<100k	38	103	68	69	9	287
>100k	31	105	81	107	18	342
IdF	26	81	104	143	18	372
Total	95	289	253	319	45	1001

p = <0,01 ; Khi2 = 32,56 ; ddl = 8 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1 001 usagers du taxi en France.

Analyse des déterminants du choix modal selon le type de service utilisé

Cette section vise à déterminer dans quelle mesure les déterminants de l'usage des services avec chauffeur évoluent en fonction du ou des types de services utilisés.

Les usagers utilisent les services avec chauffeur professionnel d'abord pour l'aspect pratique et les services avec chauffeur occasionnel d'abord pour le prix

La figure ci-dessous présente les motivations actuelles des usagers selon le type de service utilisé. Par rapport au reste de l'échantillon, les usagers qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel ont fortement tendance à mettre en avant l'avantage tarifaire de ces services sur les taxis (46 % de leurs réponses, contre 35 % dans l'ensemble de l'échantillon). Comme nous l'avons montré dans la partie précédente sur les types de déplacements réalisés avec ces services, les déplacements de loisirs et pour rendre visite à de la famille ou des amis sont fortement réalisés avec les services avec chauffeur occasionnel. Le coût du déplacement devient alors un arbitrage dans cette mobilité de loisirs, d'autant plus que les usagers des services avec chauffeur occasionnel ont tendance à avoir des revenus plus modestes (voir partie 1.1).

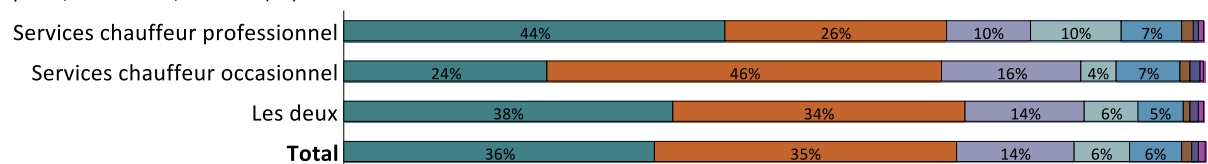
Les usagers qui n'utilisent que des services avec chauffeur professionnel ont quant à eux un attrait plus prononcé que la moyenne pour la dimension « pratique » de ces services en comparaison du taxi (44 % de leurs réponses, contre 36 % dans l'échantillon total). On peut

penser que ces usagers utilisent les services avec chauffeur professionnel : de fait, la grande majorité des déplacements professionnels fait appel à un chauffeur professionnel.

Figure 102 : Motivation principale des usagers d'Uber pour l'usage des services avec chauffeur, selon le service utilisé

	Plus pratique que le taxi	Moins cher que le taxi	Plus pratique que les transports en commun	Autre	Plus pratique que ma voiture	Offre de transport nouvelle	Moins cher que ma voiture	Moins cher que les transports en commun	Total
Services chauffeur professionnel	520	303	116	122	82	17	8	7	1175
Services chauffeur occasionnel	342	659	235	58	108	17	15	8	1442
Les deux	1480	1305	538	239	200	35	39	23	3859
Total	2342	2267	889	419	390	69	62	38	6476

$p = 0$; $\text{Khi}^2 = 242$; $\text{ddl} = 14$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

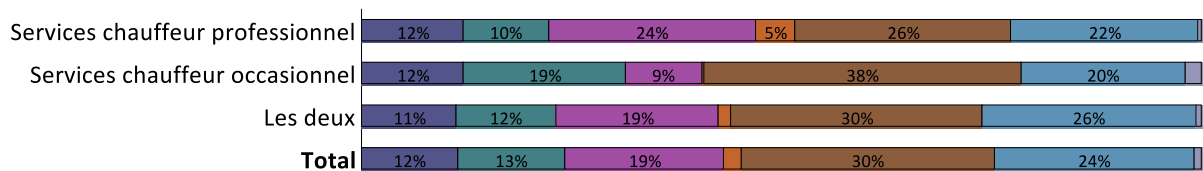
Les usagers des services avec chauffeur professionnel mettent en avant la qualité de service, les usagers des services avec chauffeur occasionnel apprécient l'application

Lorsqu'ils sont invités à préciser leur réponse, les usagers qui trouvent les services avec chauffeur plus pratique que le taxi donnent des réponses légèrement différentes selon le type de service utilisé. Les usagers qui ne recourent qu'à des services avec chauffeur professionnel valorisent davantage la constance de la qualité de service (24 % contre 9 % des usagers avec chauffeur occasionnel), tandis que les usagers des services avec chauffeur occasionnel ont davantage tendance à valoriser le fait de connaître le prix du trajet à l'avance (19 % contre 10 % des usagers des services avec chauffeur professionnel), ainsi que le fait de pouvoir commander un véhicule grâce à l'application (38 % contre 26 %).

Figure 103 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que le taxi, selon le service utilisé

	Plus souvent disponible qu'un taxi	Prix du trajet connu à l'avance	Qualité de service plus constante	Plus confortable	Plus facile à commander grâce à l'application	Pas besoin d'avoir des espèces ou une carte bleue sur moi	Autre	Total
Services chauffeur professionnel	64	53	127	25	133	116	2	520
Services chauffeur occasionnel	42	66	31	1	129	67	6	342
Les deux	167	178	286	20	444	378	7	1480
Total	273	297	444	46	706	561	15	2342

$p = <1$; $\text{Khi}2 = 93$; $\text{ddl} = 12$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 342 répondants ayant déjà utilisé Uber et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que le taxi.

Les usagers qui trouvent avant tout les services avec chauffeur plus pratiques que les transports en commun et qui n'utilisent que des services avec chauffeur professionnel ont plus tendance que les autres usagers à valoriser le confort de ces services (26 % contre 9 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel), tandis que les usagers de services avec chauffeur occasionnel mettent plus largement en avant la disponibilité de ces services à toute heure (52 % contre 38 % des usagers de services avec chauffeur professionnel).

Figure 104 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que les transports en commun, selon le service utilisé

	Plus rapide / plus direct que les transports en commun	Plus sûr que les transports en commun (vols, agressions...)	Plus confortable que les transports en commun	Disponible à toute heure du jour et de la nuit	Plus fiable que les transports en commun (temps de trajet)	Autre	Total
Services chauffeur professionnel	25	11	30	44	5	1	116
Services chauffeur occasionnel	68	14	22	122	9	0	235
Les deux	160	48	77	241	12	0	538
Total	253	73	129	407	26	1	889

p = <1 ; Khi2 = 31 ; ddl = 10 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 889 répondants ayant déjà utilisé Uber et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que les transports en commun.

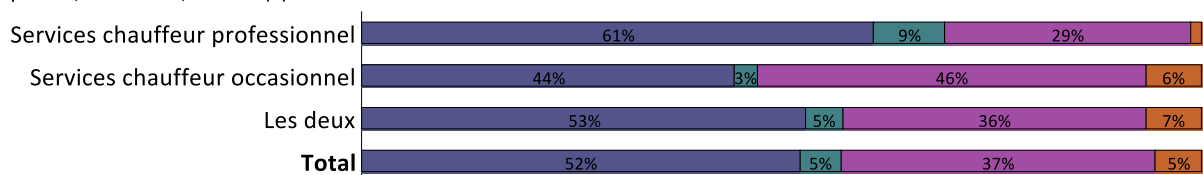
Les usagers qui trouvent avant tout les services étudiés plus pratiques que leur voiture personnelle et qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel valorisent en particulier le fait de ne pas avoir à conduire (46 %, contre 29 % des usagers de services avec chauffeur professionnel). Cela est certainement lié à leur utilisation fréquente de ces services dans le cadre de sorties nocturnes, souvent accompagnées par la consommation de boissons alcoolisées²⁹.

²⁹ De fait, comme indiqué dans une note précédente, il semblerait que l'utilisation d'Uber ait un impact positif sur la baisse des accidents de la route liés à l'alcool au volant d'après une enquête menée sur ce sujet à partir de données de sécurité routière en Californie depuis l'introduction d'Uber en 2009 (voir Greenwood B. & Wattal S., 2015, Show Me The Way To Go Home: An Empirical Investigation of Ride Sharing and Alcohol Related Motor Vehicle Homicide, Working Paper, Fox Research, <http://ssrn.com/abstract=2557612>, consulté le 31 août 2015.

Figure 105 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que la voiture personnelle, selon le service utilisé

	Pas besoin de se stationner	Plus confortable	Pas besoin de conduire	Autre	Total
Services chauffeur professionnel	50	7	24	1	82
Services chauffeur occasionnel	48	3	50	7	108
Les deux	106	9	72	13	200
Total	204	19	146	21	390

p = <1 ; Khi2 = 13 ; ddl = 6 (S)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 390 répondants ayant déjà utilisé Uber et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que la voiture personnelle.

Analyse des déterminants du choix modal selon l'agglomération de résidence

Cette section vise à déterminer dans quelle mesure les déterminants de l'usage des services avec chauffeur varient en fonction de l'agglomération de résidence des usagers.

Les Franciliens viennent aux services avec chauffeur pour l'aspect pratique, les résidents des agglomérations de province qui n'ont que les services avec chauffeur occasionnel à disposition y viennent pour leur prix

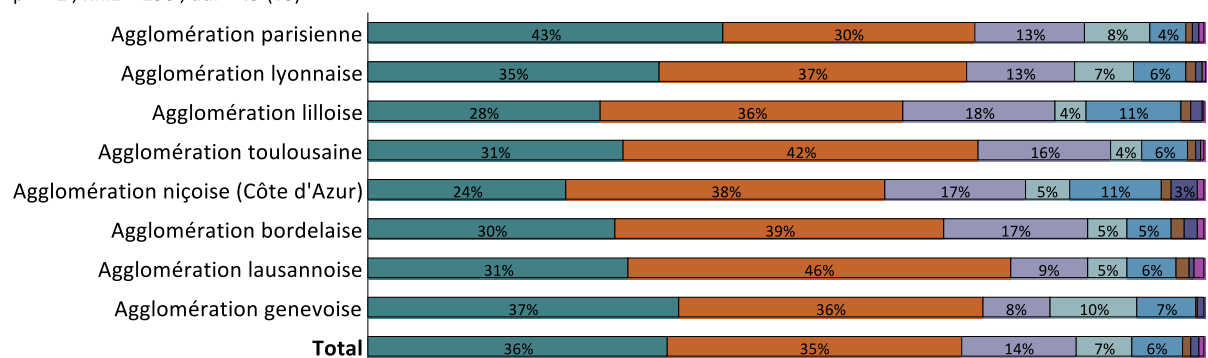
Les deux motivations les plus citées pour l'usage de ces services sont leur tarification et leur aspect « pratique » en comparaison du taxi quelle que soit l'agglomération, mais pas toujours dans la même mesure. **Les résidents de l'agglomération parisienne sont ainsi les plus sensibles à l'aspect « pratique » face au taxi** (43 % contre 24 à 35 % dans les autres agglomérations françaises), ce qui peut s'expliquer par le niveau de vie plus élevé des usagers parisiens et la part importante d'usagers utilisant uberX. À l'inverse, cette dimension « pratique » est sous-représentée dans les réponses des usagers résidant dans les agglomérations françaises de province et dans l'agglomération lausannoise : dans l'agglomération Nice Côte d'Azur, seuls 24 % des usagers ont choisi cette réponse. **Parmi les usagers résidant dans les agglomérations toulousaine et lausannoise, la réponse « moins cher que le taxi » est surreprésentée**, tandis

qu'elle est sous-représentée parmi les usagers résidant dans l'agglomération parisienne (respectivement, 42 %, 46 % et 30 % des réponses). **Dans les agglomérations toulousaine et lausannoise, uberPOP est la seule option Uber disponible**, ce qui contribue certainement à expliquer ce résultat. L'aspect « pratique » des services avec chauffeur par rapport aux transports en commun est plus fréquemment cité dans les agglomérations de province en France (entre 16 et 18 %, hors Lyon) que dans les deux principales agglomérations françaises (13 %), certainement mieux équipées en services de transport en commun, et que dans les agglomérations suisses (8 et 9 %).

Figure 106 : Classement des motivations pour l'usage des services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence

	Plus pratique que le taxi	Moins cher que le taxi	Plus pratique que les transports en commun	Autre	Plus pratique que ma voiture	Offre de transport nouvelle	Moins cher que ma voiture	Moins cher que les transports en commun	Total
Agglomération parisienne	1164	825	356	214	115	25	20	19	2738
Agglomération lyonnaise	224	236	82	46	40	7	5	2	642
Agglomération lilloise	159	207	105	21	65	7	7	2	573
Agglomération toulousaine	156	215	81	19	28	5	3	2	509
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	113	181	79	25	52	6	15	4	475
Agglomération bordelaise	131	174	76	21	23	7	7	4	443
Agglomération lausannoise	120	177	35	18	23	6	2	5	386
Agglomération genevoise	142	138	31	39	27	1	3	0	381
Total	2209	2153	845	403	373	64	62	38	6147

p = <1 ; Khi2 = 290 ; ddl = 49 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 147 répondants ayant déjà utilisé Uber et résidant dans l'une des agglomérations étudiées.

Les avantages des services avec chauffeur ne sont pas les mêmes d'une agglomération à l'autre

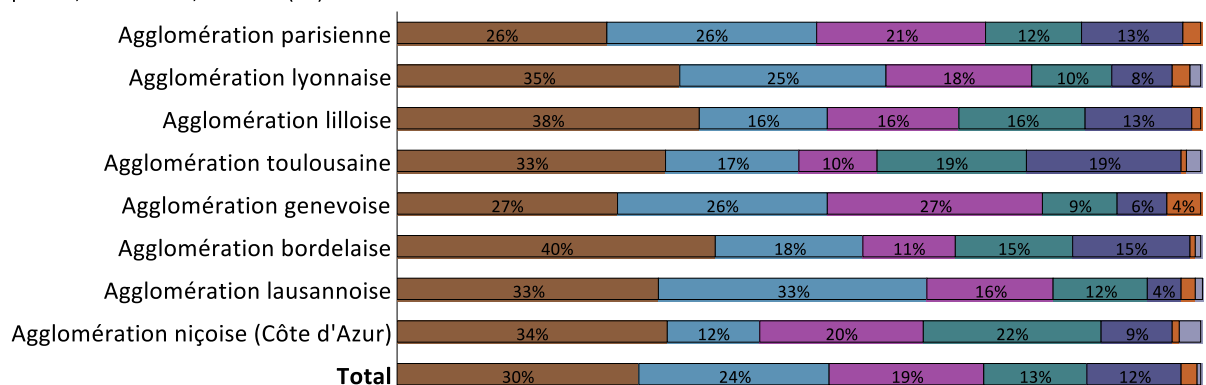
Lorsque les usagers qui utilisent avant tout les services avec chauffeur car ils les trouvent plus

pratiques que le taxi sont invités à préciser leur réponse, ils mettent en avant des points différents selon l'agglomération dans laquelle ils résident. Ainsi, les résidents de l'agglomération parisienne apprécient particulièrement de ne pas avoir besoin de prévoir des moyens de paiement (26 % des réponses, contre 12 % sur la Côte d'Azur, 16 % dans l'agglomération lilloise, 12 % dans l'agglomération toulousaine), ainsi que la qualité de service plus constante que celle des taxis (21 % des réponses, contre 10 % dans l'agglomération toulousaine et 11 % dans l'agglomération bordelaise). Les aspects mis en avant varient largement d'une agglomération à l'autre : ainsi, les usagers qui résident dans les agglomérations lilloise et bordelaise mettent fortement en avant la facilité de commander avec l'application (respectivement 38 % et 40 %, contre 30 % de l'échantillon total). Dans l'agglomération lausannoise, un tiers des usagers cite le fait de ne pas avoir à prévoir de moyens de paiement, contre 24 % des répondants à la question dans leur ensemble. Dans l'agglomération genevoise, c'est la constance de la qualité de service qui joue un rôle particulièrement important (27 % des réponses, contre 19 % sur l'ensemble des agglomérations).

Figure 107 – Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que le taxi, selon l'agglomération de résidence des usagers

	Plus facile à commander grâce à l'application	Pas besoin d'avoir des espèces ou une carte bleue sur moi	Qualité de service plus constante	Prix du trajet connu à l'avance	Plus souvent disponible qu'un taxi	Plus confortable	Autre	Total
Agglomération parisienne	305	303	245	137	148	24	2	1164
Agglomération lyonnaise	79	57	41	22	17	5	3	224
Agglomération lilloise	60	25	26	25	21	2	0	159
Agglomération toulousaine	52	26	15	29	30	1	3	156
Agglomération genevoise	39	37	38	13	9	6	0	142
Agglomération bordelaise	52	24	15	19	19	1	1	131
Agglomération lausannoise	39	40	19	14	5	2	1	120
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	38	13	23	25	10	1	3	113
Total	664	525	422	284	259	42	13	2209

p = <1 ; Khi2 = 128 ; ddl = 42 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 209 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui résident dans l'une des agglomérations étudiées et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que le taxi.

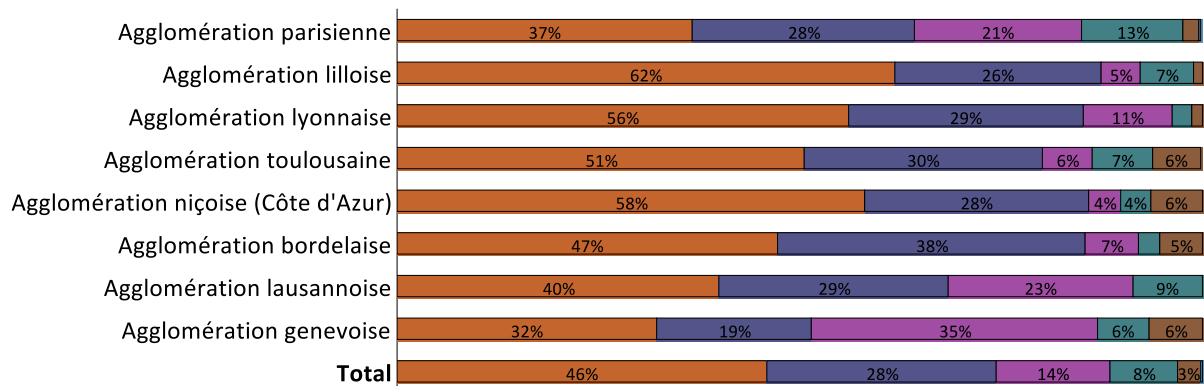
Les précisions des usagers qui trouvent avant tout les services avec chauffeur plus pratiques que les transports en commun varient fortement d'une agglomération à l'autre, mais ces variations sont peu souvent significatives sur le plan statistique, en raison d'un effectif de répondants relativement réduit par agglomération. **Nous observons néanmoins que la disponibilité à toute heure de ces services est significativement peu citée à Paris, tandis qu'elle est significativement souvent citée dans l'agglomération lilloise et sur la Côte d'Azur (respectivement 37 %, 62 % et 58 % des réponses)**. Dans l'agglomération parisienne, les réponses surreprésentées sont le confort des services avec chauffeur par rapport aux transports en commun (21 % contre 14 % dans l'échantillon total) et le sentiment de sécurité ressenti en comparaison des transports en commun (13 % contre 8 %). Dans l'agglomération bordelaise, les usagers sont particulièrement

nombreux à apprécier la rapidité des services avec chauffeur par rapport aux transports en commun (38 % contre 28 % du total des réponses).

Figure 108 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que les transports en commun, selon l'agglomération de résidence des usagers

	Disponible à toute heure du jour et de la nuit	Plus rapide / plus direct que les transports en commun	Plus confortable que les transports en commun	Plus sûr que les transports en commun (vols, agressions...)	Plus fiable que les transports en commun (temps de trajet)	Autre	Total
Agglomération parisienne	131	98	74	45	7	1	356
Agglomération lilloise	65	27	5	7	1	0	105
Agglomération lyonnaise	46	24	9	2	1	0	82
Agglomération toulousaine	41	24	5	6	5	0	81
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	46	22	3	3	5	0	79
Agglomération bordelaise	36	29	5	2	4	0	76
Agglomération lausannoise	14	10	8	3	0	0	35
Agglomération genevoise	10	6	11	2	2	0	31
Total	389	240	120	70	25	1	845

p = <1 ; Khi2 = 96 ; ddl = 35 (TS)



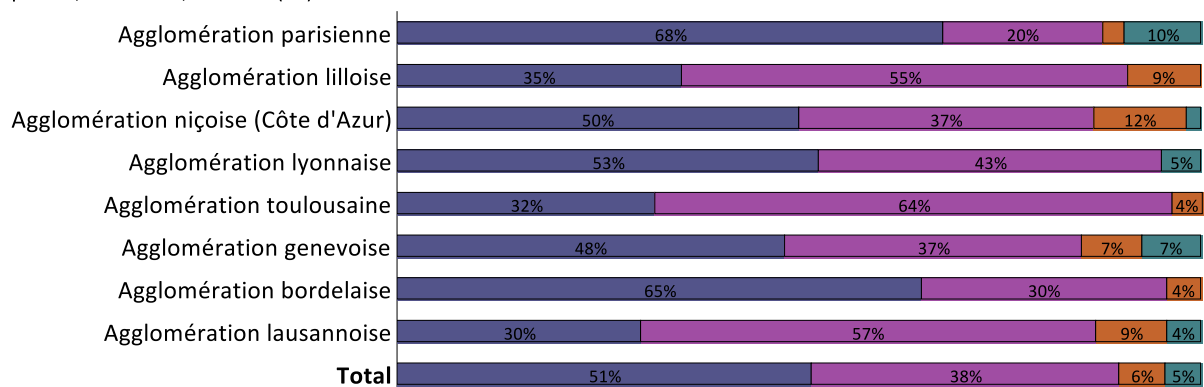
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 845 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui résident dans l'une des agglomérations étudiées et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que les transports en commun.

Concernant les précisions apportées par les usagers qui trouvent avant tout les services avec chauffeur plus pratiques que leur propre voiture, en raison d'un effectif par agglomération réduit, nous retenons simplement que les répondants résidant dans l'agglomération parisienne apprécient particulièrement de ne pas avoir à chercher une place de stationnement (68 % de leurs réponses contre 51 % du total de réponses), tandis que ceux résidant dans l'agglomération lilloise valorisent avant tout le fait de ne pas avoir à conduire (55 % contre 38 %).

Figure 109 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que la voiture personnelle, selon l'agglomération de résidence

	Pas besoin de se stationner	Pas besoin de conduire	Autre	Plus confortable	Total
Agglomération parisienne	78	23	3	11	115
Agglomération lilloise	23	36	6	0	65
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	26	19	6	1	52
Agglomération lyonnaise	21	17	0	2	40
Agglomération toulousaine	9	18	1	0	28
Agglomération genevoise	13	10	2	2	27
Agglomération bordelaise	15	7	1	0	23
Agglomération lausannoise	7	13	2	1	23
Total	192	143	21	17	373

$p = <1$; $\chi^2 = 59$; $ddl = 21$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 373 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui résident dans l'une des agglomérations étudiées et dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur est qu'ils les considèrent plus pratiques que la voiture personnelle.

A RETENIR : LES DETERMINANTS DU CHOIX D'UBER

Uber se diffuse principalement grâce au bouche-à-oreille. La réputation d'Uber auprès de ses usagers est donc particulièrement importante pour son développement.

Uber est utilisé par un grand nombre d'usagers parce qu'il est davantage disponible et moins cher que le taxi. Les usagers des services avec chauffeur professionnel valorisent avant tout leur aspect pratique et leur qualité, tandis que les usagers des services avec chauffeur occasionnel sont surtout attirés par leur prix.

Si les usagers d'Uber le considèrent plus pratique que le taxi, c'est grâce à l'application smartphone et au paiement automatique par prélèvement : autant d'avantages techniques qui pourraient très bien être adoptés par les taxis si ceux-ci souhaitent opposer à Uber une concurrence efficace. Les usagers soulignent aussi la disponibilité du service, en particulier dans les agglomérations hors Ile-de-France à des horaires où les transports collectifs réduisent leur offre de service.

Uber inspire davantage la confiance à ses usagers que le taxi aux siens. Dans l'agglomération parisienne, 53 % des usagers d'Uber seraient prêts à laisser leur enfant non accompagné monter dans un véhicule Uber, tandis que seuls 38 % des usagers du taxi seraient prêts à laisser leur enfant non accompagné monter dans un taxi.

Ainsi, aux yeux des usagers, les services avec chauffeur apparaissent comme des services fiables (c'est-à-dire disponibles à toute heure), sûrs (les gens ont confiance dans ces services) et accessibles en termes de prix.

2.2 IMAGES DES MODES ET SOCIO-TYPES

L'image d'un service pratique, bon marché et convivial

Nous avons demandé aux répondants de citer jusqu'à trois adjectifs leur venant spontanément à l'esprit afin de qualifier :

- les transports en commun ;
- la voiture personnelle (celle que l'on possède) ;
- le vélo ;
- les services avec chauffeur.

Cette section analyse la perception de ces quatre modes de transport par les usagers d'Uber, telle qu'elle nous est donnée à comprendre par le traitement de ces adjectifs. Afin de procéder à ce traitement, nous avons sélectionné parmi les répondants à l'enquête ceux qui répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

- avoir utilisé un service avec chauffeur au moins une fois ;
- avoir réalisé leur dernier déplacement avec un service avec chauffeur dans leur département de résidence ;
- avoir cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes de transport (transports en commun, voiture personnelle, vélo et voiture avec chauffeur).

Parmi les 4 923 usagers qui satisfaisaient à l'ensemble de ces conditions, ont ensuite été choisis par tirage aléatoire :

- 800 usagers résidant dans l'agglomération parisienne ;
- 500 usagers résidant dans l'agglomération lyonnaise ;
- 200 usagers résidant dans chacune des six autres agglomérations étudiées,

Soit un échantillon final de 2 500 usagers.

Le tableau suivant présente le classement des 10 adjectifs les plus cités par ces usagers pour qualifier respectivement les transports en commun, la voiture personnelle, le vélo et la voiture avec chauffeur.

Parmi ces quatre modes, les transports en commun sont celui dont les usagers ont la plus

mauvaise image. 8 parmi les 10 adjectifs les plus cités pour qualifier ce mode ont une connotation négative. Les deux adjectifs les plus cités pour qualifier les transports en commun sont « lents » (cité par 42 % des usagers), « bondés » (cité par 33 %). De plus, les transports en commun sont le mode que la plus faible proportion des répondants considère comme pratique (21 % contre 30 % qui trouvent le vélo « pratique » et 40 % la voiture personnelle « pratique »). 18 % qualifient les transports en commun de « bon marché », mais 10 % les qualifient de « chers ».

L'image que les usagers ont de la voiture personnelle est contrastée et révèle des perceptions contradictoires. Ce mode est à la fois considéré comme un vecteur d'« autonomie » (par 40 % des usagers) et comme un mode « contraignant » (20 %) ; comme « rapide » (19 %) et « lent » (11 %). Apparaissent également dans le classement des adjectifs qui renvoient à l'enjeu de bien-être collectif que représente l'usage de la voiture personnelle : « égoïste / personnel » (8 %) et « polluant » (7 %).

Le vélo est avant tout considéré comme un mode « sportif / sain » (34 %) et comme un mode « dangereux » (33 %). Il est moins souvent qualifié de « pratique » que la voiture (30 % contre 40 %). Nous pouvons émettre l'hypothèse que, pour les usagers, le vélo est associé avant tout à la performance physique et au danger, et n'est que partiellement intégré à la palette des modes utilisés par les usagers pour leurs déplacements quotidiens. La part des usagers qui le considèrent comme « lent » (15 %) égale d'ailleurs celle des usagers qui le définissent comme « rapide ».

Les services avec chauffeur sont de loin le mode qui possède la meilleure image auprès des répondants. Ils sont bien plus souvent qualifiés de « pratiques » que les autres modes (63 %, contre 40 % pour la voiture, 30 % pour le vélo, 21 % pour les transports en commun). Ils apparaissent également comme très « bon marché » (45 %) et « rapides » (38 %). Certains des adjectifs les plus utilisés pour les qualifier leur sont propres, dans la mesure où ils n'apparaissent pas dans la liste des adjectifs les plus cités pour qualifier les autres modes. Ces adjectifs sont « facile » (14 %), qui renvoie probablement à la facilité d'y accéder grâce aux applications smartphone, « sûr » (11 %), « convivial » (11 %) et « disponible » (10 %). Le seul adjectif négatif apparaît en bas du classement : il s'agit de « cher », qui n'est cité que par 7 % des usagers.

Figure 110 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les transports en commun, la voiture personnelle, le vélo et les services avec chauffeur

Transports en commun		Voiture personnelle		Vélo		Services avec chauffeur	
	% obs.		% obs.		% obs.		% obs.
Lent	42%	Cher	49%	Sportif / sain	34%	Pratique	63%
Bonde	33%	Pratique	40%	Dangereux	33%	Bon marche	45%
Pratique	21%	Confortable	25%	Pratique	30%	Rapide	38%
Pas fiable	21%	Contraignant	20%	Fatigant	25%	Agreable	23%
Sale	19%	Rapide	19%	Ecologique	23%	Confortable	19%
Bon marche	18%	Rend autonome ou libre	16%	Lent	15%	Facile	14%
Inconfortable	14%	Agreable	12%	Rapide	14%	Sur	11%
Contraignant	12%	Lent	11%	Agreable	14%	Convivial	11%
Cher	10%	Egoïste / personnel	8%	Bon marche	14%	Disponible	10%
Insuffisant	9%	Polluant	7%	Loisirs	7%	Cher	7%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

L'image des modes de transport selon le service utilisé

Cette section vise à déterminer dans quelle mesure la perception qu'ont les usagers des différents modes de transport varie selon qu'ils utilisent des services avec chauffeur professionnel ou avec chauffeur occasionnel.

En ce qui concerne l'image des transports en commun, nous observons que les usagers des services avec chauffeur professionnel sont ceux qui ont le plus tendance à citer des adjectifs relatifs à l'inconfort et au désagrément ressentis à l'usage de ce mode. Ils sont ainsi 25 % à les qualifier de sales, contre 10 % des **usagers qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel**. Ces derniers ont davantage tendance à mettre en avant des adjectifs qui révèlent un rapport utilitaire aux transports en commun, tels que « lent » (48 % le citent, contre 37 % des usagers de service avec chauffeur professionnel) ou « insuffisant » (13 %), qui révèle la volonté de les voir se développer davantage.

Figure 111 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les transports en commun, selon le service utilisé

Chauffeur professionnel	% obs.	Chauffeur occasionnel	% obs.	Les deux	% obs.
Lent	37%	Lent	48%	Lent	41%
Bondé	34%	Bondé	27%	Bondé	36%
Sale	25%	Pratique	26%	Pas fiable	22%
Pratique	23%	Pas fiable	21%	Sale	21%
Pas fiable	20%	Bon marché	19%	Pratique	19%
Bon marché	18%	Contraignant	13%	Bon marché	18%
Inconfortable	16%	Insuffisant	13%	Inconfortable	16%
Rapide	12%	Cher	13%	Contraignant	12%
Contraignant	9%	Inconfortable	11%	Bruyant	10%
Cher	9%	Sale	10%	Pas pratique	9%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

Si **les usagers de services avec chauffeur professionnel** mettent l'accent sur l'aspect inconfortable des transports en commun, ils **conçoivent très largement la voiture personnelle comme un mode pourvoyeur de confort et d'agrément**. Ils sont ainsi 32 % à la qualifier de « confortable », contre 20 % des **usagers de voitures avec chauffeur occasionnel**. Ces derniers **s'inscrivent davantage dans un rapport utilitaire à la voiture personnelle, qu'ils considèrent plus volontiers comme « pratique »** (46 % contre 33 % des usagers de services avec chauffeur professionnel) **ou « rapide »** (23 % contre 16 %).

Figure 112 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier la voiture personnelle, selon le service utilisé

Chauffeur professionnel	% obs.	Chauffeur occasionnel	% obs.	Les deux	% obs.
Cher	42%	Cher	55%	Cher	49%
Pratique	33%	Pratique	46%	Pratique	40%
Confortable	32%	Rapide	23%	Confortable	25%
Rend autonome ou libre	18%	Confortable	20%	Contraignant	21%
Contraignant	18%	Contraignant	20%	Rapide	18%
Rapide	16%	Rend autonome ou libre	13%	Rend autonome ou libre	17%
Agréable	14%	Agréable	12%	Lent	12%
Lent	12%	Polluant	9%	Agréable	11%
Egoïste / personnel	9%	Lent	8%	Egoïste / personnel	8%
Pas pratique	6%	Détendu	7%	Détendu	7%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

Les usagers de services avec chauffeur professionnel ont davantage tendance à mettre en avant l'aspect « dangereux » du vélo que les usagers de service avec chauffeur occasionnel (42 % contre 27 %). À l'inverse, ces derniers mettent davantage en avant la dimension « pratique » de ce mode (33 % contre 21 %).

Figure 113 - Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier le vélo, selon le type de service utilisé

Chauffeur professionnel	% obs.	Chauffeur occasionnel	% obs.	Les deux	% obs.
Dangereux	42%	Sportif / sain	34%	Dangereux	34%
Sportif / sain	35%	Pratique	33%	Sportif / sain	33%
Fatigant	24%	Dangereux	27%	Pratique	31%
Pratique	21%	Fatigant	25%	Fatigant	25%
Ecologique	19%	Ecologique	23%	Ecologique	24%
Rapide	16%	Lent	17%	Agréable	15%
Lent	13%	Rapide	15%	Lent	14%
Agréable	13%	Bon marché	14%	Rapide	14%
Bon marché	11%	Agréable	13%	Bon marché	14%
Inconfortable	9%	Contraignant	8%	Loisirs	9%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

De façon logique, **les usagers des services avec chauffeur occasionnel valorisent bien davantage l'aspect « bon marché » des services avec chauffeur** que les usagers des services avec chauffeur professionnel (60 % contre 31 %). Ils qualifient également plus volontiers ce mode de « convivial » (14 % contre 8 %). **Les usagers des services avec chauffeur professionnel valorisent quant à eux davantage la dimension « confortable » (26 % contre 12 %) et « agréable » (26 % contre 18 %) du mode.**

Figure 114 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les services avec chauffeur, selon le type de service utilisé

Chauffeur professionnel	% obs.	Chauffeur occasionnel	% obs.	Les deux	% obs.
Pratique	60%	Pratique	62%	Pratique	65%
Rapide	32%	Bon marche	60%	Bon marche	41%
Bon marche	31%	Rapide	42%	Rapide	38%
Confortable	26%	Agréable	18%	Agréable	24%
Agréable	26%	Convivial	14%	Confortable	20%
Facile	13%	Facile	14%	Facile	14%
Cher	12%	Confortable	12%	Sûr	12%
Sûr	11%	Disponible	11%	Convivial	11%
Disponible	9%	Sûr	11%	Disponible	10%
Convivial	8%	Avenir	5%	Cher	7%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

L'image des services avec chauffeur selon l'agglomération de résidence

Cette section vise à déterminer dans quelle mesure l'image des services avec chauffeur varie selon l'agglomération de résidence de leurs usagers.

La différence la plus manifeste dans le classement des adjectifs apparaît entre l'agglomération parisienne et les autres agglomérations françaises. **Dans l'agglomération parisienne, l'adjectif « rapide » est davantage cité (34 %) que l'adjectif « bon marché » (29 %), à l'inverse de l'ensemble des autres agglomérations.** Les usagers résidant dans l'agglomération parisienne citent également plus souvent l'adjectif « confortable » que ceux des autres agglomérations (27 % contre 12 % dans l'agglomération bordelaise et 11 % dans l'agglomération toulousaine) : cela est vraisemblablement dû à la forte part d'usagers d'uberX dans l'agglomération parisienne alors qu'aucun service avec chauffeur professionnel n'est disponible dans les agglomérations bordelaise et toulousaine.

Des spécificités propres aux autres agglomérations françaises peuvent également être observées. L'adjectif « facile » est particulièrement fréquemment cité par les usagers résidant dans l'agglomération lilloise (18 % contre 11 % dans l'agglomération lyonnaise). **Dans l'agglomération toulousaine, c'est l'adjectif « sûr » qui est particulièrement souvent cité (18 %**

contre 7 % dans l'agglomération bordelaise où de nombreuses intimidations à l'encontre des chauffeurs Uber travaillant avec l'application Uber ont été reportées).

Figure 115 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence (France)

Agglomération parisienne	% obs.	Agglomération bordelaise	% obs.	Agglomération lyonnaise	% obs.	Côte d'Azur	% obs.	Agglomération lilloise	% obs.	Agglomération toulousaine	% obs.
Pratique	66%	Pratique	60%	Pratique	63%	Pratique	58%	Pratique	62%	Pratique	70%
Rapide	34%	Bon marche	56%	Bon marche	44%	Bon marche	52%	Bon marche	53%	Bon marche	53%
Bon marche	29%	Rapide	40%	Rapide	42%	Rapide	41%	Rapide	44%	Rapide	45%
Confortable	27%	Agréable	22%	Agréable	25%	Agréable	27%	Facile	18%	Agréable	19%
Agréable	26%	Facile	16%	Confortable	17%	Confortable	16%	Agréable	17%	Sûr	18%
Facile	15%	Convivial	16%	Convivial	13%	Facile	15%	Confortable	14%	Facile	12%
Sûr	13%	Disponible	14%	Disponible	11%	Convivial	14%	Disponible	13%	Disponible	12%
Convivial	11%	Confortable	12%	Facile	11%	Disponible	11%	Sûr	11%	Confortable	11%
Cher	10%	Sûr	7%	Sûr	11%	Sûr	10%	Convivial	9%	Convivial	10%
Disponible	10%	Cher	7%	Cher	6%	Cher	5%	Cher	6%	Utile	7%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 100 répondants français ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

Les usagers qui résident dans l'agglomération genevoise sont particulièrement enclins à considérer les services avec chauffeur comme un mode de transport d'« avenir » (15 % d'entre eux), de même que, dans une moindre mesure, les usagers résidant dans l'agglomération lausannoise (8 %). Cet adjectif n'apparaît dans le classement d'aucune agglomération française : il existe donc une spécificité suisse sur ce point. **Les usagers résidant dans l'agglomération lausannoise sont aussi ceux qui ont le plus tendance à considérer les services avec chauffeur comme « bon marché » (71 %, contre 29 à 56 % dans les autres agglomérations).**

Figure 116 - Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence (Suisse)

Agglomération genevoise	% obs.	Agglomération lausannoise	% obs.
Pratique	58%	Bon marché	71%
Bon marché	47%	Pratique	62%
Rapide	30%	Rapide	35%
Confortable	20%	Agréable	19%
Agréable	18%	Facile	12%
Avenir	15%	Confortable	12%
Facile	14%	Convivial	11%
Sûr	10%	Sûr	11%
Cher	9%	Avenir	8%
Convivial	8%	Disponible	7%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 400 répondants suisses ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

Le taxi et les services avec chauffeur vus par leurs usagers : un regard très différent

Nous avons comparé les adjectifs les plus cités par les usagers du taxi qui résident dans des agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants (agglomération parisienne comprise)³⁰ pour qualifier le taxi avec les adjectifs les plus cités par les usagers des services avec chauffeur pour les qualifier. Par souci de précision, nous avons différencié les adjectifs cités par les usagers qui n'utilisent que des services avec chauffeur professionnel et les adjectifs cités par ceux qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel.

Les usagers du taxi portent sur ce mode un regard très différent de celui que les usagers des services avec chauffeur portent sur ces services.

Ainsi, **l'adjectif le plus cité par les usagers du taxi pour le qualifier est « cher » (cité par 62 % d'entre eux). Cet adjectif ne fait pas partie de la liste des 10 plus cités par les usagers des services avec chauffeur occasionnel et il n'arrive qu'au 7^e rang de la liste des adjectifs les plus cités par les usagers de services avec chauffeur professionnel (seuls 12 % d'entre eux le citent).**

Les adjectifs positifs cités par les usagers du taxi pour le définir sont semblables à ceux cités par les usagers des services avec chauffeur pour les définir : « pratique », « rapide »,

³⁰ Ce qui représente un sous-échantillon de 741 usagers du taxi parmi les 1001 interrogés par 6t-bureau de recherche (2015).

« confortable », « disponible ».

Cependant, **10 % des usagers du taxi le qualifient de « désagréable », ce qui fait de cet adjectif le 5^e plus cité par eux, alors qu'il ne fait pas partie de la liste des adjectifs les plus cités par les usagers des services avec chauffeur pour les qualifier.** De plus, la part des usagers du taxi qui cite l'adjectif « agréable » pour le qualifier (6 %) est inférieure à celle des usagers des services avec chauffeur qui le citent (26 % des usagers de services avec chauffeur professionnel et 18 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel). L'adjectif « désagréable » et les adjectifs qui lui ont été assimilés sont souvent cités par les usagers du taxi en rapport avec les chauffeurs. Les usagers du taxi semblent donc moins satisfaits du comportement des chauffeurs de taxi que les usagers des services avec chauffeur ne sont satisfaits des chauffeurs utilisant les services de mise en relation comme Uber, y compris quand les chauffeurs en question ne sont pas des professionnels.

Figure 117 - Comparaison des adjectifs les plus cités par les usagers du taxi pour qualifier le taxi avec les adjectifs les plus cités par usagers des services avec chauffeur pour qualifier ces services

Taxi	% obs.	Voiture chauffeur professionnel	% obs.	Voiture chauffeur occasionnel	% obs.
Cher	62%	Pratique	60%	Pratique	62%
Pratique	51%	Rapide	32%	Bon marché	60%
Rapide	30%	Bon marché	31%	Rapide	42%
Confortable	25%	Confortable	26%	Agréable	18%
Désagréable	11%	Agréable	26%	Convivial	14%
Disponible	10%	Facile	13%	Facile	14%
Utile	7%	Cher	12%	Confortable	12%
Détendu	7%	Sûr	11%	Disponible	11%
Agréable	6%	Disponible	9%	Sûr	11%
Sûr	6%	Convivial	8%	Avenir	5%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée / 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 714 usagers du taxi résidant dans une agglomération de plus de 100 000 habitants.

Répartition des usagers des services avec chauffeur selon les sociotypes de la mobilité

Présentation des sociotypes de la mobilité

Alors que la plupart des études sur le choix des ménages concernant les différents modes de transport portent sur les prix ou le temps, 6t-bureau de recherche propose une approche novatrice combinant les temps, les prix, les préférences d'usage et les habitudes d'utilisation des différents modes de transport.

À partir des données collectées lors des Enquêtes Ménages-Déplacements, les habitants sont classés selon leurs prédispositions à l'usage des différents modes. Construite sur la base des habitudes modales, des représentations de l'automobile et des transports publics et des conditions d'utilisation de l'automobile, les sociotypes développés par 6t-bureau de recherche répondent chacun à une combinaison de logiques d'action spécifique.

Les sociotypes sont construits sur les trois dimensions suivantes :

- **la dimension des habitudes modales** différencie les personnes qui n'utilisent qu'un seul mode de transport de celles qui en utilisent plusieurs. Cette modalité est renseignée par les fréquences d'usage des différents modes de transport.
- **la dimension des valeurs** différencie les répondants qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt individuel (rend autonome, confortable, etc.) de ceux qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (écologique, polluant, etc.). Cette modalité est informée par les adjectifs cités spontanément dans l'enquête.
- **la dimension des attitudes** différencie les répondants en fonction de leurs préférences d'usage, c'est-à-dire de l'opinion (positive, neutre ou négative) qu'ils portent aux différents modes de transports. Cette modalité est déterminée à partir des adjectifs cités spontanément.

Basée sur ces dimensions, la typologie a été construite à partir d'analyses factorielles en composante principale sauvees sous forme de variables sur la base desquelles une classification automatique (*cluster analysis*) a été réalisée. La robustesse des groupes ainsi créés a ensuite été testée à l'aide de modèles log-linéaires topologiques visant à s'assurer de la structure identique de la construction dans différents contextes (des agglomérations différentes et des types de contextes de résidence).

Les groupes mis en évidence se caractérisent par une forte homogénéité concernant les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales, en particulier en ce qui concerne :

- la différenciation entre les qualificatifs favorables aux transports en commun (rapides, pratiques, écologiques, etc.) et ceux qui leur sont défavorables (chers, lents, contraignants, etc.) ;
- la différenciation entre les adjectifs relatifs aux coûts des déplacements en transports publics qui oppose « cher » à « bon marché » ;
- une forte différenciation entre la dimension écologique des transports en commun et le caractère polluant de la voiture individuelle ;
- les fortes différenciations selon les usages des modes de transport.

Afin d'assurer la reproductibilité et la comparabilité de la méthode, la complexité des Analyses en Composantes Principales ayant permis de construire les principes de cette typologie, celle-ci a été simplifiée en une méthode analytique à partir des variables utilisées pour sa construction. La typologie obtenue par cet intermédiaire a été optimisée de façon à être le plus proche possible des sociotypes issus des analyses multivariées. Au final, huit sociotypes sont retenus.

Les huit sociotypes proposés par 6t-bureau de recherche sont les suivants :

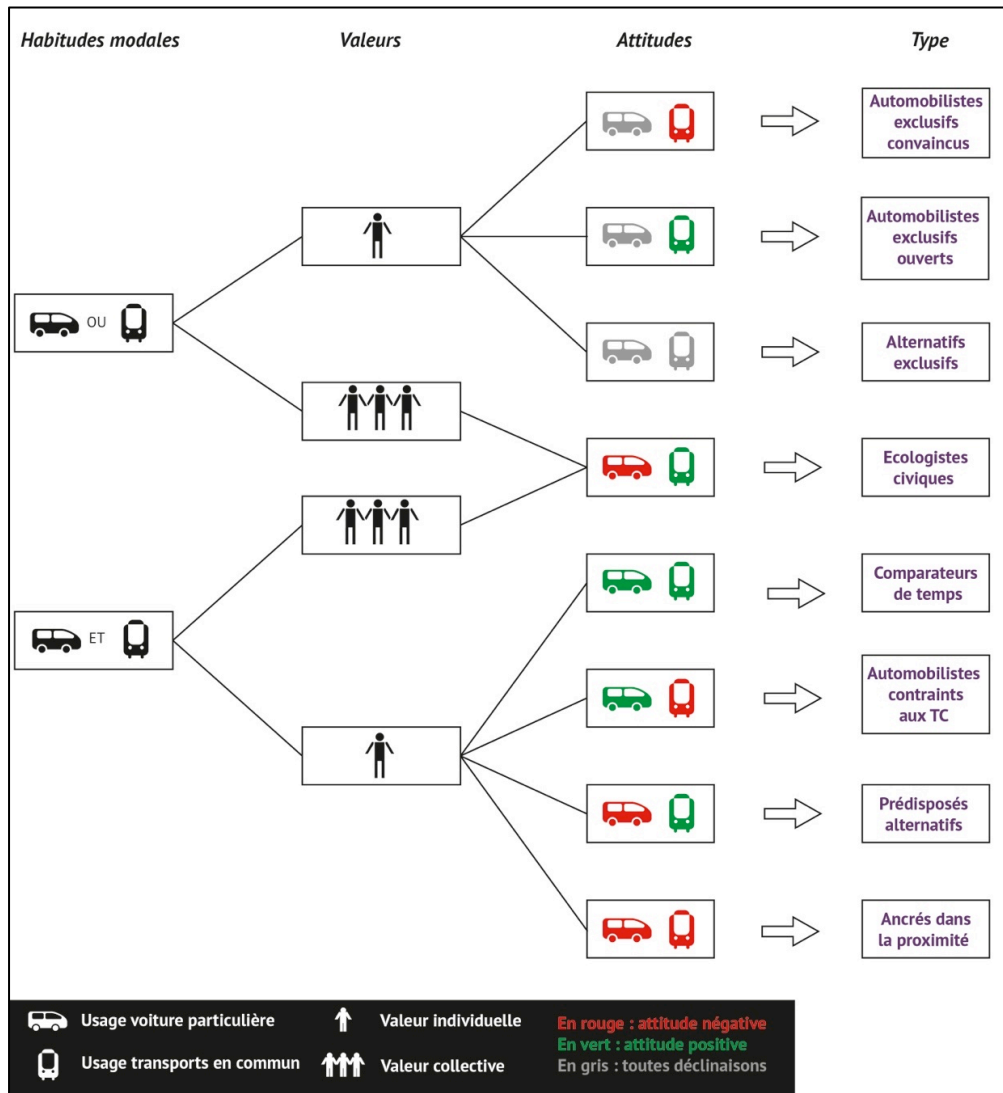
- **les « automobilistes exclusifs convaincus »** : ils n'utilisent que la voiture particulière dans la vie quotidienne et ont une mauvaise image des transports en commun. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce mode de transport ;
- **les « automobilistes exclusifs ouverts »** : ils n'utilisent que la voiture particulière dans la vie quotidienne mais n'ont pas une mauvaise image des transports en commun. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce mode de transport ;
- **les « modes alternatifs exclusifs »** : ils sont des captifs n'utilisant jamais la voiture particulière. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les transports en commun, la marche et le vélo ;
- **les « automobilistes contraints à l'usage des transports en commun »** : ils préfèrent utiliser la voiture particulière, mais sont contraints par les conditions de stationnement ou de circulation à utiliser un autre mode de transport pour certaines destinations quotidiennes ;
- **les « prédisposés aux modes alternatifs »** : ils préfèrent utiliser les transports en commun, la marche ou le vélo à la voiture particulière pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux modes de transport ;
- **les « comparateurs »** : ils utilisent le mode de transport le plus rapide. Ils ont une bonne connaissance de l'offre de transports en commun et de la voiture particulière et choisissent leurs modes de transport au cas par cas pour chaque déplacement. Ils constituent les usagers multimodaux par excellence ;

- **les « écologistes civiques »** : ils privilégient l'usage des moyens de transport écologiques pour être en accord avec leurs convictions ;
- **les « ancrés dans la proximité »** : ils n'aiment pas se déplacer par des modes de transport motorisés, leurs habitudes spatiales se structurent autour des modes actifs et de l'offre de proximité.

La construction théorique des huit sociotypes est schématisée ci-après. Les sociotypes permettent de distinguer les habitants selon :

- **leurs habitudes modales** entre les monomodaux qui utilisent un seul mode de transport et les multimodaux qui en utilisent plusieurs (même ponctuellement),
- **leurs valeurs** face à la mobilité selon qu'ils appréhendent les modes de transports de façon collective ou individuelle ;
- **leurs attitudes** à savoir s'ils se représentent les différents modes de transport de façon positive, négative ou neutre.

Figure 118 : Schéma de construction des sociotypes



Les deux sociotypes qui dominent : « automobilistes contraints à l'utilisation des transports en commun » et « ancrés dans la proximité »

Les deux tiers des usagers (61 %) sont représentés par deux des huit sociotypes, lesquels sont par conséquent très dominants.

Le sociotype le plus représenté est celui des « automobiles contraints à l'utilisation des transports en commun » (33 %). Ces usagers ont une bonne image de la voiture personnelle et une mauvaise image des transports en commun, mais ils sont contraints à l'usage des transports en commun par les difficultés de circulation, de stationnement et le coût de l'automobile en ville. **Ces usagers préféreraient utiliser la voiture particulière mais les politiques de restriction de son usage l'en empêchent.** En ce sens, tout comme la plupart des autres offres de voitures partagées (autopartage, covoiturage, taxi, etc.), **les services de transport avec chauffeur peuvent faciliter l'acceptabilité sociale des mesures dites « écomobiles ».**

Le second type le plus représenté est celui des « ancrés dans la proximité » (28 % des usagers). Ces usagers utilisent la voiture personnelle et les transports en commun mais ils ont une mauvaise image des deux. Ils sont donc enclins à se reporter sur l'ensemble des alternatives à ces deux modes et privilégient autant qu'ils le peuvent les modes actifs. De fait, leurs habitudes spatiales se structurent autour de l'offre de proximité qu'elle soit relative à l'emploi, aux services, aux équipements ou aux loisirs. **Les services avec chauffeur sont peut-être le seul mode de transport qu'ils utilisent volontiers et s'avèrent une opportunité pour élargir le territoire de prédilection des résidents.**

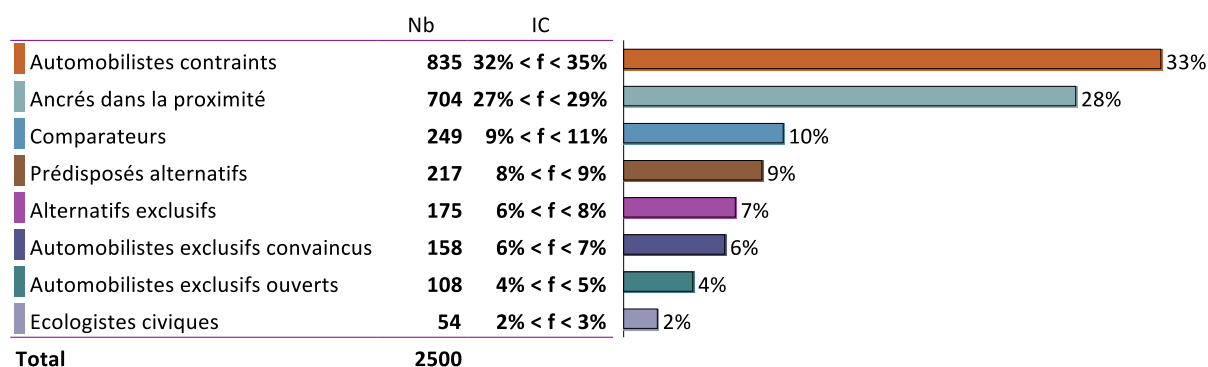
Il y a relativement peu de « comparateurs » parmi les usagers des services avec chauffeur (10 %), ce qui signifie que le service est plutôt simple à utiliser. Le développement de l'usage de ces services avec chauffeur commandés via des applications *smartphone* comme Uber est encore récent. On peut penser qu'à terme les « comparateurs » seront plus nombreux.

Par rapport à une étude menée auprès des habitants des villes-centres de plus de 100 000 habitants, les usagers d'Uber comptent une très forte part d' « automobilistes contraints » (33 % contre 8 %) et d' « ancrés dans la proximité » (28 % contre 7 %). À l'inverse, en comparaison de la population des villes-centres de plus de 100 000 habitants, **certains sociotypes sont sous-représentés** parmi les usagers d'Uber : **c'est le cas des « alternatifs exclusifs » (7 % contre 23 %), des « automobilistes exclusifs convaincus » (6 % contre 8 %), des « automobilistes exclusifs ouverts (4 % contre 15 %) et des « écologistes civiques » (2 % contre 10 %) (6t, 2010).**

La répartition des usagers d'Uber selon les sociotypes comporte des fortes similitudes avec la répartition des usagers d'Autolib' (6t, 2014). Les deux types les plus représentés parmi ces derniers sont également les « automobilistes contraints » (31 %) et les « ancrés dans la proximité » (30 %). Ainsi les ancrés dans la proximité sont autant représentés chez les usagers des services avec chauffeur que dans les différents services d'autopartage : 30 % chez Autolib'

Paris, 21 % chez Citiz, 27 % chez Communauto Paris³¹. **Les services de transport avec chauffeur et les services d'autopartage semblent donc s'adresser à des publics qui ont des dispositions semblables à l'égard des différents modes de transport.**

Figure 119 : Répartition des usagers d'Uber selon les sociotypes de la mobilité



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

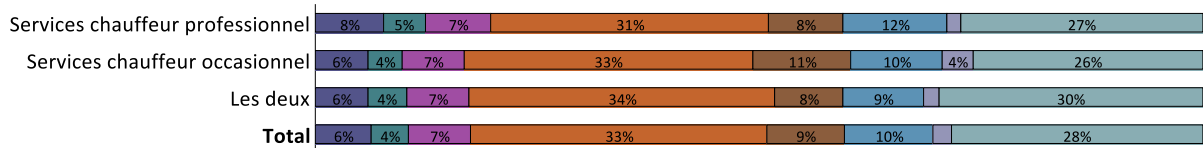
La répartition des usagers selon les sociotypes ne varie pas de manière significative selon le type de service utilisé (chauffeur professionnel ou occasionnel). Les usagers présentent donc des profils socioéconomiques différents selon le type de service utilisé, leurs motivations à l'usage de ces services ainsi que l'usage qu'ils en ont différent, mais au-delà de toutes ces différences, il s'agit d'usagers qui présentent les mêmes dispositions à l'usage des différents modes de transport.

³¹ 6t-bureau de recherche, 2014, ENA.3 – Enquête sur l'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib' Paris). L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?, p. 64.

Figure 120 - Sociotypes de la mobilité selon le type de service utilisé

	Automobilistes exclusifs convaincus	Automobilistes exclusifs ouverts	Alternatifs exclusifs	Automobilistes contraints	Prédisposés alternatifs	Comparateurs	Ecologistes civiques	Ancrés dans la proximité	Total
Services chauffeur professionnel	32	20	30	130	35	49	6	113	415
Services chauffeur occasionnel	41	26	47	220	74	70	24	174	676
Les deux	85	62	98	485	108	130	24	417	1409
Total	158	108	175	835	217	249	54	704	2500

p = 0,07 ; Khi2 = 22,24 ; ddl = 14 (PS)



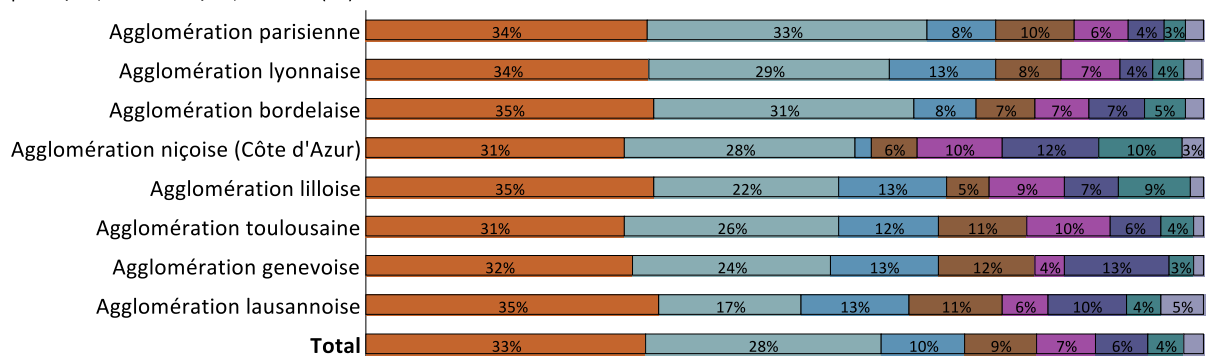
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

Si la **répartition des sociotypes** ne varie pas significativement selon le type de service utilisé, elle **varie sensiblement selon l'agglomération de résidence des usagers**. Si les « automobilistes contraints » sont représentés de manière équivalente dans l'ensemble des agglomérations, les « **ancrés dans la proximité** » sont **surreprésentés dans l'agglomération parisienne (33 % contre 28 % dans l'échantillon total), sans doute en raison de conditions de circulation plus difficiles que dans les autres agglomérations** (saturation de la voirie et des réseaux de transport en commun), **qui contribuent à une image négative tant des transports en commun que de la voiture personnelle, et à leur moindre équipement automobile**. En revanche, les « ancrés dans la proximité » sont significativement sous-représentés dans les agglomérations lilloise et lausannoise (respectivement 22 % et 17 %). Sur la Côte d'Azur, les « automobilistes exclusifs » sont fortement surreprésentés (22 % contre 10 % dans l'échantillon total). Cela signifie que dans cette agglomération, une part élevée d'usagers n'utilise jamais les transports en commun, utilise la voiture personnelle, mais considère néanmoins que les services avec chauffeur peuvent s'avérer plus appropriés que leur propre voiture dans certaines circonstances.

Figure 121 : Sociotypes de la mobilité selon l'agglomération de résidence

	Automobilistes contraints	Ancrés dans la proximité	Comparateurs	Prédisposés alternatifs	Alternatifs exclusifs	Automobilistes exclusifs convaincus	Automobilistes exclusifs ouverts	Ecologistes civiques	Total
Agglomération parisienne	270	267	65	76	51	34	20	17	800
Agglomération lyonnaise	169	144	63	40	35	19	19	11	500
Agglomération bordelaise	69	62	15	14	13	13	10	4	200
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	62	55	4	11	20	23	20	5	200
Agglomération lilloise	69	44	26	10	18	13	17	3	200
Agglomération toulousaine	62	51	24	21	20	12	8	2	200
Agglomération genevoise	64	47	26	23	7	25	6	2	200
Agglomération lausannoise	70	34	26	22	11	19	8	10	200
Total	835	704	249	217	175	158	108	54	2500

p = <0,01 ; Khi2 = 146,83 ; ddl = 49 (TS)



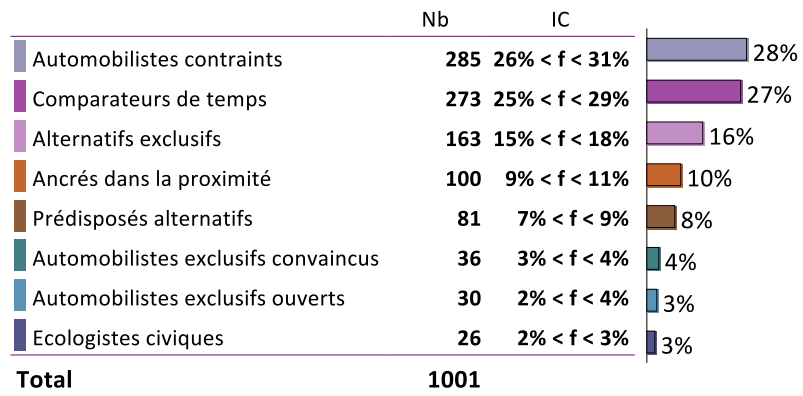
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 500 répondants ayant déjà utilisé Uber, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et ayant cité au moins un adjectif pour qualifier chacun des quatre modes dont l'image est étudiée.

Des usagers des services avec chauffeur davantage « ancrés dans la proximité » que les usagers du taxi

Les « automobilistes contraints » à l'usage des transports en commun sont également le sociotype le plus représenté (28 % des répondants) chez les usagers du taxi. Les « comparateurs » viennent juste derrière (27 %), soulignant que les usagers du taxi le prennent lorsqu'il est le plus rapide. Le fait que les comparateurs soient nombreux parmi les usagers du taxi rappelle également la spécificité du taxi : c'est une voiture avec chauffeur en maraude. L'utilisateur du taxi compare les offres disponibles : il peut décider d'héler le taxi qui passe près de lui dans la rue ou à l'inverse prendre un autre mode s'il ne trouve pas de taxi libre.

A la différence des usagers des services avec chauffeur, les « ancrés dans la proximité » ne sont qu'en quatrième position (10 %). Le taxi, en France du moins, n'apparaît pas comme un mode du quotidien, à la différence des services avec chauffeur.

Figure 122 : Répartition des usagers du taxi selon les sociotypes de la mobilité



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

A RETENIR : LA DISPOSITION DES USAGERS D'UBER A L'EGARD DES MODES DE TRANSPORT

Les services avec chauffeur jouissent d'une excellente image auprès de leurs usagers : il s'agit du mode dont ils sont de loin le plus satisfaits. A l'inverse, ces usagers ont une image négative des transports en commun. L'image qu'ils ont de la voiture est contrastée et contradictoire d'un usager à l'autre. Le vélo paraît assez peu envisagé sous un angle utilitaire (la rapidité, le coût), et davantage envisagé comme un mode lié aux loisirs.

Le rapport à l'offre de transport est différent selon le service utilisé : tandis que les usagers des services avec chauffeur occasionnel sont avant tout dans une recherche d'efficacité (rapport coût / temps de parcours), les usagers des services avec chauffeur professionnel, sans perdre de vue la dimension utilitaire, abordent davantage l'offre de transport sous l'angle du confort et de l'agrément.

Le sociotype dominant parmi les usagers des services avec chauffeur est celui des « automobilistes contraints à l'utilisation des transports en commun ». Ils préféreraient utiliser la voiture particulière mais les politiques de restriction de son usage l'en empêchent. En ce sens, tout comme la plupart des autres offres de voitures partagées (autopartage, covoiturage, taxi, etc.), les services de transport avec chauffeur peuvent faciliter l'acceptabilité sociale des mesures dites « écomobiles ».

Le second sociotype le plus représenté est « l'ancré dans la proximité ». C'est un usager qui privilégie toujours les modes actifs à la voiture personnelle ou aux transports collectifs. De fait, ses habitudes spatiales se structurent autour de l'offre de proximité qu'elle soit relative à l'emploi, aux services, aux équipements ou aux loisirs. Si les ancrés dans la proximité sont autant représentés dans les différents services d'autopartage, ils sont minoritaires chez les usagers du taxi. En ce sens, les services avec chauffeur s'avèrent être une meilleure opportunité que les taxis pour élargir le territoire de prédilection des résidents.

Les « comparateurs de temps » sont peu représentés chez les usagers des services avec chauffeur alors qu'ils sont très présents chez les usagers du taxi. Cela tient à un usage opportuniste du taxi lié à la pratique de la maraude : un usager du taxi peut décider d'héler un taxi si l'un passe devant lui dans la rue ou à l'inverse de prendre un autre mode s'il ne trouve pas de taxi.

La répartition des sociotypes ne varie pas selon le type de service utilisé (chauffeur professionnel ou occasionnel) : si les usagers des deux types de services présentent des profils, des motivations et pratiques différents, ils se ressemblent par leur disposition à l'égard des différents modes de transport.

3. ESTIMER LES IMPACTS

3.1 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les services avec chauffeur influent sur les comportements de mobilité...

Près des deux tiers des usagers (64 %) estiment que leurs changements d'habitudes en matière d'utilisation des modes de transport sont directement dus à leur utilisation des services avec chauffeur. Quelles sont la nature et l'ampleur de ces changements ? Comment l'équipement des usagers en moyens de transport et leur fréquence d'usage des différents modes de transport évoluent-ils ?

Figure 123 : Répartition des usages d'Uber selon le principal facteur d'évolution des comportements de mobilité

Diriez-vous que vos changements d'habitudes en matière d'utilisation des modes de transport sont principalement dus :

	Nb	IC	
A votre utilisation des solutions de transport avec conducteur ([V16], etc.)	4155	63% < f < 65%	64%
A d'autres événements dans votre vie (naissance, déménagement, changement d'emploi, etc.)	2321	35% < f < 37%	36%
Total	6476		

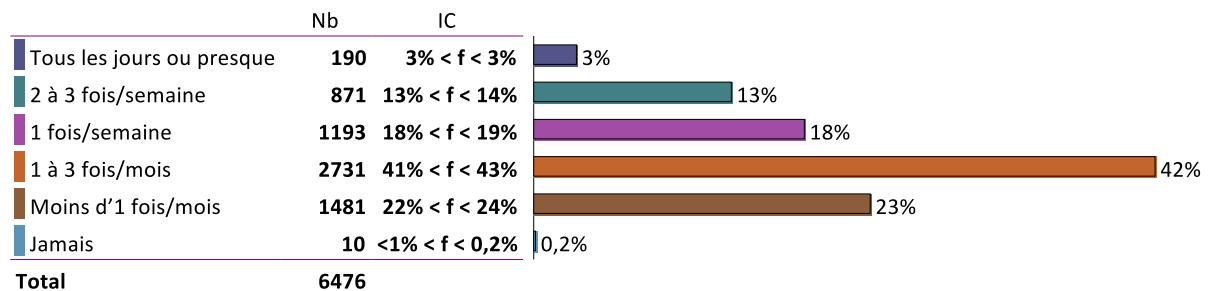
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers utilisent les services avec chauffeur sur une base régulière : un tiers d'entre eux (34 %) les utilisent au moins une fois par semaine et 42 % les utilisent une à trois fois par mois. Ils sont seulement 23 % à les utiliser moins d'une fois par mois.

Les usagers de ces services réalisent en moyenne 4 déplacements par mois avec ces services. Il est très vraisemblable qu'un mode de transport utilisé sur une base aussi régulière ait un impact sur les comportements de mobilité de ses usagers.

Figure 124 : Fréquence d'usage des services avec chauffeur

A quelle fréquence utilisez-vous les solutions de transport avec conducteur (... , etc.) ?



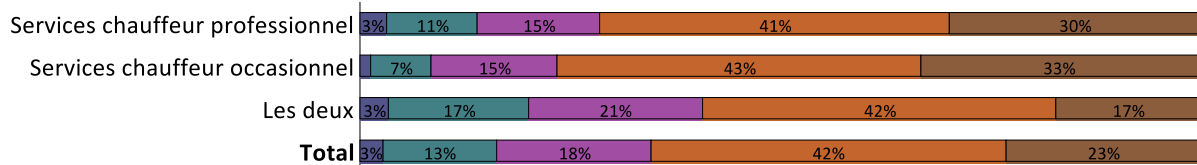
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers qui utilisent les différents types de service avec chauffeur sont 20 % à les utiliser plusieurs fois par semaine (contre 16 % pour l'ensemble de l'échantillon). Ce sont des usagers très réguliers car ils sont 83 % d'entre eux à utiliser ces services au moins une fois par mois (contre 77 % en général).

Figure 125 : Fréquence d'usage des services avec chauffeur en fonction du type de service utilisé

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Services chauffeur professionnel	39	125	172	487	351	1	1175
Services chauffeur occasionnel	20	102	218	624	472	6	1442
Les deux	131	644	803	1620	658	3	3859
Total	190	871	1193	2731	1481	10	6476

p = 0,00 ; Khi2 = 277,83 ; ddl = 10 (TS)

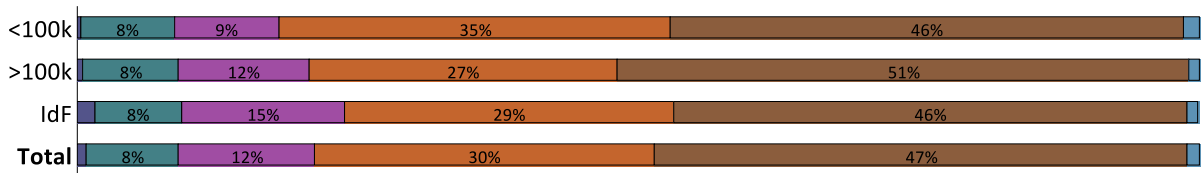


Au contraire, **les usagers du taxi sont des usagers beaucoup plus occasionnels**. Ils sont un peu plus de la moitié (51 %) à l'utiliser au moins une fois par mois. Même si la part des usagers qui utilisent le taxi au moins une fois par semaine (21 % de l'échantillon) est notable, elle reste bien en deçà de la part des usagers des services avec chauffeur qui les utilisent au moins une fois par semaine (34 %).

Figure 126 : Fréquence d'usage du taxi

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/semaine	1 fois/semaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
<100k	1	24	27	100	131	4	287
>100k	2	29	40	94	174	3	342
IdF	6	29	54	109	170	4	372
Total	9	82	121	303	475	11	1001

p = 0,3 ; Khi2 = 12 ; ddl = 10 (NS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, sondage en ligne auprès de 1001 usagers du taxi en France

... et entraînent une démotorisation légère, mais statistiquement significative de ses usagers.

Avant de commencer à utiliser les services Uber, 33 % des répondants n'avaient aucune voiture dans leur ménage ; à l'heure actuelle, ils sont 34 % à n'en posséder aucune.

Figure 127 : Répartition des usagers d'Uber selon le nombre de voitures possédées dans le ménage, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Aucune	1	2 ou plus	Total
VP avant	2105	2698	1673	6476
VP maintenant	2228	2655	1593	6476

	Aucune	1	2 ou plus
VP avant	33%	42%	26%
VP maintenant	34%	41%	25%

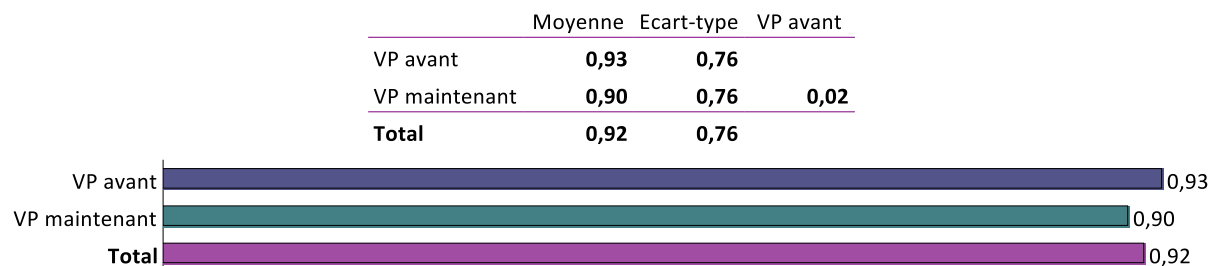
p = <1 ; Khi2 = 6 ; ddl = 2 (PS)

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

En supposant que les usagers qui déclarent posséder « deux voitures ou plus » dans leur ménage disposent tous de deux voitures dans leur ménage, le nombre moyen de voitures possédées dans le ménage de chaque répondant passe de 0,93 à 0,90 suite à l'utilisation des

services avec chauffeur, soit une diminution de 3 %. L'évolution est donc légère mais statistiquement significative³².

Figure 128 : Nombre moyen de voitures possédées dans le ménage d'un usager d'Uber, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Aux usagers qui possèdent actuellement une ou plusieurs voitures dans leur ménage et dont l'équipement automobile n'a pas évolué suite à l'adoption des services avec chauffeur, nous avons demandé s'ils envisageaient, grâce à ces mêmes services, de séparer de la voiture, ou d'une des voitures, de leur ménage dans les douze mois à venir. **Parmi les usagers concernés par la question, 7 % envisagent de se séparer d'une voiture dans cette période.**

³² Le test de significativité statistique pour l'évolution du nombre moyen de voitures possédées par les ménages des locataires est le calcul d'une « valeur-p », indiquée en bas à droite du tableau (« 0,02 »). La valeur-p exprime le pourcentage de chances d'obtenir un résultat au moins aussi « extrême » que celui qui est observé, en admettant qu'une « hypothèse nulle » soit vraie. Ici, le résultat est la variation de 0,93 à 0,90 du nombre de voitures possédées par ménage en moyenne ; l'« hypothèse nulle » est qu'il n'existe pas de corrélation entre le fait que les répondants utilisent les services avec chauffeur et le fait que le nombre de voitures moyen de voitures possédées dans leur ménage évolue. La valeur-p s'élevant à 0,02 indique que la probabilité de constater une variation au moins aussi grande dans la réalité, en considérant que l'hypothèse nulle est vraie, s'élève à 2 %. Nous ralliant à l'opinion répandue selon laquelle une valeur-p inférieure à 0,05 indique qu'il existe une présomption légitime contre « l'hypothèse nulle », nous concluons que la variation observée du nombre moyen de voitures par ménage est significative, c'est-à-dire qu'elle exprime avec une probabilité suffisante l'existence d'une corrélation entre l'utilisation des services avec chauffeur et l'évolution de la motorisation des ménages.

Figure 129 : Part des usagers d'Uber envisageant de se séparer d'une voiture dans les 12 mois suivant le sondage grâce aux services avec chauffeur

Grâce aux solutions de transport avec conducteur, pensez-vous vous séparer de votre voiture/l'une de vos voitures dans les 12 mois à venir ?



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 3 935 répondants ayant déjà utilisé Uber, possédant au moins une voiture dans leur ménage et dont le nombre de voitures possédées dans le ménage n'a pas évolué depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur

Aux usagers qui ont déclaré qu'ils n'envisagent pas de se séparer d'une voiture, nous avons demandé si, sans les services avec chauffeur, ils devraient acheter une voiture ou une voiture supplémentaire. Seuls 3 % des usagers répondent par l'affirmative.

Figure 130 : Part des usagers d'Uber déclarant que les services avec chauffeur leur permettent d'éviter l'achat d'une voiture

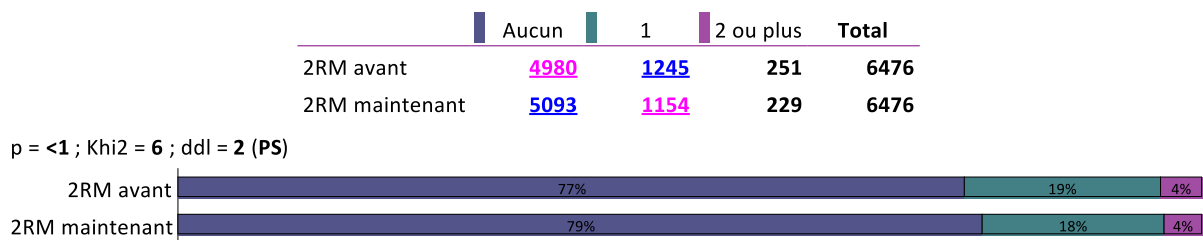
Sans les solutions de transport avec conducteur (...), pensez-vous que vous devriez acheter une voiture / une voiture supplémentaire ?



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 3 935 répondants ayant déjà utilisé Uber, possédant au moins une voiture dans leur ménage, dont le nombre de voitures possédées dans le ménage n'a pas évolué depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur et qui n'envisagent pas de se séparer d'une voiture dans les 12 mois à venir grâce à l'utilisation des services avec chauffeur

L'évolution du nombre de deux-roues motorisés possédés par les ménages est également limitée. 77 % des usagers ne possédaient aucun deux-roues motorisé dans leur ménage avant de commencer à utiliser les services avec chauffeur ; ils sont aujourd'hui 79 %.

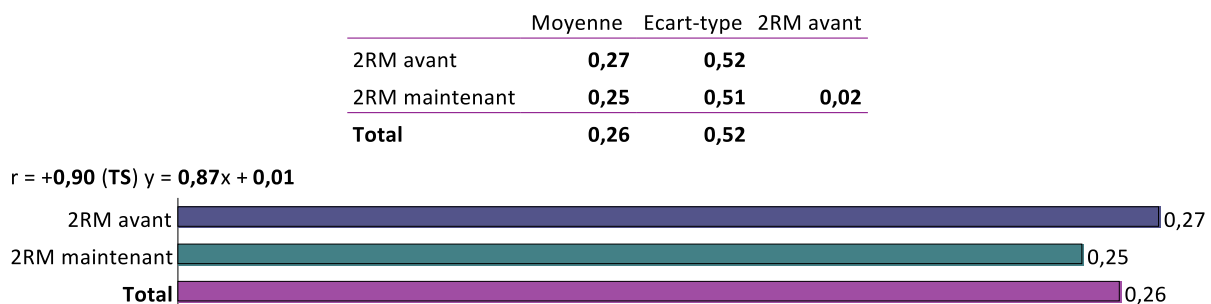
Figure 131 : Répartition des usagers d'Uber selon le nombre de deux-roues motorisés possédés dans le ménage, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Comme pour la voiture personnelle, l'évolution du nombre moyen de deux-roues motorisés possédés par ménage est faible (de 0,27 à 0,25), mais significative.

Figure 132 : Nombre moyen de deux-roues motorisés possédés dans le ménage d'un usager d'Uber, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Parmi les usagers qui possèdent un ou plusieurs deux-roues motorisés et dont l'équipement en deux-roues motorisés n'a pas évolué depuis l'adoption des services avec chauffeur, 6 % envisagent de se séparer d'un deux-roues motorisé dans les mois à venir grâce à ces services.

Figure 133 : Part des usagers d'Uber envisageant de se séparer d'un deux-roues motorisé dans les 12 mois suivant le sondage grâce aux services avec chauffeur

Grâce aux solutions de transport avec conducteur (...), pensez-vous vous séparer de votre deux-roues motorisé / l'un de vos deux-roues motorisés dans les 12 mois à venir ?



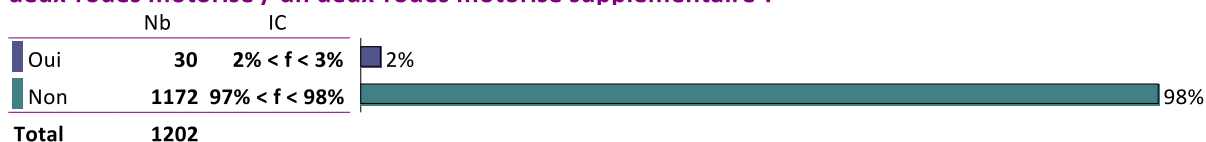
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 3 935 répondants ayant déjà utilisé Uber, possédant au moins

un deux-roues motorisé dans leur ménage et dont le nombre de deux-roues motorisés possédés dans le ménage n'a pas évolué depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur

Parmi les usagers qui ont répondu négativement à la question précédente, seuls 2 % pensent que sans les services avec chauffeur, ils seraient contraints d'acheter un deux-roues motorisé ou un deux-roues motorisé supplémentaire.

Figure 134 : Part des usagers d'Uber déclarant que les services avec chauffeur leur permettent d'éviter l'achat d'une voiture

Sans les solutions de transport avec conducteur (... , etc.), pensez-vous que vous devriez acheter un deux-roues motorisé / un deux-roues motorisé supplémentaire ?



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 3 935 répondants ayant déjà utilisé Uber, possédant au moins un deux-roues motorisé dans leur ménage, dont le nombre de deux-roues motorisés possédés dans le ménage n'a pas évolué depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur et qui n'envisagent pas de se séparer d'un deux-roues motorisé dans les 12 mois à venir grâce à l'utilisation des services avec chauffeur

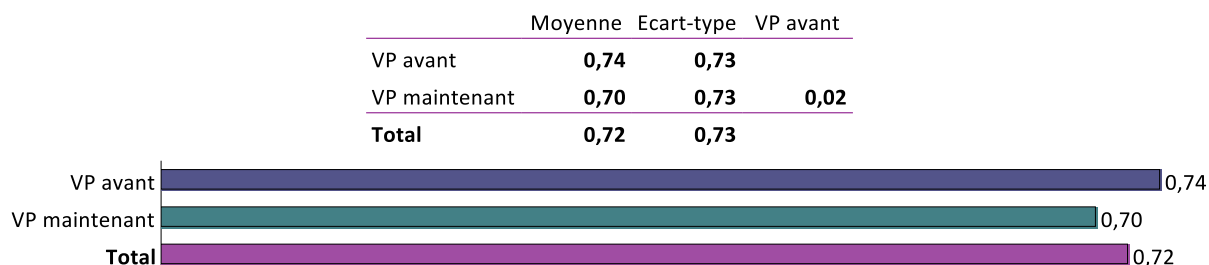
L'équipement en véhicules motorisés des ménages et les réponses aux questions sur son évolution envisagée ne varient pas de façon marquante selon le service utilisé ni selon l'agglomération de résidence.

22 000 voitures en moins dans l'agglomération parisienne grâce aux services avec chauffeur

Nous souhaitons déterminer combien de voitures Uber a supprimées **dans l'agglomération parisienne**. Dans cette même agglomération, **le nombre moyen de voitures dans le ménage de chaque répondant s'élevait à 0,74 avant l'utilisation des services avec chauffeur ; il s'élève aujourd'hui à 0,70, soit une diminution de 5,4 % du nombre de voitures possédées**. Cette diminution est plus faible en pourcentage que celle du parc de voitures possédées par les

usagers franciliens d'Autolib' (-23 %) et de Communauto (-67 %) ³³.

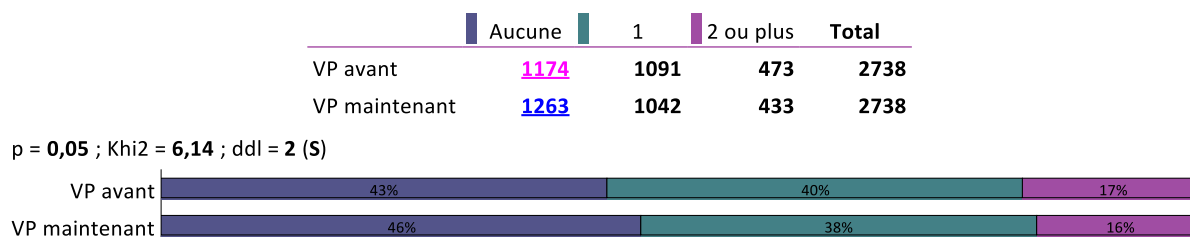
Figure 135 : évolution du nombre moyen de voitures possédées dans le ménage de chaque usager d'Uber résidant dans l'agglomération parisienne



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 738 répondants ayant déjà utilisé Uber et résidant dans l'agglomération parisienne.

Pourtant, **en valeur absolue, par l'étendue de son public, Uber a déjà supprimé plus de voitures qu'Autolib' et Communauto réunis en Île-de-France.** En supposant toujours que les usagers qui déclarent posséder « deux voitures ou plus » dans leur ménage disposent tous de deux voitures dans leur ménage, le nombre de voitures possédées par les usagers de l'échantillon est passé de $(1\ 091 + 473 * 2 =) 2\ 037$ à $(1\ 042 + 433 * 2 =) 1\ 908$. Le parc de voitures possédé par les usagers de l'échantillon a donc diminué de $(2\ 037 - 1\ 908 =) 129$ voitures.

Figure 136 : Répartition des usagers d'Uber selon le nombre de voitures possédées dans le ménage, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment de l'enquête (« maintenant »)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 738 répondants ayant déjà utilisé Uber et résidant dans l'agglomération parisienne.

³³ En Ile-de-France, le nombre moyen de voitures par ménage chez les usagers du service d'autopartage en trace directe Autolib' s'élevait à 0,64 avant l'utilisation d'Autolib' ; il s'élève aujourd'hui à 0,49, soit une diminution de 23 %. Le nombre moyen de voitures par ménage chez les usagers du service d'autopartage en boucle Communauto s'élevait à 0,47 avant l'utilisation de Communauto ; il s'élève aujourd'hui à 0,16, soit une diminution de 23 % (6t-bureau de recherche, 2014).

Les 621 171 utilisateurs d'Uber ayant utilisé le service au moins une fois dans les douze derniers mois et inscrits dans l'agglomération parisienne³⁴ sont environ 227 fois plus nombreux (= $621\,171 / 2\,738$) que les usagers présents dans notre échantillon et qui résident également dans l'agglomération parisienne. En multipliant le nombre de 129 voitures supprimées dans notre sous-échantillon de résidents de l'agglomération parisienne par 227, nous pouvons estimer qu'à l'heure actuelle, Uber aurait déjà permis à ses usagers résidant dans l'agglomération parisienne de se séparer de 29 283 voitures personnelles (= $129 * 227$).

En juin 2015, 7 000 chauffeurs professionnels ont réalisé au moins un déplacement dans l'agglomération parisienne via l'application Uber. Avec l'hypothèse d'un véhicule acheté par chauffeur professionnel, ces 7 000 véhicules achetés remplacent les 29 283 voitures personnelles dont les usagers résidant dans l'agglomération parisienne se sont séparés (nous ne prenons pas en compte les 2 000 chauffeurs occasionnels travaillant avec Uber qui circulent dans l'agglomération parisienne car nous supposons qu'ils auraient acheté leur voiture même si Uber n'avait pas existé). Nous pouvons donc en déduire que **chaque voiture mise en circulation dans le cadre des services Uber remplacerait environ 4 voitures personnelles** (= $29\,283 / 7\,000$).

Dans une précédente étude sur Autolib' (6t, 2014), nous avons estimé que chaque voiture Autolib' remplace 3 voitures personnelles. Au 14 juin 2015, Autolib' comptait 3 276 voitures en service³⁵. Nous pouvons donc estimer qu'à l'heure actuelle, Autolib' a entraîné la suppression d'environ 10 000 voitures (= $3\,276 * 3$) dans l'agglomération parisienne, contre environ 22 000 (= $29\,283 - 7\,000$) pour Uber. De plus, le parc de voitures Autolib' n'est pas voué à s'accroître fortement (3 500 voitures étant le nombre de voitures envisagé à la pleine maturité du service), tandis qu'Uber possède vraisemblablement une marge de développement dans l'agglomération parisienne.

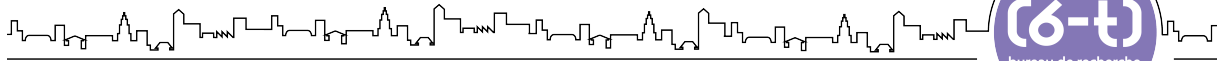
Dans cette même étude, nous avons calculé que chaque voiture du service d'autopartage en boucle³⁶ francilien Communauto remplace 7 voitures particulières. Cependant, parce qu'il reste confidentiel, ce service n'a remplacé selon nos calculs qu'un peu moins de 800 voitures personnelles (6t, 2014).

Par conséquent, **Uber peut être considéré comme le service de voitures partagées qui a supprimé le plus de voitures personnelles dans l'agglomération parisienne.**

³⁴ Source : Uber au 10 juillet 2015.

³⁵ Source : Autolib' Metropole – url : <https://drive.google.com/file/d/0B8MFxB5Yv00kS25odXdGeVNxNmc/view> (consulté le 02/07/2015).

³⁶ Le terme « en boucle » qualifie les systèmes d'autopartage avec l'utilisateur doit rendre la voiture dans la station où il l'a empruntée (contrairement au service Autolib', avec lequel l'utilisateur peut rendre la voiture dans une autre station que celle de départ).



3.2 IMPACTS EN TERMES DE MOBILITE

Les impacts en termes de mobilité sur l'ensemble de l'échantillon

Outre leurs impacts environnementaux, les services avec chauffeur créent-ils de la mobilité ? Comment s'insèrent-ils dans l'offre de transport existante ? Entretiennent-ils avec les autres modes de transport des relations de complémentarité ou de concurrence ?

Les services avec chauffeur permettent de nouveaux déplacements

Si 64 % des répondants estiment que leur utilisation des services avec chauffeur a changé leur comportement en matière d'usage des modes de transport, **40 % déclarent que grâce aux services avec chauffeur, ils réalisent des déplacements qu'ils ne réalisaient pas avant**. Il semble donc les services avec chauffeur créent une mobilité qui n'existait pas auparavant.

Figure 137 : Part des usagers qui considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur

Diriez-vous que depuis que vous utilisez ces solutions, vous réalisez des déplacements que vous ne réalisiez pas avant ?



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

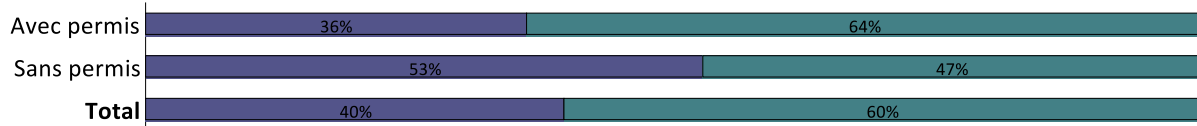
Cette augmentation de la mobilité est encore plus marquée pour les usagers qui n'ont pas le permis de conduire. Ils sont 53 % à considérer qu'ils font désormais davantage de déplacements.

Figure 138 : Part des usagers qui considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur, selon qu'ils possèdent ou non le permis de conduire

Diriez-vous que depuis que vous utilisez ces solutions, vous réalisez des déplacements que vous ne réalisiez pas avant ?
le permis de conduire ?

	Oui	Non	Total
Avec permis	1867	3284	5151
Sans permis	701	624	1325
Total	2568	3908	6476

p = <0,01 ; Khi2 = 122,24 ; ddl = 1 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Parmi l'ensemble des usagers qui ont déclaré réaliser de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur, **89 % indiquent qu'ils réalisent tout ou partie de ces nouveaux déplacements en soirée** et 34 % qu'ils en réalisent tout ou partie en journée.

Figure 139 : Répartition temporelle des nouveaux déplacements

A quel moment de la journée réalisez-vous ces déplacements ? (plusieurs réponses possibles)

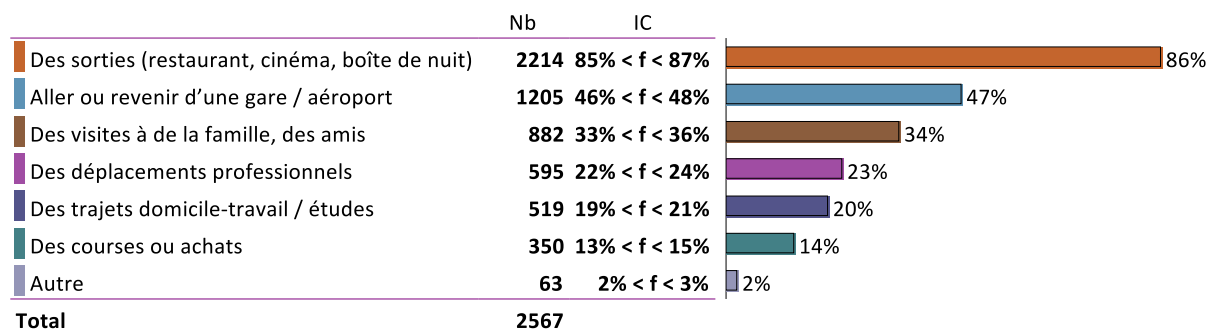
	Nb	IC	
En journée	863	32% < f < 35%	34%
En soirée	2283	88% < f < 90%	89%
Total	2567		

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 567 répondants ayant déjà utilisé Uber et déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions avec chauffeur

Les nouveaux déplacements réalisés sont avant tout des sorties (pour 86 % des répondants à la question). Les services avec chauffeur créent donc une mobilité liée aux sorties la nuit et contribuent à l'activité économique nocturne.

Figure 140 : Répartition par motif des nouveaux déplacements

Pour quel(s) motif(s) ? (plusieurs réponses possibles)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 567 répondants ayant déjà utilisé Uber et déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions avec chauffeur

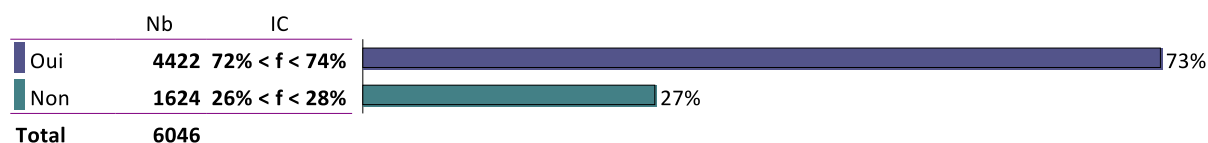
Pour rappel, **les usagers des services avec chauffeur réalisent en moyenne 4 déplacements par mois avec ces services**. C'est plus que les usagers du taxi qui en réalisent en moyenne 2,5 déplacements par mois. 34 % des usagers des services avec chauffeur réalisent au moins un déplacement par semaine tandis que les usagers du taxi ne sont que 21 % à se déplacer en taxi au moins une fois par semaine.

Les services avec chauffeur viennent combler un vide dans l'offre de transport, surtout la nuit

Lorsque nous avons invité les usagers à décrire leur dernier déplacement avec Uber, nous leur avons également demandé s'ils estimaient qu'ils auraient pu réaliser ce même déplacement avec un autre mode de transport. **Plus d'un quart d'entre eux (27 %) estiment qu'ils n'auraient pas pu le réaliser avec un autre mode qu'Uber. Par conséquent, si Uber n'avait pas existé, ils ne se seraient selon toute vraisemblance pas déplacés. Uber apparaît donc bien comme un service créateur de mobilité.**

Figure 141 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber

Auriez-vous pu utiliser un autre mode de transport que ... ?



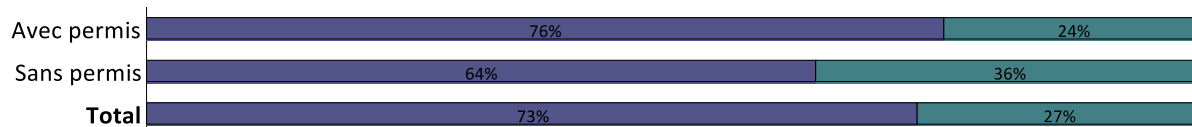
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 046 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées et ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence.

La proportion d’usagers qui n’auraient pas pu réaliser leur dernier déplacement sans les services avec chauffeur est encore plus marquée chez les usagers qui n’ont pas le permis de conduire. Ainsi, ils sont plus d’un tiers (36 %) à déclarer qu’ils n’auraient pas pu réaliser leur dernier déplacement sans les services avec chauffeur.

Figure 142 : Part des usagers estimant qu’ils auraient pu utiliser un autre mode qu’Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon qu’ils possèdent ou non le permis de conduire

	Oui	Non	Total
Avec permis	3630	1170	4800
Sans permis	792	454	1246
Total	4422	1624	6046

p = <0,01 ; Khi2 = 73,25 ; ddl = 1 (TS)



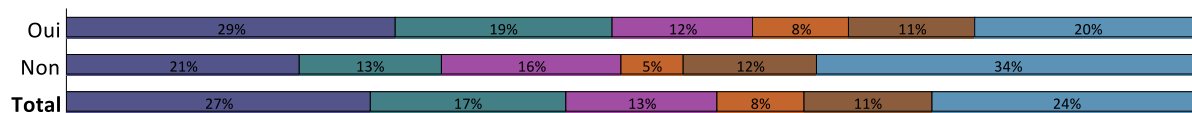
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 046 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l’une des agglomérations étudiées et ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence.

Les usagers qui estiment qu’ils n’auraient pas pu utiliser un autre mode de transport sont avant tout des usagers qui ont fait leur dernier déplacement avec Uber la nuit le week-end (34 %, contre 20 % des usagers qui auraient pu utiliser un autre mode de transport) ou la nuit la semaine (16 % contre 12 % des usagers qui auraient pu utiliser un autre mode de transport). Il existe donc bien une complémentarité entre Uber et les transports en commun, le premier devenant pour certains usagers le seul moyen de se déplacer quand les seconds ne circulent pas.

Figure 143 : Part des usagers estimant qu’ils auraient pu utiliser un mode qu’Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon l’horaire de ce dernier déplacement

	En semaine, entre 8h et 20h	En semaine, entre 20h et minuit	En semaine, entre minuit et 8h	Le week-end, entre 8h et 20h	Le week-end, entre 20h et minuit	Le week-end, entre minuit et 8h	Total
Oui	1286	845	546	368	494	883	4422
Non	333	204	257	88	192	550	1624
Total	1619	1049	803	456	686	1433	6046

p = <0,1 ; Khi2 = 183,3 ; ddl = 5 (TS)



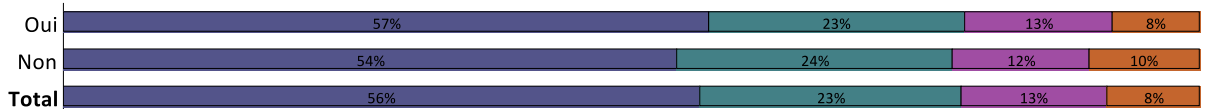
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 046 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées et ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence.

En revanche, la proportion d'usagers qui ont réalisé un déplacement en lien avec la périphérie n'est pas plus élevée parmi ceux qui indiquent qu'ils n'auraient pas pu prendre un autre mode de transport. **Les services avec chauffeur semblent davantage combler une absence d'alternatives d'un point de vue temporel que spatial, ce qui ne signifie pas que le service ne contribue pas à désenclaver certaines périphéries.**

Figure 144 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon l'origine et la destination de ce dernier déplacement

	Centre --> centre	Centre --> périphérie	Périphérie --> centre	Périphérie --> Périphérie	Total
Oui	2515	1000	572	335	4422
Non	878	393	197	156	1624
Total	3393	1393	769	491	6046

p = 0,02 ; Khi2 = 9,6 ; ddl = 3 (S)



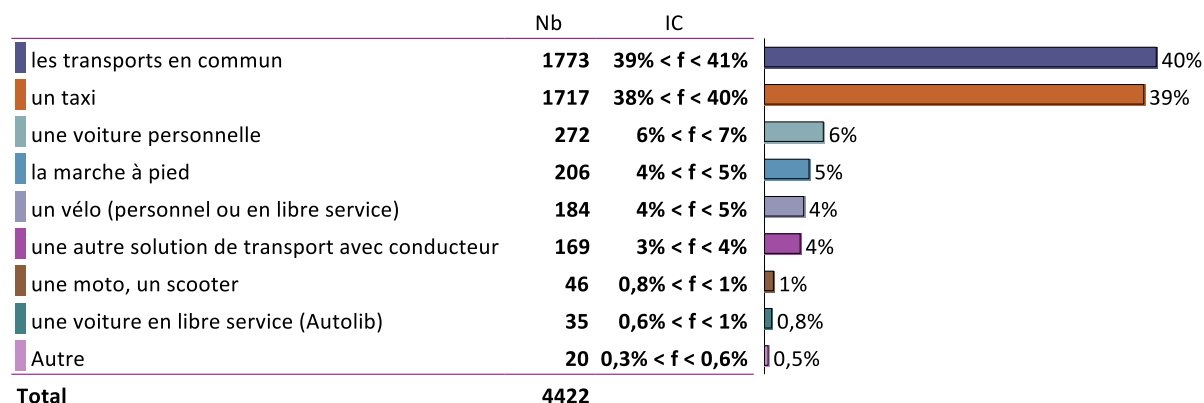
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 046 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées et ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence.

Quand des services avec chauffeur ne sont pas disponibles, le taxi et les transports en commun deviennent les principales alternatives...

Les usagers qui déclarent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode lors de leur dernier déplacement avec Uber auraient utilisé le taxi pour 39 % d'entre eux, mais aussi les transports en commun, pour 40 % d'entre eux. Les services avec chauffeur semblent entrer dans une relation de complémentarité avec les transports en commun quand ceux-ci ne circulent pas ou peu, mais peuvent aussi s'inscrire dans une relation de concurrence avec eux.

Figure 145 : Répartition des usagers selon le mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber

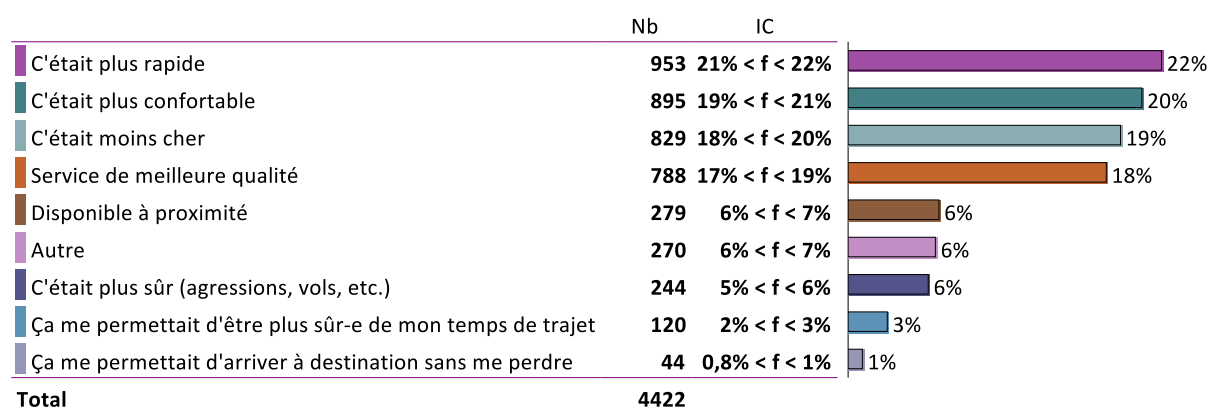
Si oui, quel mode de transport auriez-vous pris ? (une seule réponse possible)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 422 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

Quand un autre mode qu'Uber aurait pu être utilisé, le principal avantage d'Uber sur cet autre mode est généralement d'être plus rapide (22 % des réponses), plus confortable (20 %), moins cher (19 %) ou de proposer un service de meilleure qualité (18 %).

Figure 146 : Avantage d'Uber sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 422 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

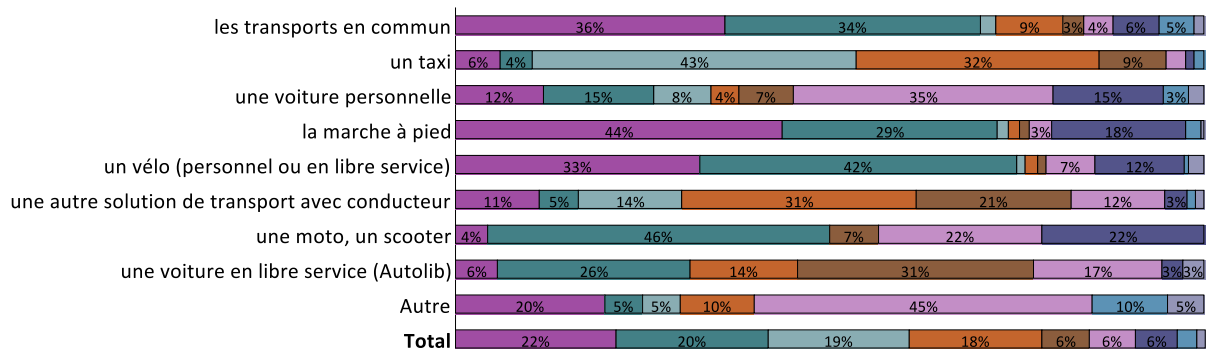
L'avantage d'Uber en termes de rapidité s'exerce surtout par rapport aux transports en commun (36 % des usagers qui auraient pu prendre les transports en commun ont pris Uber

principalement parce que c'était plus rapide), à la marche à pied (44 %) et au vélo (33 %). Uber est aussi préféré à ces modes pour son confort : 34 % des usagers qui auraient pu prendre les transports en commun ont préféré Uber pour le confort ; idem pour 29 % des usagers qui auraient pu marcher et 42 % des usagers qui auraient pu prendre un vélo.

Figure 147 : Avantage d'Uber sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber, selon le mode de transport

	C'était plus rapide	C'était plus confortable	C'était moins cher	Service de meilleure qualité	Disponible à proximité	Autre	C'était plus sûr (agressions, vols, etc.)	Ça me permettait d'être plus sûr-e de mon temps de trajet	Ça me permettait d'arriver à destination sans me perdre	Total
les transports en commun	639	604	38	158	49	69	110	80	26	1773
un taxi	105	74	741	554	156	43	19	22	3	1717
une voiture personnelle	32	40	21	10	20	94	40	9	6	272
la marche à pied	90	59	3	3	3	6	37	4	1	206
un vélo (personnel ou en libre service)	60	78	2	3	2	12	22	1	4	184
une autre solution de transport avec conducteur	19	9	23	53	35	21	5	2	2	169
une moto, un scooter	2	21	0	0	3	10	10	0	0	46
une voiture en libre service (Autolib)	2	9	0	5	11	6	1	0	1	35
Autre	4	1	1	2	0	9	0	2	1	20
Total	953	895	829	788	279	270	244	120	44	4422

p = <0,01 ; Khi2 = 3166,81 ; ddl = 64 (TS)



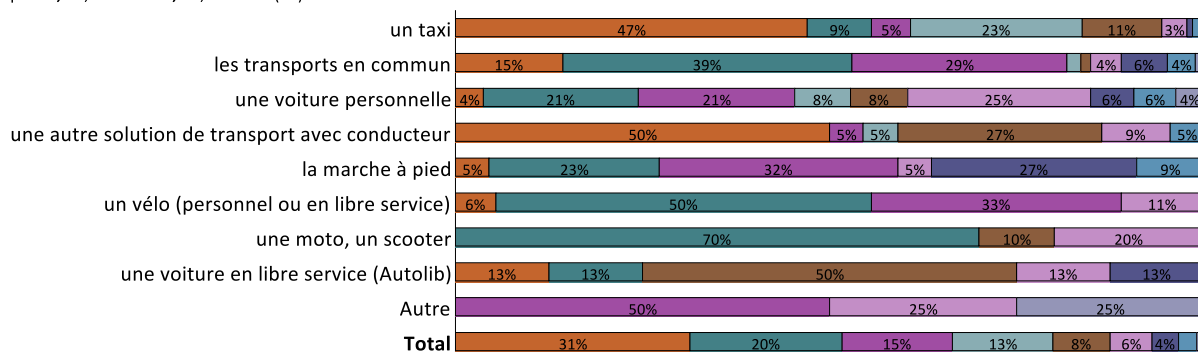
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 422 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

Pour les usagers des services avec chauffeur professionnel, c'est la qualité de service et le confort qui dominent. Ainsi, 47 % des usagers qui auraient pu prendre le taxi lui ont préféré les services avec chauffeur professionnel pour la qualité de service et 39 % qui auraient pu prendre les transports en commun ont opté pour Uber pour le confort.

Figure 148 : Avantage des services Uber avec chauffeur professionnel sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec les services Uber avec chauffeur professionnel, selon le mode de transport

	Service de meilleure qualité	C'était plus confortable	C'était plus rapide	C'était moins cher	Disponible à proximité	Autre	C'était plus sûr (agressions, vols, etc.)	Ça me permettait d'être plus sûr-e de mon temps de trajet	Ça me permettait d'arriver à destination sans me perdre	Total
un taxi	214	39	24	104	48	15	4	5	2	455
les transports en commun	38	101	75	5	3	11	16	10	3	262
une voiture personnelle	2	11	11	4	4	13	3	3	2	53
une autre solution de transport avec conducteur	11	0	1	1	6	2	0	1	0	22
la marche à pied	1	5	7	0	0	1	6	2	0	22
un vélo (personnel ou en libre service)	1	9	6	0	0	2	0	0	0	18
une moto, un scooter	0	7	0	0	1	2	0	0	0	10
une voiture en libre service (Autolib)	1	1	0	0	4	1	1	0	0	8
Autre	0	0	2	0	0	1	0	0	1	4
Total	268	173	126	114	66	48	30	21	8	854

p = <0,01 ; Khi2 = 532,88 ; ddl = 64 (TS)



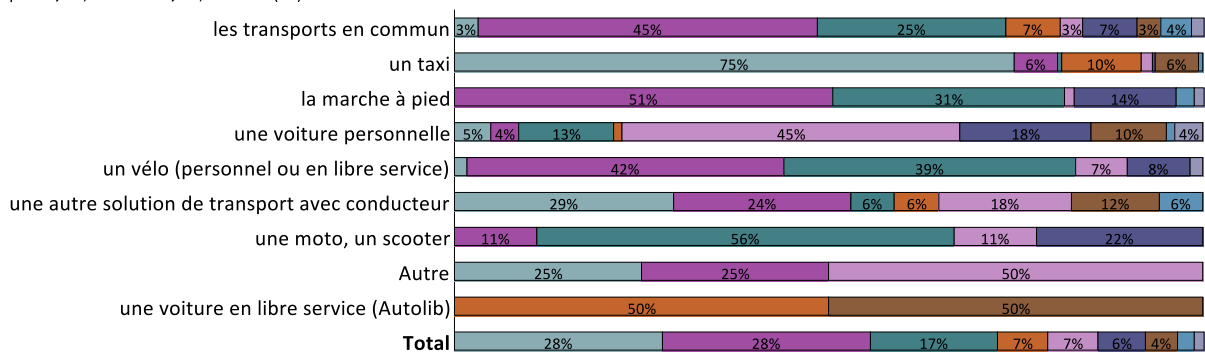
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 854 répondants ayant déjà utilisé les services Uber avec chauffeur professionnel, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

Pour les usagers des services avec chauffeur occasionnel, c'est le coût et la rapidité qui font l'avantage d'Uber par rapport aux autres modes. 75 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel qui auraient pu prendre un taxi ont préféré prendre Uber parce que c'était moins cher et 45 % qui auraient pu prendre les transports en commun ont préféré prendre Uber parce que c'était plus rapide.

Figure 149 : Avantage des services Uber avec chauffeur occasionnel sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec les services Uber avec chauffeur occasionnel, selon le mode de transport

	C'était moins cher	C'était plus rapide	C'était plus confortable	Service de meilleure qualité	Autre	C'était plus sûr (agressions, vols, etc.)	Disponible à proximité	Ça me permettait d'être plus sûr-e de mon temps de trajet	Ça me permettait d'arriver à destination sans me perdre	Total
les transports en commun	12	169	94	27	11	27	12	15	6	373
un taxi	242	19	2	34	5	1	19	2	0	324
la marche à pied	0	41	25	0	1	11	0	2	1	81
une voiture personnelle	4	3	10	1	36	14	8	1	3	80
un vélo (personnel ou en libre service)	1	25	23	0	4	5	0	0	1	59
une autre solution de transport avec conducteur	5	4	1	1	3	0	2	1	0	17
une moto, un scooter	0	1	5	0	1	2	0	0	0	9
Autre	1	1	0	0	2	0	0	0	0	4
une voiture en libre service (Autolib)	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Total	265	263	160	64	63	60	42	21	11	949

p = <0,01 ; Khi2 = 967,83 ; ddl = 64 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 949 répondants ayant déjà utilisé les services Uber avec chauffeur occasionnel, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

.. mais qui entraînent une diminution de l'usage de l'ensemble des modes de transport

Les services avec chauffeur ne conduisent pas leurs usagers à diminuer leur équipement en voitures et en deux-roues motorisés, mais ils conduisent ceux qui en sont équipés à moins les utiliser. Ainsi, les usagers qui étaient équipés d'au moins une voiture avant d'utiliser ces services et le sont encore aujourd'hui étaient 46 % à utiliser une voiture quotidiennement ou presque ; ils ne sont plus que 38 % aujourd'hui.

Figure 150 : Fréquence d'usage de la voiture particulière par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq Vp avant	1896	868	450	323	220	363	4120
Freq Vp maintenant	1572	888	576	360	323	401	4120

p = <1 ; Khi2 = 69 ; ddl = 5 (TS)

Freq Vp avant	46%	21%	11%	8%	5%	9%
Freq Vp maintenant	38%	22%	14%	9%	8%	10%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 120 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui possédaient au moins une voiture dans leur foyer avant d'utiliser les services avec chauffeur et possèdent au moins une voiture dans leur foyer au moment du sondage

Toutefois, cette évolution peut être due à d'autres facteurs que l'utilisation des services avec chauffeur. Nous avons donc examiné **l'évolution de la fréquence d'usage de la voiture personnelle par les usagers qui indiquent que leurs « changements d'habitudes en matière d'utilisation des transports sont principalement dus à l'utilisation des services avec chauffeur »**. Or, ces usagers étaient 48 % à utiliser une voiture personnelle tous les jours ou presque et ils ne sont à l'heure actuelle que 36 %. Il est donc possible d'attribuer aux services avec chauffeur une diminution substantielle de la fréquence d'usage de la voiture personnelle.

Figure 151 : Fréquence d'usage de la voiture particulière par les usagers d'Uber qui considèrent que les services avec chauffeur sont le principal facteur d'évolution de leurs comportements de mobilité, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq Vp avant	1249	515	245	205	152	245	2611
Freq Vp maintenant	1002	531	355	225	220	278	2611

p = <1 ; Khi2 = 63 ; ddl = 5 (TS)

Freq Vp avant	48%	20%	9%	8%	6%	9%
Freq Vp maintenant	38%	20%	14%	9%	8%	11%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 611 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui possédaient au moins une voiture dans leur foyer avant d'utiliser les services avec chauffeur, possèdent au moins une voiture dans leur foyer au moment du sondage et qui considèrent que les services avec chauffeur sont le principal facteur d'évolution de leurs comportements de mobilité

Nous observons également **une diminution significative de la fréquence d'usage du deux-roues motorisé** : parmi les usagers qui étaient équipés d'au moins un deux-roues motorisé avant d'utiliser les services avec chauffeur et qui le sont restés, 37 % utilisaient auparavant un deux-

roues motorisé tous les jours ; ils ne sont aujourd’hui plus que 31 % à l’utiliser à cette fréquence.

Figure 152 : Fréquence d’usage du deux-roues motorisé par les usagers d’Uber avant l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d’1 fois/mois	Jamais	Total
Freq 2RM avant	479	226	124	105	123	253	1310
Freq 2RM maintenant	404	223	122	116	143	302	1310

p = <1 ; Khi2 = 13 ; ddl = 5 (S)

Freq 2RM avant	37%	17%	9%	8%	9%	19%
Freq 2RM maintenant	31%	17%	9%	9%	11%	23%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 1 310 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui possédaient au moins un deux-roues motorisé dans leur foyer avant d’utiliser les services avec chauffeur et possèdent au moins un deux-roues motorisé dans leur foyer au moment du sondage

Pour les usagers équipés en deux-roues et qui déclarent que « leurs changements d’habitudes en matière d’utilisation des transports sont principalement dus à l’utilisation des services avec chauffeur », l’évolution constatée est similaire.

Figure 153 : Fréquence du deux-roues motorisé par les usagers d’Uber qui considèrent que les services de voiture chauffeur sont le principal facteur d’évolution de leurs comportements de mobilité, avant l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d’1 fois/mois	Jamais	Total
Freq 2RM avant	302	139	72	65	76	161	815
Freq 2RM maintenant	253	131	78	78	84	191	815

p = 0,1 ; Khi2 = 9 ; ddl = 5 (PS)

Freq 2RM avant	37%	17%	9%	8%	9%	20%
Freq 2RM maintenant	31%	16%	10%	10%	10%	23%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 1 310 répondants ayant déjà utilisé Uber, qui possédaient au moins un deux-roues motorisé dans leur foyer avant d’utiliser les services avec chauffeur, possèdent au moins un deux-roues motorisé dans leur foyer au moment du sondage et considèrent que les services avec chauffeur sont le principal facteur d’évolution de leurs comportements de mobilité

Pour l’ensemble des autres modes de transport urbains, nous constatons une diminution de la fréquence d’usage. Cette diminution est plutôt légère, sauf pour les transports en commun et le taxi.

La part des usagers qui utilisent les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien) quotidiennement a diminué, passant de 52 % à 42 %. La part des usagers qui ne les utilisent jamais ou moins d'une fois par mois est passée de 17 à 24 %.

Figure 154 : Fréquence d'usage des transports en commun (bus, métro, tram, RER, Transilien) par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq TC avant	3371	941	482	584	625	473	6476
Freq TC maintenant	2715	957	560	634	807	803	6476

p = <1 ; Khi2 = 187 ; ddl = 5 (TS)

Freq TC avant	52%	15%	7%	9%	10%	7%
Freq TC maintenant	42%	15%	9%	10%	12%	12%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Figure 155 : Fréquence d'usage du train (TER, Intercités, TGV) par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq train avant	487	442	455	1249	2352	1491	6476
Freq train maintenant	355	406	432	1211	2295	1777	6476

p = <1 ; Khi2 = 49 ; ddl = 5 (TS)

Freq train avant	8%	7%	7%	19%	36%	23%
Freq train maintenant	5%	6%	7%	19%	35%	27%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Figure 156 : Fréquence d'usage du vélo par les usagers d'Uber l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq velo avant	519	663	561	606	1298	2829	6476
Freq velo maintenant	451	569	532	559	1164	3201	6476

p = <1 ; Khi2 = 45 ; ddl = 5 (TS)

Freq velo avant	8%	10%	9%	9%	20%	44%
Freq velo maintenant	7%	9%	8%	9%	18%	49%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Figure 157 : Fréquence d'usage de la marche à pied pour un déplacement complet par les usagers d'Uber l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq MAP avant	1367	1112	885	689	1029	1394	6476
Freq MAP maintenant	1189	1047	899	646	1058	1637	6476

p = <1 ; Khi2 = 36 ; ddl = 5 (TS)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais
Freq MAP avant	21%	17%	14%	11%	16%	22%
Freq MAP maintenant	18%	16%	14%	10%	16%	25%

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Figure 158 : Fréquence d'usage du covoiturage par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq covoit avant	79	104	128	475	1618	4072	6476
Freq covoit maintenant	53	109	122	461	1440	4291	6476

p = <1 ; Khi2 = 22 ; ddl = 5 (TS)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais
Freq covoit avant	7%	25%			63%	
Freq covoit maintenant	7%	22%			66%	

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Le taxi apparaît comme le mode dont la fréquence d'usage diminue le plus fortement suite à l'adoption des services avec chauffeur. La part des usagers qui utilisent le taxi au moins une fois par mois est divisée par deux, passant de 43 % à 20 %. Néanmoins, **plus de la moitié des usagers des services avec chauffeur n'utilisaient pas ou rarement le taxi avant l'arrivée de ces services.**

Figure 159 : Fréquence d'usage du taxi par les usagers d'Uber l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais	Total
Freq taxi avant	123	509	718	1387	2220	1519	6476
Freq taxi maintenant	37	105	153	375	1421	4385	6476

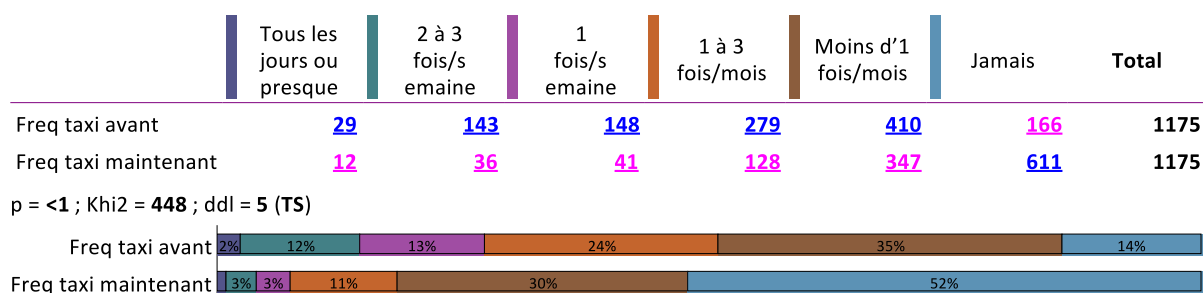
p = <1 ; Khi2 = 2826 ; ddl = 5 (TS)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	1 à 3 fois/mois	Moins d'1 fois/mois	Jamais
Freq taxi avant	8%	11%	21%	34%	34%	23%
Freq taxi maintenant	2%	6%	22%	22%	68%	

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

Les usagers de services avec chauffeur professionnel sont ceux pour lesquels la diminution de l'usage du taxi est la plus importante : la part d'entre eux qui n'utilisent jamais le taxi quadruple quasiment suite à leur adoption de ces services (de 14 à 56 %). Rappelons qu'une partie de ces usagers n'utilisaient que peu le taxi avant ces services.

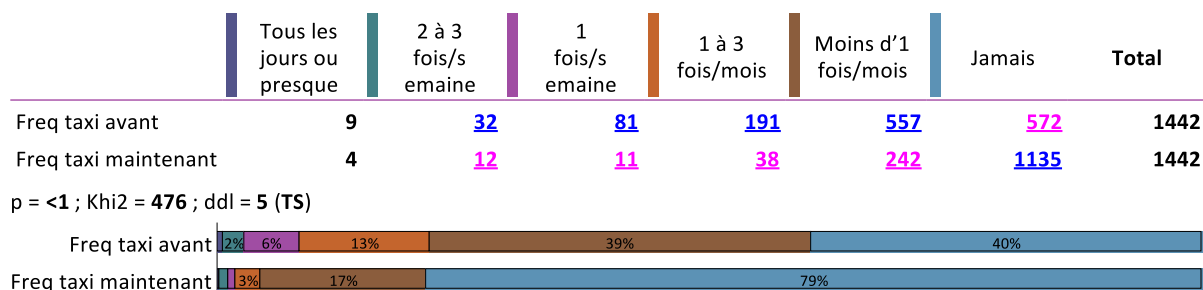
Figure 160 : Fréquence d'usage du taxi par les usagers d'Uber qui n'utilisent que des services avec chauffeur professionnel, l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 1 175 répondants ayant déjà utilisé Uber et n'utilisant que des services avec chauffeur professionnel

Les usagers de services avec chauffeur occasionnel avaient peu tendance à utiliser le taxi auparavant : seuls 21 % d'entre eux l'utilisaient au moins une fois par mois. **Les usagers des services avec chauffeur occasionnel n'étaient donc pas d'importants utilisateurs des taxis.** Toutefois, l'évolution constatée est notable : la part d'entre eux qui n'utilise plus jamais le taxi a doublé depuis leur adoption des services avec chauffeur occasionnel, passant de 40 à 79 %.

Figure 161 : Fréquence d'usage du taxi par les usagers d'Uber qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 1 442 répondants ayant déjà utilisé Uber et n'utilisant que des services avec chauffeur occasionnel

Excepté la fréquence d'usage du taxi, la fréquence d'usage des différents modes de transport

évolue de manière similaire, quel que soit le type de service utilisé ou l'agglomération considérée.

Les usagers d'Uber utilisent moins la voiture que les usagers d'Autolib'

Connaître la fréquence d'usage des différents modes de transport par les usagers d'Uber, mais aussi d'autres services de voiture partagée (le service d'autopartage en trace directe Autolib' et le service d'autopartage en boucle Communauto en Ile-de-France) permet d'estimer et de comparer l'utilisation moyenne réalisée par ces différents usagers avec ces différents modes sur une période d'un mois.

Pour ce faire, nous avons établi une estimation de l'utilisation mensuelle des différents modes calculée à partir de la fréquence d'usage que les usagers avaient la possibilité d'indiquer. Le tableau ci-dessous résume les estimations adoptées :

Figure 162 : Estimation de l'utilisation mensuelle en fonction de la fréquence d'usage

Fréquence d'usage	Estimation de l'utilisation mensuelle
Tous les jours ou presque	22,5 (soit 5 utilisations * 4,5 semaines)
2 à 3 fois par semaine	11,25 (soit 2,5 utilisations * 4,5 semaines)
Au moins une fois par semaine*	
1 fois par semaine	4,5 (soit 1 utilisation * 4,5 semaines)
1 à 3 fois par mois	2
Moins d'une fois par mois	0,25
Une seule fois**	
Jamais	0

* Modalité proposée aux usagers d'Autolib' et de Communauto uniquement pour l'usage du taxi

** Modalité proposée aux usagers d'Autolib' pour la fréquence d'usage d'Autolib' et aux usagers de Communauto pour la fréquence d'usage de Communauto.

Le tableau ci-après présente le nombre moyen d'utilisations réalisées avec les différents modes de transport par les usagers d'Uber, d'Autolib' et de Communauto en Île-de-France, avant et après l'adoption de ces différents services de voiture partagée. Les effets sur les comportements de mobilité d'Uber sont similaires à ceux de l'Autolib'. Tous les modes de transport voient leur usage diminuer suite à l'adoption de ces deux services de voiture partagée. Pour les usagers d'Uber comme pour ceux d'Autolib', c'est l'usage de la voiture personnelle et du taxi qui diminue le plus.

Toutefois, les usagers d'Uber se différencient des usagers d'Autolib' en cela qu'ils utilisent en

moyenne un peu moins souvent la voiture, toutes formes confondues (voiture personnelle, voiture partagée, taxi) : les premiers utilisent en moyenne 10,7 fois la voiture par mois suite à leur adoption d'Uber, tandis que les seconds l'utilisent en moyenne 13,6 fois par mois suite à leur adoption d'Autolib'. Cela s'explique par le fait que contrairement à Uber, Autolib' est un mode utilisé fréquemment, ce qui compense très largement la diminution constatée de l'usage de la voiture personnelle. Tandis qu'Autolib' s'inscrit dans un usage réflexe de la voiture, Uber reste un mode de transport occasionnel.

Figure 163 : Evolution de l'utilisation mensuelle des modes de transport selon le type de service de voiture partagée en Ile-de-France (comparaison entre Uber, Autolib' et Communauto)

	Service de transport avec chauffeur IdF (Uber)		Autopartage en trace directe IdF (Autolib')		Autopartage en boucle IdF (Communauto)	
	Nb d'utilisations avant	Nb d'utilisations après	Nb d'utilisations avant	Nb d'utilisations après	Nb d'utilisations avant	Nb d'utilisations après
Voiture personnelle	6,1	5,0	4,8	2,5	3,5	0,5
Transport en commun	16,4	14,5	16,1	14,1	16,7	17,0
Velo/VLS	3,3	2,9	4,4	3,7	6,4	6,8
Marche à pied	7,0	6,9	9,4	9,0	11,5	11,9
Deux-roues motorisés	2,5	2,2	2,5	2,2	2,2	2,2
Taxi	3,4	0,8	3,1	1,5	1,5	1,4
Voiture Partagée	/	4,9	/	9,6	/	1,6
Total usage voiture	9,5	10,7	7,9	13,6	5,0	3,5

Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 738 répondants ayant déjà utilisé Uber ; 6t-bureau de recherche, 2014, échantillon de 978 usagers ayant déjà utilisé Autolib' ou Communauto

Les impacts en termes de mobilité selon le type de service utilisé

Cette section vise à déterminer dans quelle mesure les services avec chauffeur entraînent une création de mobilité plus ou moins importante selon le service utilisé.

Les services avec chauffeur occasionnel sont particulièrement créateurs de mobilité...

Les usagers des services avec chauffeur professionnel sont ceux qui ont le moins tendance à considérer que ces services leur permettent de réaliser des déplacements qu'ils ne réalisaient pas avant (32 %, contre 40 % sur l'ensemble de l'échantillon). Les usagers qui utilisent les deux types de services sont en revanche ceux qui considèrent le plus largement réaliser des déplacements qu'ils ne réalisaient pas avant (42 %).

Figure 164 : Part des usagers qui considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur, selon le service utilisé

	Oui	Non	Total
Services chauffeur professionnel	374	801	1175
Services chauffeur occasionnel	570	872	1442
Les deux	1624	2235	3859
Total	2568	3908	6476

$p = <0,1$; $\text{Khi}^2 = 39,6$; $\text{ddl} = 2$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 476 répondants ayant déjà utilisé Uber.

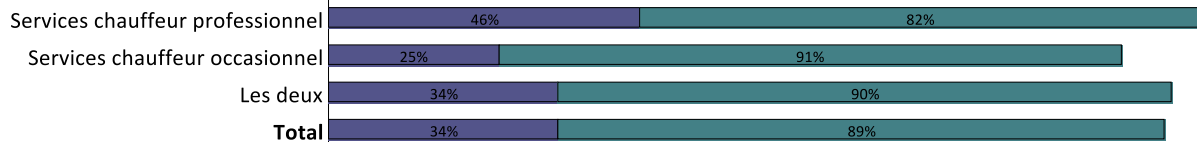
.. et sont ceux qui contribuent le plus fortement à l'activité économique nocturne

Les usagers des services avec chauffeur professionnel ont davantage tendance que les autres à réaliser des nouveaux déplacements en journée (46 % d'entre eux, contre 25 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel). Les usagers qui n'utilisent que des services avec chauffeur occasionnel et ceux qui utilisent les deux types de services ont une plus forte **tendance à réaliser de nouveaux déplacements en soirée** (respectivement 91 et 90 % ; contre 82 % des usagers de services avec chauffeur professionnel).

Figure 165 : Répartition temporelle des nouveaux déplacements

	En journée		En soirée		Total	
	N	% obs.	N	% obs.	N	% obs.
Services chauffeur professionnel	171	46%	307	82%	374	
Services chauffeur occasionnel	143	25%	519	91%	570	
Les deux	549	34%	1457	90%	1623	
Total	863	34%	2283	89%	2567	

p = <0,1 ; Khi2 = 28,0 ; ddl = 2 (TS)



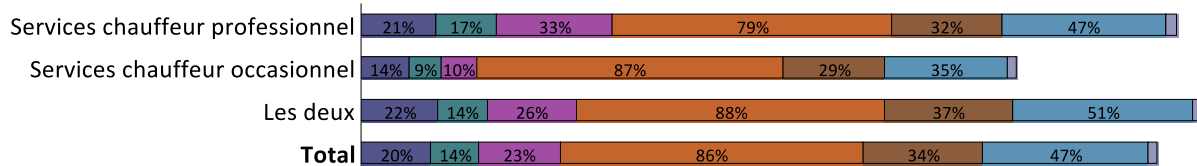
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 567 répondants ayant déjà utilisé Uber et déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions de transport avec chauffeur

Les usagers de services avec chauffeur professionnel sont particulièrement nombreux à réaliser des nouveaux déplacements pour des achats (17 % contre 9 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel) et des déplacements professionnels (33 % contre 10 % des usagers des services avec chauffeur occasionnel), mais ils sont les moins nombreux à réaliser de nouveaux déplacements pour des sorties (79 %, contre 87 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel).

Figure 166 : Répartition par motif des nouveaux déplacements

	Des trajets domicile-travail / études	Des courses ou achats	Des déplacements professionnels	Des sorties (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Des visites à de la famille, des amis	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Autre
Services chauffeur professionnel	21%	17%	33%	79%	32%	47%	3%
Services chauffeur occasionnel	14%	9%	10%	87%	29%	35%	3%
Les deux	22%	14%	26%	88%	37%	51%	2%
Total	20%	14%	23%	86%	34%	47%	2%

p = <0,1 ; Khi2 = 79,0 ; ddl = 12 (TS)



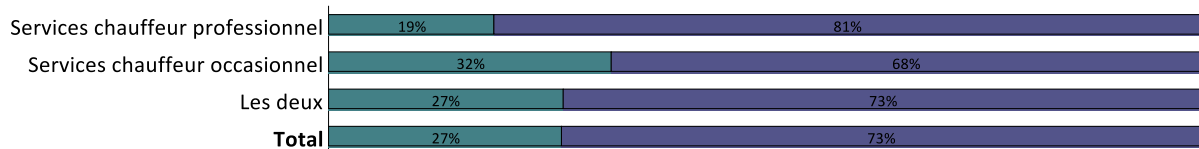
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 567 répondants ayant déjà utilisé Uber et déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions de transport avec chauffeur

Concernant leur dernier déplacement avec Uber, **les usagers des services avec chauffeur occasionnel sont ceux qui ont le plus tendance à considérer qu'ils n'auraient pas pu réaliser ce déplacement avec un autre mode de transport** (32 %, contre 19 % des usagers des options avec chauffeur professionnel).

Figure 167 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon le service utilisé

	Non	Oui	Total
Services chauffeur professionnel	202	854	1056
Services chauffeur occasionnel	455	949	1404
Les deux	967	2619	3586
Total	1624	4422	6046

$p = <0,1$; $\text{Khi}2 = 54,1$; $\text{ddl} = 2$ (TS)



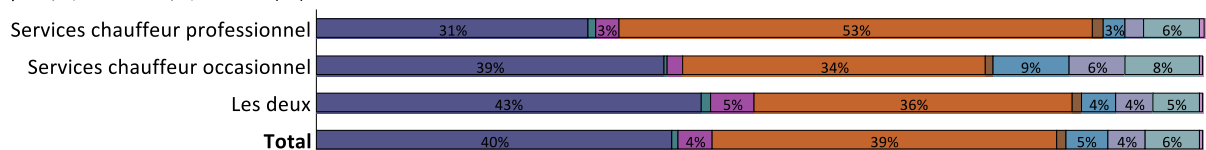
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 6 046 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées et ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence.

Les modes qui auraient été utilisés à défaut d'Uber lors de ce dernier déplacement sont instructifs quant aux rapports de concurrence entre les différents services et le reste de l'offre de transport. Ainsi, **53 % des usagers de services avec chauffeur professionnel auraient pris un taxi en remplacement**, contre seulement 34 % des usagers de services avec chauffeur occasionnel et 36 % des usagers des deux types de services. Les services avec chauffeur réhabituent les usagers à prendre le taxi. **Les usagers utilisant les deux types de services auraient été les plus nombreux à prendre les transports en commun** (43 % contre 31 % des usagers de services avec chauffeur professionnel). **Parmi les solutions qu'auraient choisies les usagers de services avec chauffeur occasionnel, la marche à pied (choisie par 9 % contre 3 % des usagers de services avec chauffeur professionnel), le vélo (6 % contre 1 %), et la voiture personnelle (8 % contre 6 %), sont surreprésentés.**

Figure 168 : Mode de déplacement qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber, selon le service utilisé

	les transports en commun	une voiture en libre service (Auto lib)	une autre solution de transport avec conducteur	un taxi	une moto, un scooter	la marche à pied	un vélo (personnel ou en libre service)	une voiture personnelle	Autre	Total
Services chauffeur professionnel	262	8	22	455	10	22	18	53	4	854
Services chauffeur occasionnel	373	2	17	324	9	81	59	80	4	949
Les deux	1138	25	130	938	27	103	107	139	12	2619
Total	1773	35	169	1717	46	206	184	272	20	4422

p = 0,0 ; Khi2 = 182,8 ; ddl = 16 (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 422 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

Les impacts en termes de mobilité selon l'agglomération de résidence

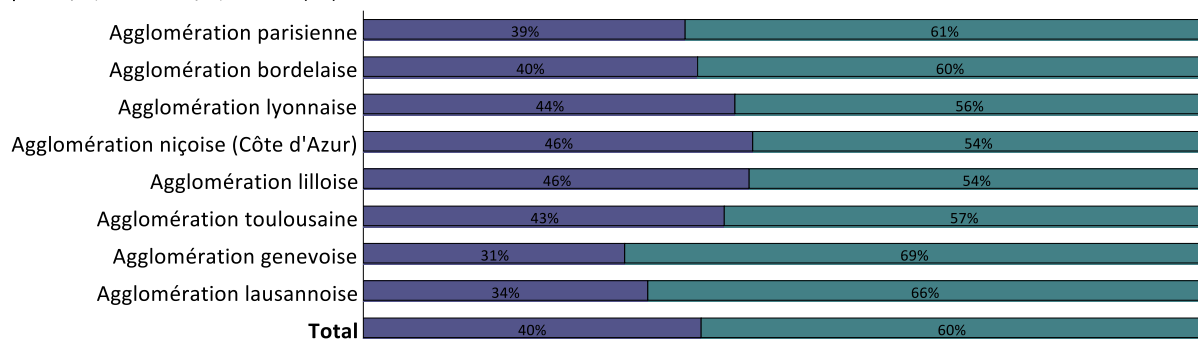
Cette section vise à déterminer dans quelle mesure les services avec chauffeur créent plus ou moins de mobilité selon l'agglomération de résidence.

Au sein des agglomérations lyonnaise, lilloise et sur la Côte d'Azur, les répondants qui considèrent que ces services leur permettent de réaliser de nouveaux déplacements sont surreprésentés (respectivement 44, 46 et 46 %), tandis qu'ils sont sous-représentés dans les agglomérations genevoise et lausannoise (respectivement 31 et 34 %). **Il semble que ces services répondent à une forte demande latente de la part des usagers de certaines agglomérations françaises de province, tandis que cette demande latente était moins forte dans les agglomérations suisses.**

Figure 169 : Part des usagers qui considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence

	Oui	Non	Total
Agglomération parisienne	971	1551	2522
Agglomération bordelaise	170	255	425
Agglomération lyonnaise	268	337	605
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	212	244	456
Agglomération lilloise	258	303	561
Agglomération toulousaine	215	283	498
Agglomération genevoise	103	227	330
Agglomération lausannoise	119	231	350
Total	2316	3431	5747

$p = <0,1$; $\text{Khi}^2 = 41,0$; $\text{ddl} = 7$ (TS)



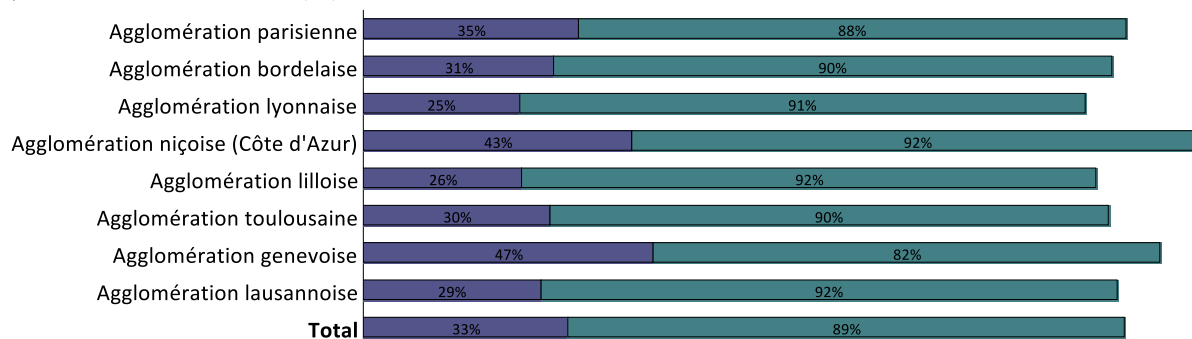
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 5 747 répondants ayant déjà utilisé Uber, déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions avec chauffeur et résidant dans l'une des agglomérations étudiées

Dans les agglomérations niçoise et genevoise, les usagers qui estiment réaliser de nouveaux déplacements en journée sont surreprésentés (respectivement 43 % et 47 %, contre 33 % dans l'échantillon total).

Figure 170 : Répartition temporelle des nouveaux déplacements, selon l'agglomération de résidence

	En journée		En soirée		Total	
	N	% obs.	N	% obs.	N	% obs.
Agglomération parisienne	337	35%	856	88%	971	
Agglomération bordelaise	52	31%	153	90%	170	
Agglomération lyonnaise	68	25%	243	91%	268	
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	92	43%	194	92%	212	
Agglomération lilloise	66	26%	238	92%	258	
Agglomération toulousaine	65	30%	193	90%	215	
Agglomération genevoise	48	47%	84	82%	103	
Agglomération lausannoise	34	29%	109	92%	118	
Total	762	33%	2070	89%	2315	

$p = <0,1$; $\text{Khi}^2 = 20,7$; $\text{ddl} = 7$ (TS)



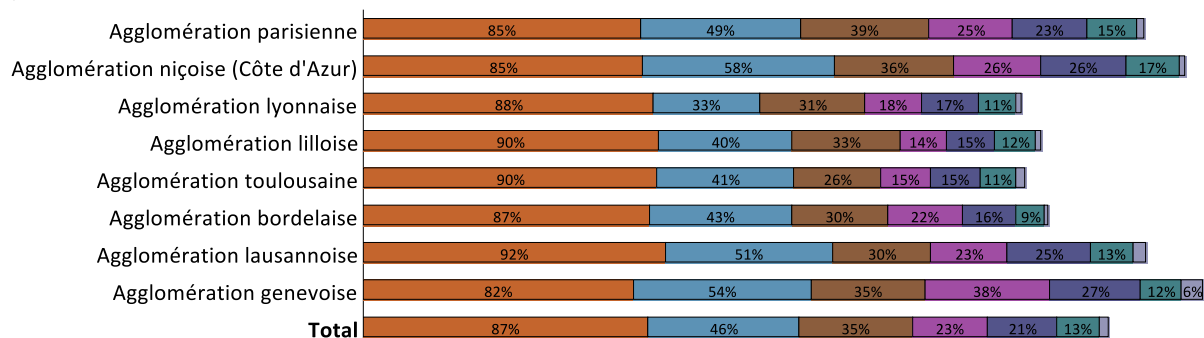
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 315 répondants ayant déjà utilisé Uber, déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions de transport avec chauffeur et résidant dans l'une des agglomérations étudiées

En ce qui concerne les motifs de ces nouveaux déplacements, nous constatons peu de différences notables. La part des usagers qui indiquent réaliser de nouveaux déplacements à destination de la gare ou de l'aéroport est singulièrement faible dans l'agglomération lyonnaise (33 % contre 46 % sur l'ensemble des agglomérations étudiées) et la part de ceux qui indiquent réaliser de nouveaux déplacements professionnels est singulièrement élevée dans l'agglomération genevoise (38 % contre 23 %).

Figure 171 : Répartition par motif des nouveaux déplacements, selon l'agglomération de résidence

	Des sorties (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	Aller ou revenir d'une gare / aéroport	Des visites à de la famille, des amis	Des déplacements professionnels	Des trajets domicile-travail / études	Des courses ou achats	Autre	Total
Agglomération parisienne	85%	49%	39%	25%	23%	15%	2%	
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	85%	58%	36%	26%	26%	17%	2%	
Agglomération lyonnaise	88%	33%	31%	18%	17%	11%	2%	
Agglomération lilloise	90%	40%	33%	14%	15%	12%	2%	
Agglomération toulousaine	90%	41%	26%	15%	15%	11%	3%	
Agglomération bordelaise	87%	43%	30%	22%	16%	9%	1%	
Agglomération lausannoise	92%	51%	30%	23%	25%	13%	4%	
Agglomération genevoise	82%	54%	35%	38%	27%	12%	6%	
Total	87%	46%	35%	23%	21%	13%	2%	

p = <0,1 ; Khi2 = 74,9 ; ddl = 42 (TS)



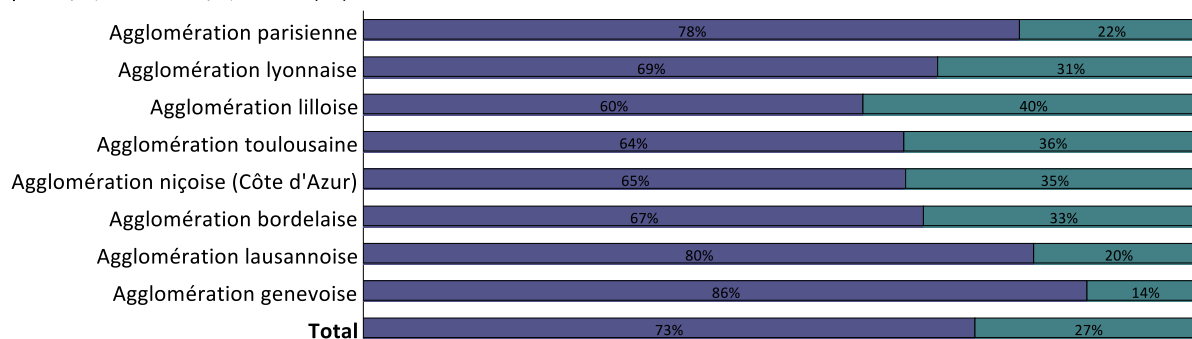
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 2 315 répondants ayant déjà utilisé Uber, déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions avec chauffeur et résidant dans l'une des agglomérations étudiées

Concernant le dernier déplacement réalisé avec Uber, la part des usagers qui estiment qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber est particulièrement élevée dans les agglomérations parisiennes (78 % contre 73 % dans l'échantillon total), lausannoise (80 %) et genevoise (86 %). Elle est en revanche inférieure à la moyenne dans les agglomérations françaises de province (de 60 % à 69 % selon l'agglomération).

Figure 172 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon l'agglomération de résidence

	Oui	Non	Total
Agglomération parisienne	1975	547	2522
Agglomération lyonnaise	415	190	605
Agglomération lilloise	334	227	561
Agglomération toulousaine	321	177	498
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	295	161	456
Agglomération bordelaise	284	141	425
Agglomération lausannoise	280	70	350
Agglomération genevoise	285	45	330
Total	4189	1558	5747

$p = <0,1$; $\text{Khi}^2 = 174,4$; $\text{ddl} = 7$ (TS)



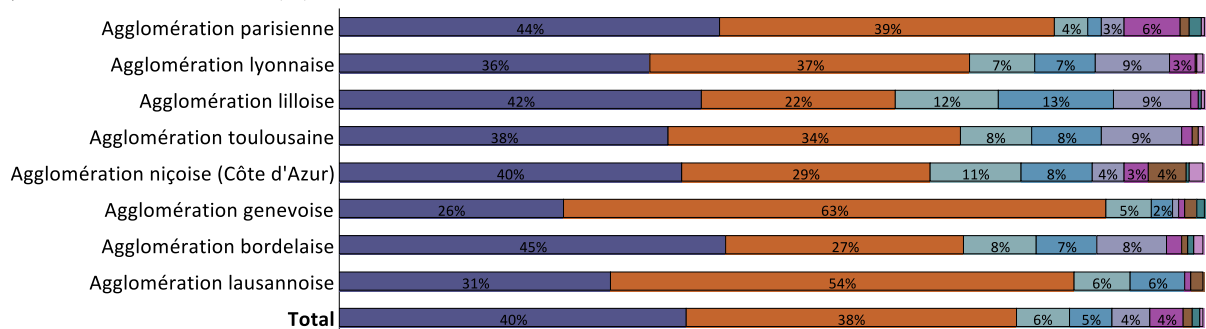
Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 5 747 répondants ayant déjà utilisé Uber, déclarant qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les solutions avec chauffeur et résidant dans l'une des agglomérations étudiées

Dans les agglomérations genevoise et lausannoise, la part des usagers qui prennent Uber en substitution à un taxi est particulièrement élevée (respectivement 68 % et 54 %, contre 38 % sur l'ensemble des réponses). Dans les agglomérations françaises de province, les usagers qui prennent Uber en substitution à la marche à pied sont surreprésentés (de 7 à 13 % selon l'agglomération, contre 5 % sur l'ensemble des réponses). Dans les agglomérations lilloise et niçoise, les part des usagers qui auraient pris une voiture personnelle sont surreprésentées (respectivement 12 % et 11 %, contre 6 % de l'ensemble de réponses). Dans les agglomérations lyonnaise, lilloise et toulousaine, les usagers qui auraient pu prendre un vélo à la place d'Uber sont également surreprésentés (9 % dans chacune de ces agglomérations, contre 4 % de l'ensemble des réponses).

Figure 173 : Mode de déplacement qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber, selon l'agglomération de résidence

	les transports en commun	un taxi	une voiture personnelle	la marche à pied	un vélo (personnel ou en libre service)	une autre solution de transport avec conducteur	une moto, un scooter	une voiture en libre service (Auto lib)	Autre	Total
Agglomération parisienne	870	763	78	32	51	127	20	28	6	1975
Agglomération lyonnaise	149	154	31	29	36	12	1	0	3	415
Agglomération lilloise	140	75	40	44	30	3	0	1	1	334
Agglomération toulousaine	122	109	26	26	30	4	2	0	2	321
Agglomération niçoise (Côte d'Azur)	117	85	31	24	11	8	13	1	5	295
Agglomération genevoise	74	179	15	7	2	2	4	2	0	285
Agglomération bordelaise	127	78	24	20	23	5	2	2	3	284
Agglomération lausannoise	88	150	18	18	0	2	4	0	0	280
Total	1687	1593	263	200	183	163	46	34	20	4189

$p = <0,1$; $\text{Khi}2 = 533,6$; $\text{ddl} = 56$ (TS)



Source : 6t-bureau de recherche, 2015, échantillon de 4 189 répondants ayant déjà utilisé Uber, résidant dans l'une des agglomérations étudiées, ayant réalisé leur dernier déplacement avec Uber dans leur agglomération de résidence et qui considèrent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport qu'Uber pour ce dernier déplacement.

A RETENIR : LES IMPACTS DES SERVICES AVEC CHAUFFEUR

Les services avec chauffeur entraînent une diminution très faible (mais statistiquement significative) de l'équipement en voitures et en deux-roues motorisés des ménages.

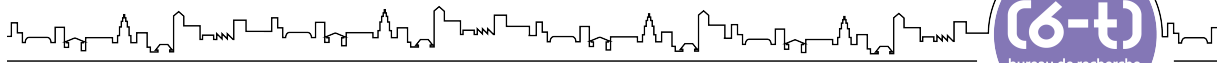
En revanche, les services avec chauffeur créent de la mobilité : ils permettent à 40 % de leurs usagers de réaliser des déplacements qu'ils ne réalisaient pas auparavant. C'est encore plus marqué pour les usagers qui ne possèdent pas le permis de conduire : 53 % d'entre eux déclarent réaliser de nouveaux déplacements.

Parmi l'ensemble des usagers qui ont déclaré réaliser de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur, 89 % indiquent qu'ils réalisent tout ou partie de ces nouveaux déplacements en soirée et 34 % qu'ils en réalisent tout ou partie en journée. Ces services contribuent donc à l'activité économique en général, et à l'économie de la nuit en particulier. Ils viennent combler un vide dans l'offre de transports en commun, surtout la nuit.

Les services avec chauffeur entraînent une diminution modérée de l'usage des transports en commun et une légère diminution de l'usage des autres modes de transport, à l'exception du taxi où la diminution est plus importante. Néanmoins, plus de la moitié des usagers des services avec chauffeur n'utilisaient pas ou peu le taxi (moins d'une fois par mois) avant l'arrivée de ces services. Par ailleurs, lorsque le service de voiture avec chauffeur n'est pas disponible, le taxi devient une alternative pour 39% des usagers.

Si une partie de la clientèle des taxis est aussi une clientèle Uber, Uber habitue ou réhabitue des usagers qui n'utilisaient pas ou peu le taxi à l'usage du taxi.





CONCLUSION

Les services avec chauffeur répondent à la demande et créent un nouveau marché

Les services avec chauffeur professionnel répondent à une demande latente. Ce n'est pas le prix qui est principalement mis en avant par les usagers de ces services mais la qualité de service. Selon les usagers, les principaux atouts de ces services vis-à-vis du taxi sont l'efficacité de l'application *smartphone* et les modalités de paiement ; deux atouts dont les taxis pourraient d'ailleurs profiter soit en passant par l'application Uber, soit en renforçant le développement d'une application similaire.

Les services avec chauffeur occasionnel créent un marché et une nouvelle demande. En effet, les usagers de ces services sont majoritairement jeunes et étudiants, une cible quasi-inexistante chez les usagers du taxi et très peu présente chez les usagers des services avec chauffeur professionnel. Par ailleurs, les usagers des services avec chauffeur occasionnel constituent une réserve pour les services avec chauffeur professionnel et le taxi. En effet, l'on peut penser que lorsqu'ils seront plus âgés et auront davantage de revenus, ils utiliseront également les services avec chauffeur professionnel et le taxi. Autrement dit, les services avec chauffeur occasionnel créent une habitude d'usage pour une population jeune qui utilisera massivement l'ensemble des services de voitures avec chauffeurs lorsqu'elle sera plus âgée.

Enfin, qu'il s'agisse des services avec chauffeur professionnel ou occasionnel, l'application Uber a très clairement développé leur usage. En effet, alors que les fréquences d'usage moyennes d'un usager du taxi sont de 2,6 déplacements par mois, les fréquences d'usage moyennes d'un usager des services avec chauffeur sont de 4,2 déplacements par mois : soit 40 % de déplacements de plus.

Les services avec chauffeur changent les comportements de mobilité

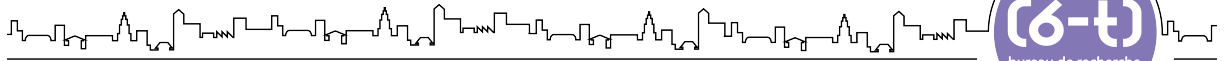
Par rapport aux différents modes de transport de niche (autopartage, covoiturage, etc.), les services avec chauffeur sont une offre dont l'impact est très direct et massif sur les changements de comportement de mobilité. 64 % des usagers des services avec chauffeur déclarent que c'est Uber (et non d'autres événements de la vie : déménagement, changement d'emploi, etc.) qui est responsable de leur changement de comportements. Dans l'agglomération parisienne, ils sont même presque 70 % à le considérer, alors qu'à titre d'exemple, les autopartageurs sont 40 % à le considérer (6t, 2013).

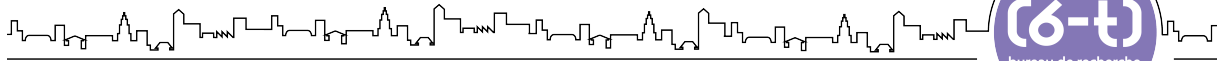
Les usagers sont 40 % à déclarer qu'Uber leur permet de faire des déplacements (et donc des activités) qu'ils n'auraient pas pu faire avant. Enfin, pour le dernier déplacement qu'ils ont réalisé avec Uber, ils sont 27 % à dire que c'est un déplacement qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. On peut donc considérer que 27 % des déplacements réalisés avec Uber sont des déplacements qui n'auraient pas eu lieu sans Uber. Pour l'essentiel, ce sont des déplacements dont le motif est une sortie (restaurant, cinéma, théâtre, boîte de nuit, etc.) et qui sont principalement réalisés en soirée. Ils ont donc un impact direct sur l'activité économique tout en limitant les accidents de la route qui peuvent être liés à des sorties nocturnes. Cette

augmentation de la mobilité est encore plus marquée pour les usagers qui n'ont pas le permis de conduire. Ils sont 53 % à considérer qu'ils font désormais davantage de déplacements et 36 % à déclarer qu'ils n'auraient pas pu réaliser leur dernier déplacement sans les services de transport avec chauffeur. Les services avec chauffeur s'avèrent être une réelle alternative pour ces usagers sans permis qui représentent 20 % de l'ensemble des usagers et qui sont, pour l'essentiel, les plus jeunes et les plus modestes.

Les services avec chauffeur inspirent la confiance

Outre une habitude d'usage désormais intégrée dans les pratiques modales quotidiennes de plusieurs centaines de milliers d'usagers en France et en Suisse, les usagers ont une totale confiance dans Uber qui dépasse les questions d'efficacité du service et qui peut s'expliquer en partie par la traçabilité des déplacements offerte par l'application. En effet, ils sont 53 % à déclarer être favorables à laisser leur enfant réaliser un déplacement non accompagné avec Uber alors que les usagers du taxi ne sont que 38 % à être favorables à laisser leur enfant seul dans un taxi.





BIBLIOGRAPHIE

Publications :

6t-bureau de recherche / Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2010, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? Evolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages Déplacements)*, Editions du Certu.

6t-bureau de recherche, 2013, *Enquête Nationale sur l'Autopartage : l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière.*

6t-bureau de recherche, 2014 *ENA.3 – Enquête sur l'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib' Paris). L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?.*

6t-bureau de recherche, 2015, *Usagers, usages et impacts du taxi – enquête auprès de 1000 usagers du taxi en France.*

ADEME-6t-bureau de recherche, 2015a, Mission de réalisation d'une enquête auprès des utilisateurs d'autopartage entre particuliers – Rapport final. ADEME. 96 pages.

ADEME-6t-bureau de recherche, 2015b, Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance – Rapport final. ADEME. 118 pages.

Sources de données statistiques :

Enquêtes Ménages Déplacements relatives aux agglomérations étudiées dans le présent rapport.

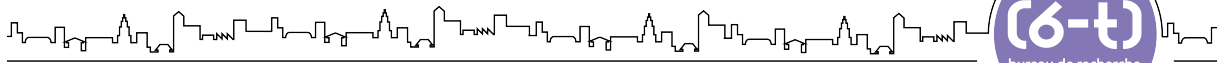
INSEE, recensement général de la population 2012.

OMNIL-STIF-DRIEA, Enquête Global Transport Île-de-France 2010.

Office Fédéral de la Statistique suisse (OFS), recensement fédéral de la population 2013.

Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT) Genève, microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2010.

Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT) Genève, données statistiques 2014.



ANNEXES

ANNEXE 1. QUESTIONNAIRE

Les solutions de transport avec chauffeur et vous

Où habitez-vous ?

- Agglomération parisienne
- Agglomération bordelaise
- Agglomération lyonnaise
- Agglomération niçoise (Côte d'Azur)
- Agglomération lilloise
- Agglomération toulousaine
- Ailleurs en France
- Agglomération genevoise
- Agglomération lausannoise
- Ailleurs en Suisse
- Ailleurs à l'étranger

Avez-vous déjà utilisé une application de mise en relation avec des chauffeurs professionnels (UberX, UberBERLINE, AlloCab, LeCab, Chauffeur Privé, etc.) ?

- Oui
- Non

Avez-vous déjà utilisé une application de mise en relation avec des chauffeurs occasionnels (uberPOP, Heetch, Djump, etc.) ?

- Oui
- Non

L'enquête porte sur les solutions de transport avec chauffeur qui sont proposées par ces applications.

Quelle est la principale raison pour laquelle vous n'avez jamais utilisé une de ces solutions ? (une seule réponse possible)

- C'est plus cher que de prendre ma voiture
- C'est moins pratique que le taxi
- C'est plus cher que les transports en commun
- C'est plus cher que le taxi
- C'est moins pratique que de prendre ma voiture
- C'est moins pratique que les transports en commun
- Je n'ai pas (ou plus) de smartphone
- C'est trop compliqué à utiliser
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez les solutions de transport avec chauffeur moins pratiques que votre voiture ?

- Ma voiture est à ma disposition
- Ma voiture est plus confortable
- Je préfère conduire moi-même
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez les solutions de transport avec chauffeur moins pratiques que votre les transports en commun ?

- Les transports en commun sont plus rapides / plus directs
- Les transports en commun sont plus sûrs (vols, agressions...)
- Les transports en commun sont plus confortables
- Les transports en commun sont plus souvent disponibles
- Les transports en commun sont plus fiables (temps de trajet)
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez les solutions de transport avec chauffeur moins pratiques que les taxis ?

- Les taxis sont plus souvent disponibles
- Je suis plus sûr du prix du trajet avec les taxis
- La qualité de service des taxis est plus constante
- Les taxis sont plus confortables
- Je peux héler un taxi dans la rue (pas besoin de le réserver)
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Où utilisez-vous principalement ces solutions ?

- Agglomération parisienne
- Agglomération bordelaise
- Agglomération lyonnaise
- Agglomération niçoise (Côte d'Azur)
- Agglomération lilloise
- Agglomération toulousaine
- Ailleurs en France
- Agglomération genevoise
- Agglomération lausannoise
- Ailleurs en Suisse
- Ailleurs à l'étranger

Lesquelles de ces solutions avez-vous déjà utilisées ? (Plusieurs réponses possibles)

- AlloCab
- LeCab
- Chauffeur Privé
- SnapCar
- Djump
- Uber
- Heetch
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Depuis combien de temps utilisez-vous ces solutions ?

- Moins de 3 mois
- 3 à 6 mois
- 6 à 12 mois
- Plus de 12 mois

Quelle est la solution que vous avez utilisée en premier ?

- AlloCab
- SnapCar
- Chauffeur Privé
- Uber
- Djump
- Heetch
- Le Cab
- Je ne sais plus
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Utilisez-vous ces solutions à titre...

- Particulier
- Particulier et professionnel
- Uniquement professionnel

Quand vous avez commencé à utiliser ces solutions, quelle était votre motivation principale ? (une seule réponse possible)

- C'était moins cher que de prendre ma voiture
- C'était plus pratique que le taxi
- C'était moins cher que les transports en commun
- C'était moins cher que le taxi
- C'était une offre de transport nouvelle que j'avais envie de tester
- C'était plus pratique que de prendre ma voiture
- C'était plus pratique que les transports en commun
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Diriez-vous que votre motivation principale pour utiliser ces solutions a évolué ?

- Oui
- Non

Si oui, quelle est aujourd'hui votre motivation principale pour utiliser ces solutions ? (une seule réponse possible)

- C'est moins cher que de prendre ma voiture
- C'est plus pratique que le taxi
- C'est moins cher que les transports en commun
- C'est moins cher que le taxi
- C'est plus pratique que de prendre ma voiture
- C'est plus pratique que les transports en commun
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez ces solutions plus pratiques que de prendre votre voiture ? (une seule réponse possible)

- Pas besoin de se stationner
- Plus confortable
- Pas besoin de conduire
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez ces solutions plus pratiques que le taxi ? (une seule réponse possible)

- Plus souvent disponible qu'un taxi
- Prix du trajet connu à l'avance
- Qualité de service plus constante
- Plus confortable
- Plus facile à commander grâce à l'application
- Pas besoin d'avoir des espèces ou une carte bleue sur moi
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Quelle est la principale raison pour laquelle vous trouvez ces solutions plus pratiques que les transports en commun ? (une seule réponse possible)

- Plus rapide / plus direct que les transports en commun
- Plus sûr que les transports en commun (vols, agressions...)
- Plus confortable que les transports en commun
- Disponible à toute heure du jour et de la nuit
- Plus fiable que les transports en commun (temps de trajet)
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Votre opinion sur les modes de transport

Pourriez-vous citer spontanément trois adjectifs/mots pour qualifier les transports en commun ?

Trois adjectifs/mots pour qualifier la voiture personnelle ?

Trois adjectifs/mots pour qualifier le vélo ?

Et enfin trois adjectifs/mots pour qualifier les solutions de transport avec chauffeur ?

Vos abonnements à des services de transport

Possédez-vous :

	Oui	Non
un abonnement aux transports en commun ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
un abonnement à un système de vélos en libre-service ? (ex : Vélib', Vélo'v, VCUB, V'Lille, Vélo Bleu, VélôToulouse...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
le permis de conduire ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
un abonnement à un service d'autopartage (ex : Autolib, Bluely, Auto Bleue, Citiz, Communauto...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
un compte sur un site de covoiturage (ex : Blablacar, ...) ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Votre utilisation des solutions de transport avec chauffeur

A quelle fréquence utilisez-vous les solutions de transport avec chauffeur ?

- Tous les jours ou presque
- 2 à 3 fois/semaine
- 1 fois/semaine
- 1 à 3 fois/mois
- Moins d'1 fois/mois
- Jamais

Jusqu'à présent, avez-vous utilisé une solution de transport avec chauffeur pour les motifs de déplacement suivants ?

	La plupart du temps	Souvent	Cela m'est déjà arrivé	Jamais
Des trajets domicile-travail / études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des visites à de la famille, des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller ou revenir d'une gare / aéroport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des courses ou achats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des sorties (restaurant, cinéma, boîte de nuit)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Des déplacements professionnels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accéder à des services médicaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si vous utilisez ces solutions pour d'autres motifs de déplacement, merci d'indiquer lesquels :

La plupart du temps, quelle est la distance des trajets que vous réalisez avec ces solutions ?

- Moins de 3 kilomètres
- De 3 à 6 kilomètres
- De 7 à 10 kilomètres
- De 10 à 15 kilomètres
- De 15 à 20 kilomètres
- Plus de 20 kilomètres
- Ne sais pas

La plupart du temps, à quel(s) moment(s) de la journée et de la semaine utilisez-vous ces solutions ? (Plusieurs réponses possibles)

- En semaine, entre 8h et 20h
- En semaine, entre 20h et 0h
- En semaine, entre 0h et 8h
- Le week-end, entre 8h et 20h
- Le week-end, entre 20h et 0h
- Le week-end, entre 0h et 8h

Quel est le principal obstacle que vous avez rencontré à l'utilisation de ces solutions ? (une seule réponse possible)

- Problèmes techniques liés à l'usage du smartphone
- Chauffeur ayant de la difficulté à s'orienter
- Délai d'arrivée du chauffeur trop long
- Aucun obstacle
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Etes-vous d'accord avec l'affirmation suivante (même si vous n'avez pas d'enfant) : « Si c'était possible, j'aurais toute confiance à laisser mon enfant non accompagné utiliser une de ces solutions » ?

- Tout à fait d'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas du tout d'accord
- Ne sais pas

Votre équipement en modes de transport

Avant de commencer à utiliser les solutions de transport avec chauffeur, combien de voitures possédiez-vous dans votre ménage ?

- Aucune 1 2 ou plus

Combien de voitures possédez-vous actuellement dans votre ménage ?

- Aucune 1 2 ou plus

Avant de commencer à utiliser les solutions de transport avec chauffeur, combien de deux-roues motorisés possédiez-vous dans votre ménage ?

- Aucun 1 2 ou plus

Combien de deux-roues motorisés possédez-vous actuellement dans votre ménage ?

- Aucun 1 2 ou plus

Grâce aux solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous vous séparer de votre voiture dans les 12 mois à venir ?

- Oui Non

Grâce aux solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous vous séparer d'une de vos voitures dans les 12 mois à venir ?

- Oui Non

Sans les solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous que vous devriez acheter une voiture ?

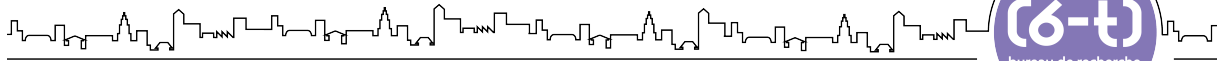
- Oui Non

Sans les solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous que vous devriez acheter une voiture supplémentaire ?

- Oui Non

Grâce aux solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous vous séparer de votre deux-roues motorisé dans les 12 mois à venir ?

- Oui Non



Grâce aux solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous vous séparer d'un de vos deux-roues motorisés dans les 12 mois à venir ?

Oui

Non

Sans les solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous que vous devriez acheter un deux-roues motorisé ?

Oui

Non

Sans les solutions de transport avec chauffeur, pensez-vous que vous devriez acheter un deux-roues motorisé supplémentaire ?

Oui

Non

Votre utilisation des modes de transport

AVANT D'UTILISER LES SOLUTIONS DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR, à quelle fréquence utilisiez-vous les modes de transport suivants ?

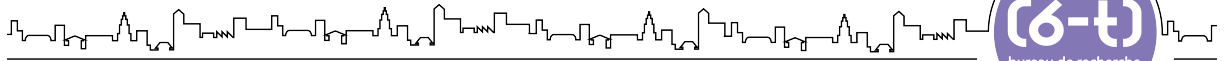
	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/ semaine	1 fois / semaine	1 à 3 fois / mois	Moins d'1 fois / mois	Jamais
Vous preniez les transports en commun (métro, tram, bus, RER, transilien) :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous preniez le train (TER, Intercités, TGV) :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous faisiez du vélo :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous utilisiez une voiture personnelle :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avant ces solutions, vous faisiez du covoiturage :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous preniez le taxi :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous utilisiez un deux-roues motorisé :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous utilisiez l'autopartage :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous pratiquiez la marche pour un déplacement complet :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

DEPUIS QUE VOUS UTILISEZ LES SOLUTIONS DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport ?

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois/ semaine	1 fois / semaine	1 à 3 fois / mois	Moins d'1 fois / mois	Jamais
Vous prenez les transports en commun (métro, tram, bus, RER, transilien) :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous prenez le train (TER, Intercités, TGV) :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous faites du vélo :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous utilisez une voiture personnelle :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous faites du covoiturage :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous prenez le taxi :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous utilisez un deux-roues motorisé :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous utilisez l'autopartage :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vous pratiquez la marche à pied pour un déplacement complet :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Diriez-vous que vos changements d'habitudes en matière d'utilisation des modes de transport sont principalement dus :

- A votre utilisation des solutions de transport avec chauffeur ([V16], etc.)
- A d'autres événements dans votre vie (naissance, déménagement, changement d'emploi, etc.)



Diriez-vous que depuis que vous utilisez ces solutions, vous réalisez des déplacements que vous ne réalisiez pas avant ?

- Oui Non

A quel moment de la journée réalisez-vous ces déplacements ? (plusieurs réponses possibles)

- En journée En soirée

Pour quel(s) motif(s) ? (plusieurs réponses possibles)

- Des trajets domicile-travail / études Des visites à de la famille, des amis
 Des courses ou achats Aller ou revenir d'une gare / aéroport
 Des déplacements professionnels Autre
 Des sorties (restaurant, cinéma, boîte de nuit)

Si 'Autre' précisez :

Votre dernier déplacement via une solution de transport avec chauffeur

Nous allons maintenant nous intéresser uniquement à votre dernier déplacement réalisé via une solution de transport avec chauffeur. Quand avez-vous utilisé une solution de transport avec chauffeur pour la dernière fois ?

- Il y a moins de 3 mois Il y a plus de 3 mois

Dans quelle agglomération ?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Agglomération parisienne | <input type="radio"/> Ailleurs en France |
| <input type="radio"/> Agglomération niçoise (Côte d'Azur) | <input type="radio"/> Agglomération genevoise |
| <input type="radio"/> Agglomération lyonnaise | <input type="radio"/> Agglomération lausannoise |
| <input type="radio"/> Agglomération lilloise | <input type="radio"/> Ailleurs en Suisse |
| <input type="radio"/> Agglomération toulousaine | <input type="radio"/> Ailleurs à l'étranger |
| <input type="radio"/> Agglomération bordelaise | |

Merci de préciser :

Quelle solution avez-vous utilisée ?

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/> AlloCab | <input type="radio"/> Djump |
| <input type="radio"/> LeCab | <input type="radio"/> Uber |
| <input type="radio"/> Chauffeur Privé | <input type="radio"/> Heetch |
| <input type="radio"/> SnapCar | <input type="radio"/> Autre |

Si 'Autre' précisez :

De quelle option Uber s'agissait-il ?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> ... l'option UberPOP | <input type="radio"/> ... l'option UberX |
| <input type="radio"/> ... l'option UberBERLINE | <input type="radio"/> ... l'option UberBLACK |
| <input type="radio"/> ... l'option UberVAN | <input type="radio"/> Ne sais plus |
| <input type="radio"/> ... l'option UberPOOL | |

Quel était le motif de ce dernier déplacement ?

- Un trajet domicile-travail / études
- Des courses ou achats
- Un déplacement professionnel
- Une sortie (restaurant, cinéma, boîte de nuit)
- Une visite à de la famille, des amis
- Aller ou revenir d'une gare / aéroport
- Accéder à des services médicaux
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Où le chauffeur vous a-t-il pris-e en charge ?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Dans Paris | <input type="radio"/> Dans Bordeaux |
| <input type="radio"/> Hors de Paris | <input type="radio"/> Hors de Bordeaux |
| <input type="radio"/> Dans Lille | <input type="radio"/> Dans Nice |
| <input type="radio"/> Hors de Lille | <input type="radio"/> Hors de Nice |
| <input type="radio"/> Dans Lyon | <input type="radio"/> Dans Genève |
| <input type="radio"/> Hors de Lyon | <input type="radio"/> Hors de Genève |
| <input type="radio"/> Dans Toulouse | <input type="radio"/> Dans Lausanne |
| <input type="radio"/> Hors de Toulouse | <input type="radio"/> Hors de Lausanne |

Où le chauffeur vous a-t-il déposé-e ?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Dans Paris | <input type="radio"/> Dans Bordeaux |
| <input type="radio"/> Hors de Paris | <input type="radio"/> Hors de Bordeaux |
| <input type="radio"/> Dans Lille | <input type="radio"/> Dans Nice |
| <input type="radio"/> Hors de Lille | <input type="radio"/> Hors de Nice |
| <input type="radio"/> Dans Lyon | <input type="radio"/> Dans Genève |
| <input type="radio"/> Hors de Lyon | <input type="radio"/> Hors de Genève |
| <input type="radio"/> Dans Toulouse | <input type="radio"/> Dans Lausanne |
| <input type="radio"/> Hors de Toulouse | <input type="radio"/> Hors de Lausanne |

Le chauffeur est-il venu vous chercher à votre domicile ?

- Oui Non

Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre à votre lieu de prise en charge par le chauffeur ?

- Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)
- Un taxi
- La marche à pied
- Une moto, un scooter
- Un vélo (personnel ou en libre service)
- Le train (TER, Intercités, TGV)
- Une voiture personnelle
- La même solution de transport avec chauffeur
- Une autre solution de transport avec chauffeur
- L'avion
- Une voiture en libre service (Autolib)
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Exemple : le chauffeur vous a amené du cinéma au restaurant. Comment vous étiez-vous rendu-e de chez vous au cinéma ?

Le chauffeur vous a-t-il déposé-e à votre domicile ?

- Oui
- Non

Quel mode de transport avez-vous alors utilisé pour vous rendre de votre lieu de dépose par le chauffeur à votre destination suivante (domicile ou autre) ?

- Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)
- Un taxi
- La même solution de transport avec chauffeur
- Une autre solution de transport avec chauffeur
- La marche à pied
- Une moto, un scooter
- Un vélo (personnel ou en libre service)
- Le train (TER, Intercités, TGV)
- Une voiture personnelle
- L'avion
- Une voiture en libre service (Autolib)
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Exemple : le chauffeur vous a amené du cinéma au restaurant. Après le restaurant, vous avez décidé de sortir en boîte de nuit, ou bien de rentrer chez vous. Quel mode avez-vous alors utilisé ?

Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre de votre lieu de dépose par le chauffeur à votre destination suivante ?



- Les transports en commun (métro, tram, bus, RER, Transilien)
- Un taxi
- La même solution de transport avec chauffeur
- Une autre solution de transport avec chauffeur
- La marche à pied
- Une moto, un scooter
- Un vélo (personnel ou en libre service)
- Le train (TER, Intercités, TGV)
- Une voiture personnelle
- L'avion
- Une voiture en libre service (Autolib)
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Combien de kilomètres avez-vous parcouru lors de ce dernier déplacement avec Uber ?

- Moins de 3 kilomètres
- De 3 à 6 kilomètres
- De 7 à 10 kilomètres
- De 10 à 15 kilomètres
- De 15 à 20 kilomètres
- Plus de 20 kilomètres
- Ne sais pas

A quel moment de la journée et de la semaine avez-vous réalisé ce dernier déplacement avec Uber ?

- En semaine, entre 8h et 20h
- En semaine, entre 20h et minuit
- En semaine, entre minuit et 8h
- Le week-end, entre 8h et 20h
- Le week-end, entre 20h et minuit
- Le week-end, entre minuit et 8h

Combien de temps a duré ce dernier déplacement avec Uber ?

- Moins de 15 minutes
- De 16 à 30 minutes
- Plus de 30 minutes
- Ne sais plus

Combien vous a coûté ce dernier déplacement avec Uber ?

- Moins de 5 euros
- De 5 à 10 euros
- De 11 à 20 euros
- De 21 à 30 euros
- Plus de 30 euros
- Ne sais plus

Combien vous a coûté ce dernier déplacement avec Uber ?

- Moins de 5 CHF
- De 5 à 10 CHF
- De 11 à 20 CHF
- De 21 à 30 CHF
- Plus de 30 CHF
- Ne sais plus

Quel était le nombre de passagers dans le véhicule, vous compris, sans le chauffeur ?

Auriez-vous pu utiliser un autre mode de transport que Uber ?

- Oui Non

Si oui, quel mode de transport auriez-vous pris ? (une seule réponse possible)

- les transports en commun la marche à pied
 une voiture en libre service (Autolib) un vélo (personnel ou en libre service)
 une autre solution de transport avec chauffeur une voiture personnelle
 un taxi Autre
 une moto, un scooter

Si 'Autre' précisez :

Et pour quelle raison avez-vous préféré Uber ? (une seule réponse possible)

- C'était plus sûr (agressions, vols, etc.)
 C'était plus confortable
 C'était plus rapide
 Service de meilleure qualité
 Disponible à proximité
 Ça me permettait d'être plus sûr-e de mon temps de trajet
 Ça me permettait d'arriver à destination sans me perdre
 C'était moins cher
 Autre

Si 'Autre' précisez :

Votre situation

Vous êtes :

- Un homme Une femme

Votre âge :

Vous vivez actuellement :

- Seul-e Seul-e avec un enfant
 En couple sans enfant Seul-e avec plusieurs enfants
 En couple avec un enfant Autre
 En couple avec plusieurs enfants

Si 'Autre' précisez :

Combien de personnes composent votre ménage (vous y compris) ?

Quelle est votre activité actuelle?

- En formation (étudiant-e) En recherche d'emploi
 Actif à plein temps (+32h/semaine) Au foyer
 Actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine) Retraité-e

Et quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ?

- Artisan, commerçant Ouvrier
 Chef d'entreprise Etudiant
 Cadre, profession intellectuelle supérieure Retraité
 Profession intermédiaire Sans activité professionnelle
 Employé

Quel est le niveau du dernier diplôme que vous avez obtenu ?

- Pas de diplôme Bac +3 (licence)
 BEP/CAP ou équivalent Bac +5 (master)
 Baccalauréat ou équivalent Supérieur à bac +5 (master spécialisé, doctorat)
 Bac +2 (BTS, DUT, etc.)

Dans quelle commune se trouve votre résidence principale ?

Et quel est le code postal de votre résidence principale ?

Votre lieu de travail/études est-il un lieu...

- Fixe (vous n'avez qu'un seul lieu de travail) Vous travaillez à domicile
- Itinérant (vous avez plusieurs lieux de travail)

Dans quelle commune se trouve votre lieu de travail/études ?

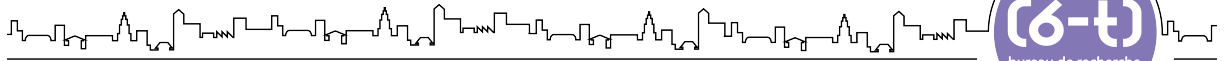
Si vous avez un lieu de travail/études principal, dans quelle commune se trouve-t-il ?

Et quel est, si vous le connaissez, son code postal ?

Enfin, quel est le revenu mensuel net (avec les allocations et autres aides) total de votre foyer en comptant les revenus de tous les membres du ménage? (en euros)

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Moins de 900 | <input type="radio"/> De 7 001 à 8 000 |
| <input type="radio"/> De 901 à 1 500 | <input type="radio"/> De 8 001 à 9 000 |
| <input type="radio"/> De 1 501 à 2 000 | <input type="radio"/> De 9 001 à 10 001 |
| <input type="radio"/> De 2 001 à 3 000 | <input type="radio"/> De 10 001 à 11 000 |
| <input type="radio"/> De 3 001 à 4 000 | <input type="radio"/> De 11 001 à 12 000 |
| <input type="radio"/> De 4 001 à 5 000 | <input type="radio"/> 12 001 ou plus |
| <input type="radio"/> De 5 001 à 6 000 | <input type="radio"/> Je ne souhaite pas répondre |
| <input type="radio"/> De 6 001 à 7 000 | |

Enfin, quel est le revenu mensuel net (avec les allocations et autres aides) total de votre foyer en comptant les revenus de tous les membres du ménage? (en CHF)



- Moins de 900
- De 901 à 1 500
- De 1 501 à 2 000
- De 2 001 à 3 000
- De 3 001 à 4 000
- De 4 001 à 5 000
- De 5 001 à 6 000
- De 6 001 à 7 000
- De 7 001 à 8 000
- De 8 001 à 9 000
- De 9 001 à 10 001
- De 10 001 à 11 000
- De 11 001 à 12 000
- 12 001 ou plus
- Je ne souhaite pas répondre

Qu'est-ce qui vous a incité-e à vous inscrire sur Uber ?

- Bouche-à-oreille
- Site web / Internet
- Presse
- TV / radio
- Autre

Si 'Autre' précisez :

A l'issue de ce questionnaire, avez-vous des remarques ou des suggestions à ajouter ?

ANNEXE 2. ANALYSE DES DONNEES UBER ET COMPARAISON AVEC LES OFFRES DE TRANSPORT DANS LES VILLES ETUDIEES

Éléments à prendre en compte pour l'analyse des graphiques :

Calcul du nombre de déplacements

Les nombres et parts de déplacements sont calculés à l'heure. Chaque point de la courbe placé à une demi-heure ou à une heure (selon les données) vaut pour l'heure l'entourant.

Échelles

Les échelles des différentes courbes des graphiques ne sont pas les mêmes :

- Afin de préserver la confidentialité des données de l'entreprise, le nombre de déplacements réalisés avec Uber chaque heure a été indexé. Les courbes jaune et verte de chaque graphique se réfèrent donc à l'échelle disposée à gauche du graphique, exprimée en pourcentages. Elles ont vocation à rendre compte de la répartition des déplacements Uber au fil de la journée. Les parts de déplacements sont calculées à l'heure, si bien que la somme des 24 valeurs lisibles aux points d'abscisses « heure et demie » est égale à 100 %. L'échelle de référence de ces courbes est la même pour toutes les villes.

- Les courbes orange, représentant le nombre total de déplacements réalisés à chaque heure, suivent les échelles disposées à droite des graphiques. Ces échelles sont exprimées en nombre et non en part et sont différentes selon les villes. Si les courbes jaunes et vertes des différents graphiques peuvent être comparées entre elles entre les villes, ce n'est pas directement le cas de courbes orange.

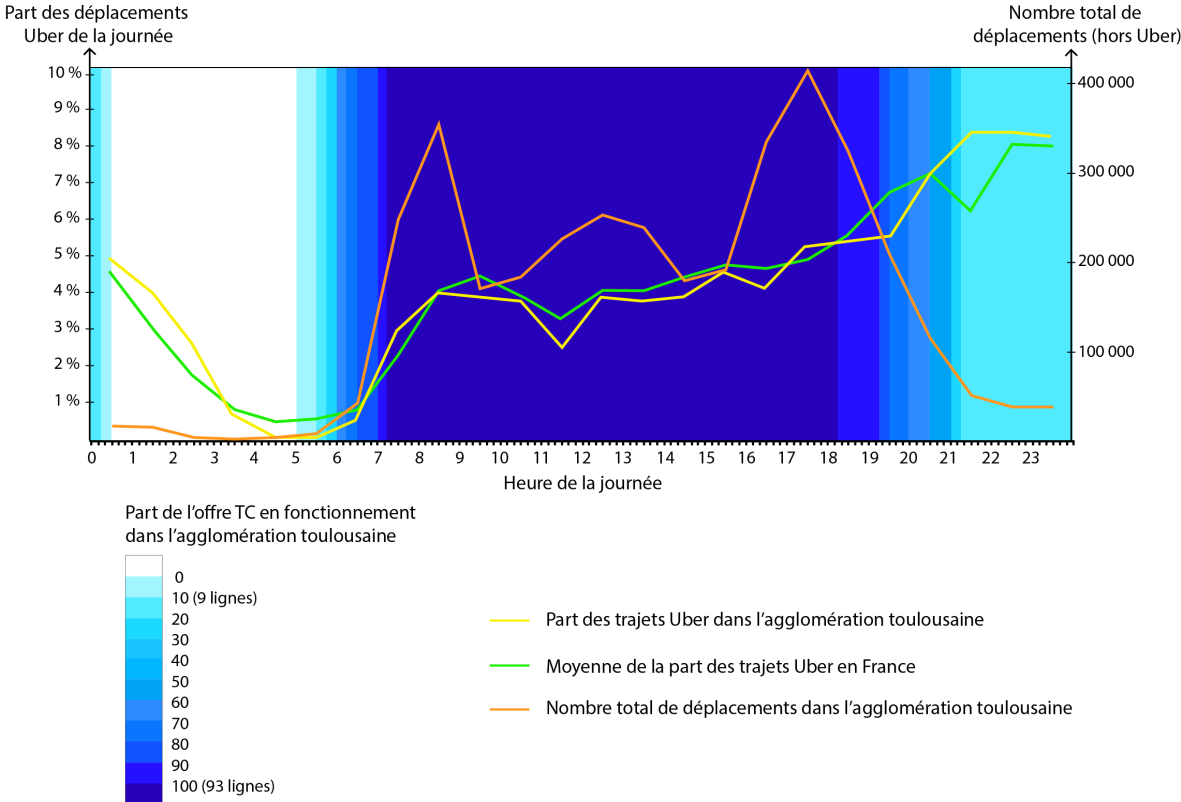
Du fait de cette différence d'échelle, les valeurs en ordonnée des courbes orange ne peuvent pas être directement comparées aux valeurs des courbes verte et jaune mais les allures générales des courbes peuvent être comparées.

Source des données

Les courbes représentant les nombres totaux de déplacements par ville sont issues des Enquêtes Ménage Déplacement. Selon les villes, la date de recueil des données peut donc varier. Dans plusieurs cas, les données sont indisponibles entre 21/22h et 4h et la courbe a donc été arrêtée. On peut supposer que l'absence de données signifie que la part des déplacements réalisés à cette période est négligeable ou que le nombre de déplacements réalisés est trop faible pour être mesuré. A ce titre, les données relatives à la ville de Lyon comportent une spécificité qu'il convient de relever : les données sont données à l'heure entre 4h et 21h puis il

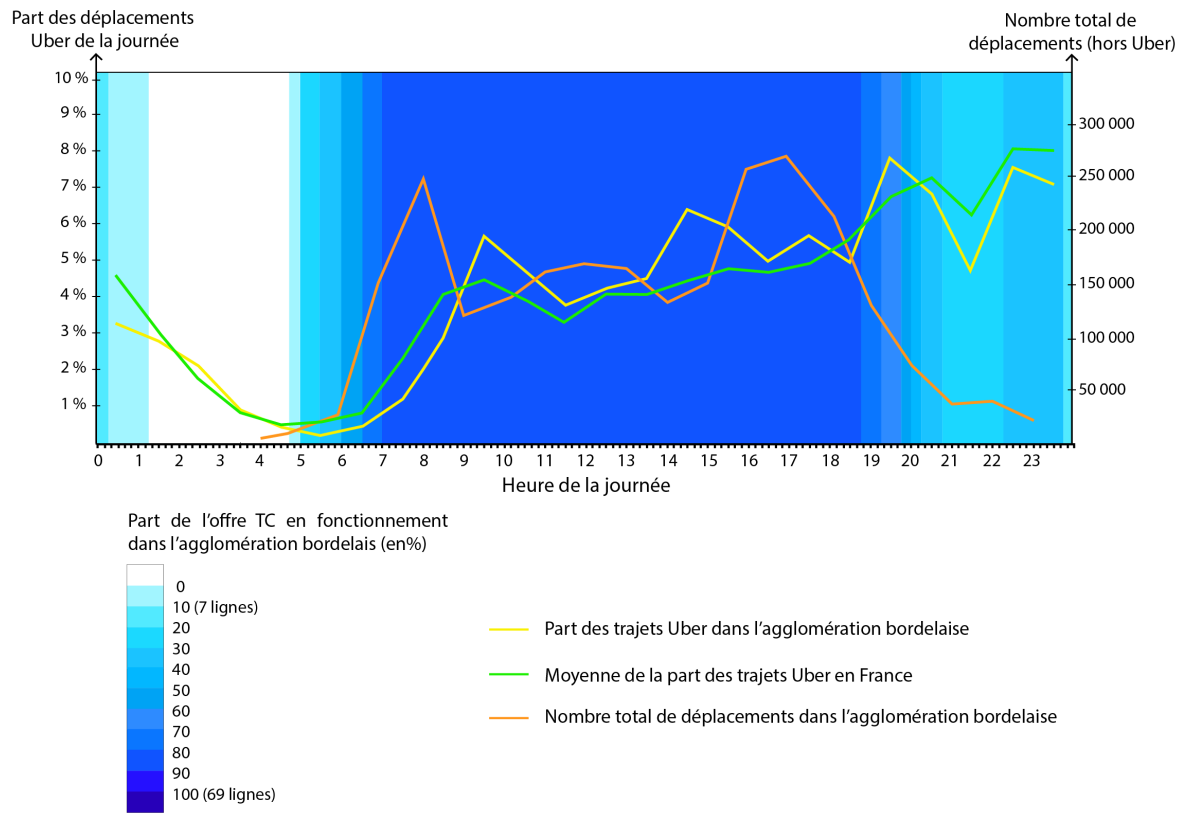
est précisé que le nombre est stable après minuit aux alentours de 15 000 déplacements par heure. Rien n'étant précisé pour la période de 21h à minuit, il a été considéré que la décroissance du nombre de déplacements par heure devait être linéaire.

Figure 174 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Toulouse



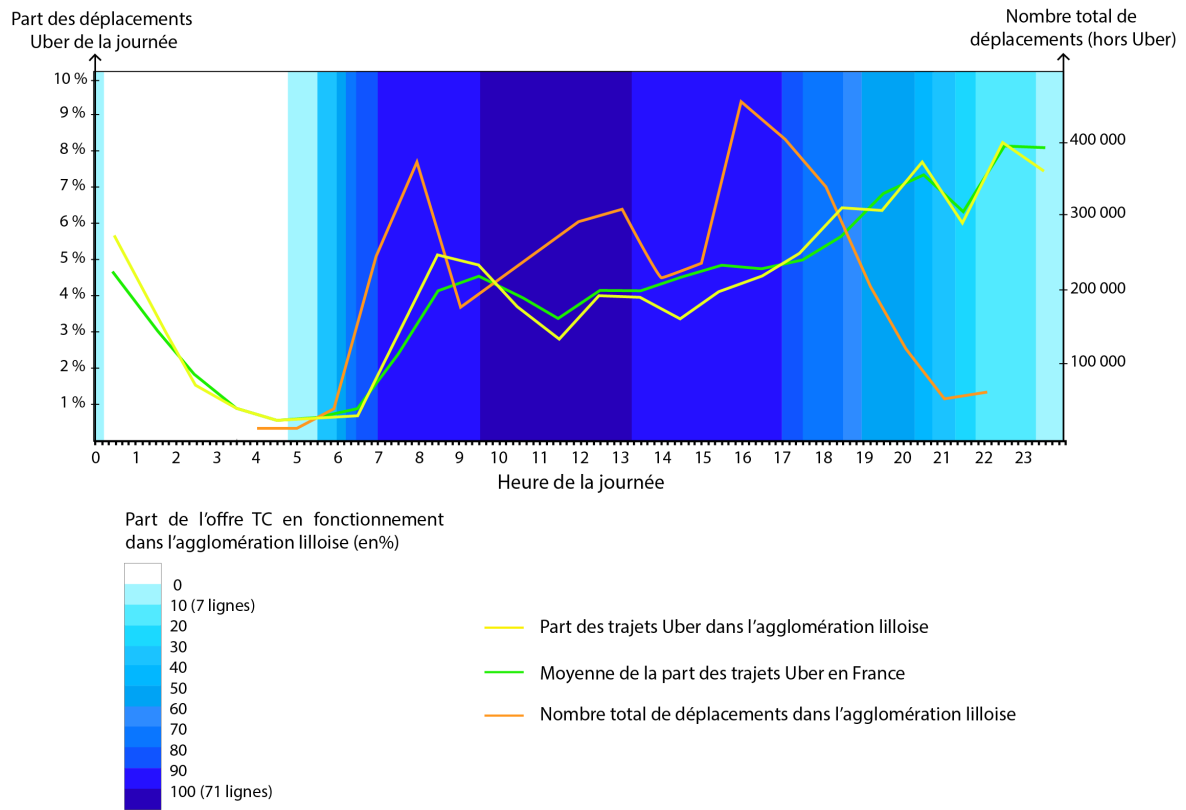
Source : Compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber et EMD

Figure 175 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Bordeaux



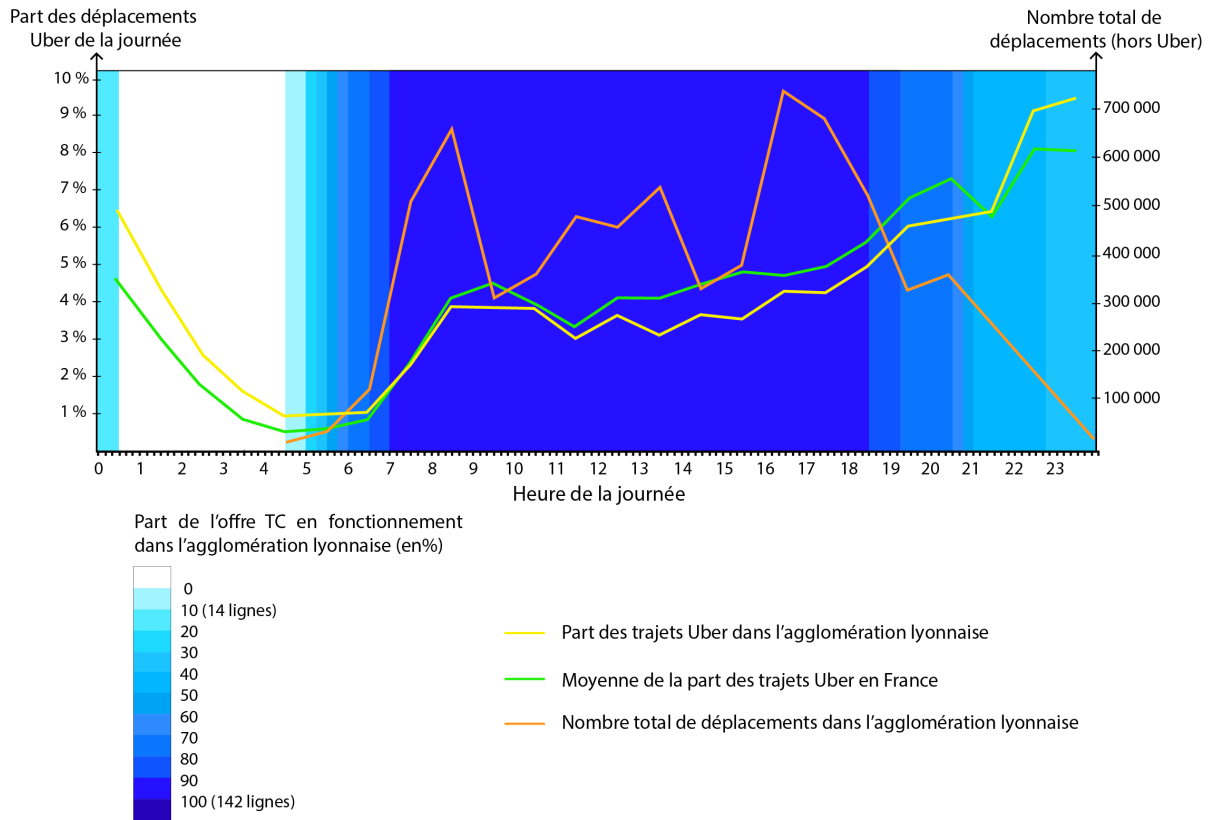
Source : Compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber et EMD

Figure 176 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Lille



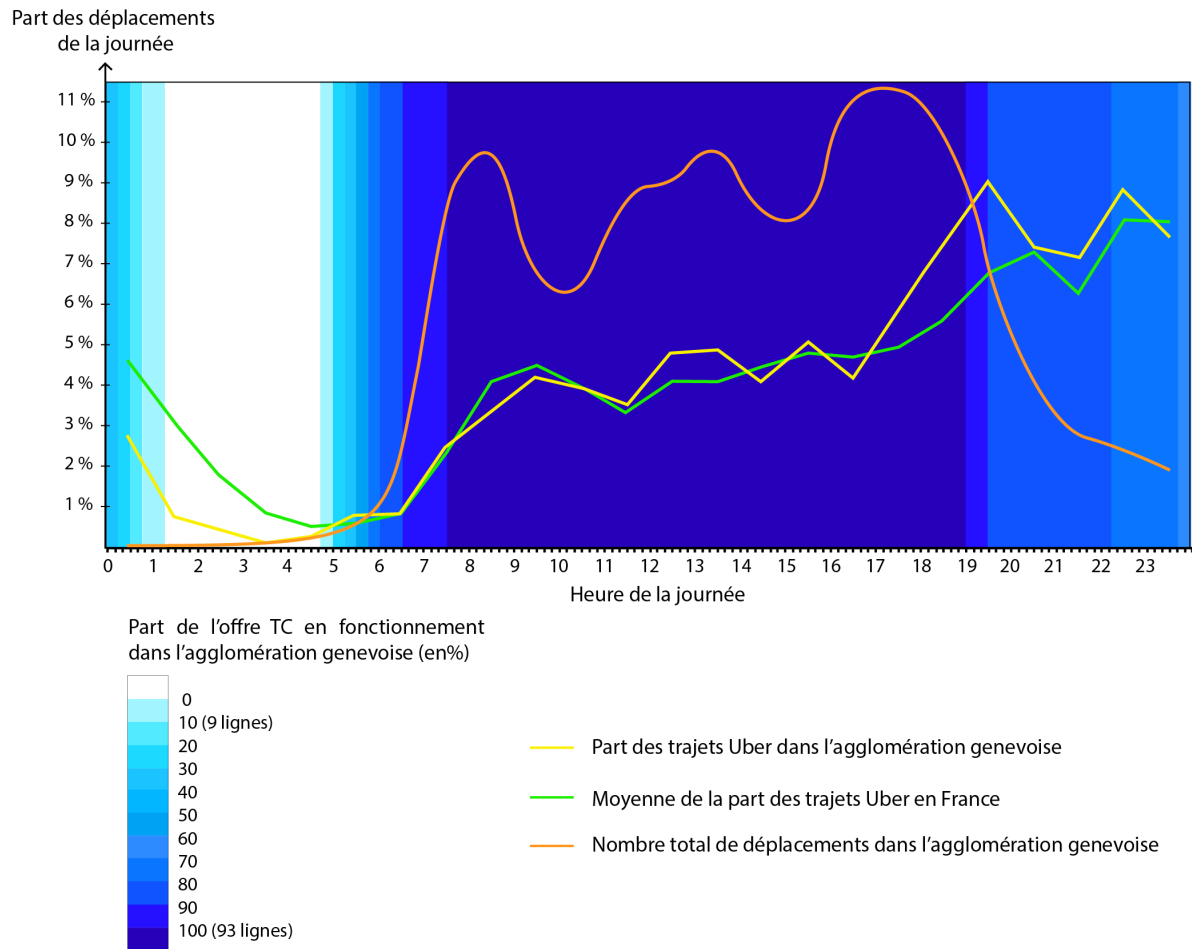
Source : Compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber et EMD

Figure 177 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Lyon



Source : Compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber et EMD

Figure 178 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Genève



Source : Compilation 6t-bureau de recherche d'après données Uber et EMD

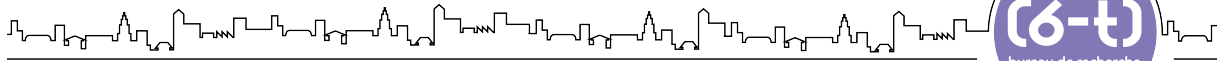


TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Aide à la lecture des tableaux et graphiques - exemple d'illustration.....	11
Figure 2 : Seuils adoptés pour les tests de significativité des croisements de variables	13
Figure 3 : Répartition des usagers d'Uber selon le sexe	17
Figure 4 : Répartition des usagers d'Uber selon l'âge.....	18
Figure 5 : Répartition des usagers d'Uber selon la composition du ménage	18
Figure 6 : Répartition des usagers d'Uber selon l'activité	19
Figure 7 : Répartition des usagers d'Uber selon la catégorie socio-professionnelle.....	19
Figure 8 : Répartition des usagers d'Uber selon le niveau de diplôme	20
Figure 9 : Répartition des usagers d'Uber selon le revenu du ménage en France	20
Figure 10 : Répartition des usagers d'Uber hors étudiants selon le revenu du ménage en France	21
Figure 11 : Répartition des usagers d'Uber selon le revenu du ménage en Suisse.....	22
Figure 12 : Lieu de résidence des usagers d'Uber au sein de leur agglomération.....	23
Figure 13 : Types de services proposés par l'application Uber selon les agglomérations au moment de l'enquête.....	23
Figure 14 : Répartition des usagers d'Uber selon le type de service utilisé	24
Figure 15 : Utilisation des services concurrents selon le type de service Uber utilisé.....	25
Figure 16 : Répartition par sexe des usagers d'Uber selon le service utilisé	26
Figure 17 : Répartition par âge des usagers d'Uber selon le service utilisé	26
Figure 18 : Répartition par classe d'âge des usagers d'Uber selon le service utilisé	27
Figure 19 : Répartition par composition familiale des usagers d'Uber selon le service utilisé.....	27
Figure 20 : Répartition par activité des usagers d'Uber selon le service utilisé	28
Figure 21 : Répartition par catégorie socioprofessionnelle des usagers d'Uber selon le service utilisé.....	28
Figure 22 : Répartition par niveau de diplôme des usagers d'Uber selon le service utilisé	29
Figure 23 : Répartition par revenu des usagers d'Uber selon le service utilisé en France.....	30
Figure 24 : Répartition par revenu des usagers d'Uber selon le service utilisé en Suisse.....	31
Figure 25 Répartition par type d'utilisation (particulier/professionnel) des usagers d'Uber selon le service utilisé.....	32
Figure 26 : Répartition par agglomération de résidence des usagers d'Uber selon le service utilisé.....	33

Figure 27 : Répartition par agglomération de résidence des usagers d’Uber selon le service concurrent utilisé	34
Figure 28 : Répartition par sexe des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence.....	35
Figure 29 : Répartition par âge des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence.....	36
Figure 30 : Répartition par classe d’âge des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	37
Figure 31 Répartition par composition familiale des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	38
Figure 32 : Répartition par activité des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	39
Figure 33 : Répartition par catégorie socioprofessionnelle des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	40
Figure 34 : Répartition par niveau de diplôme des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	41
Figure 35 : Répartition par revenu des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence en France.....	42
Figure 36 : Répartition par revenu des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence en Suisse.....	43
Figure 37 : Lieu de résidence des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	44
Figure 38 : Répartition par type d’utilisation (particulier/professionnel) des usagers d’Uber selon l’agglomération de résidence	45
Figure 39 : Comparaison de l’utilisation du service uberPOP en semaine en fonction des agglomérations étudiées.....	46
Figure 40 : Répartition par classe d’âge des usagers du taxi en France	47
Figure 41 : Répartition par activité des usagers du taxi en France.....	48
Figure 42 : Répartition par catégorie socioprofessionnelle des usagers du taxi en France	49
Figure 43 : Répartition par revenus des usagers du taxi en France hors étudiants.....	50
Figure 44 : Répartition par type d’utilisation (particulier/professionnel) des usagers du taxi en France.....	51
Figure 45 : Répartition des usagers selon la possession du permis de conduire	51
Figure 46 : Répartition par âge des usagers selon la possession du permis de conduire	52
Figure 47 : Répartition par activité des usagers selon la possession du permis de conduire.....	53
Figure 48 : Pourcentage par revenus des usagers selon la possession du permis de conduire	53

Figure 49 : Répartition par service utilisé des usagers selon la possession du permis de conduire	54
Figure 50 : Date du dernier déplacement avec Uber.....	56
Figure 51 : Agglomération où a eu lieu le dernier déplacement avec Uber	57
Figure 52 : Option choisie du dernier déplacement avec Uber	57
Figure 53 : Croisement détaillé entre l'agglomération du dernier déplacement et l'agglomération de résidence	59
Figure 54 : Origine et destination du dernier déplacement avec Uber	60
Figure 55 : Origine et destination du dernier déplacement avec Uber selon l'agglomération.....	61
Figure 56 : Motif du dernier déplacement avec Uber	62
Figure 57 : Origine et destination du dernier déplacement avec Uber selon le motif	63
Figure 58 : Horaire du dernier déplacement avec Uber	63
Figure 59 : Horaire du dernier déplacement avec Uber selon le service utilisé.....	64
Figure 60 : Horaire du dernier déplacement en Uber selon le motif	65
Figure 61 : Horaire du dernier déplacement en Uber selon l'origine et la destination du déplacement	66
Figure 62 : Répartition moyenne des trajets Uber dans la journée selon les origines et destinations des déplacements (en semaine en France)	67
Figure 63 : Durée du dernier déplacement en Uber selon le motif	68
Figure 64 : Durée du dernier déplacement selon l'horaire	69
Figure 65 : Portée du dernier déplacement avec Uber	70
Figure 66 : Portée du dernier déplacement avec Uber selon le motif	70
Figure 67 : Portée du dernier déplacement avec Uber selon l'horaire	71
Figure 68 : Montant du dernier déplacement avec Uber en France	72
Figure 69 : Montant du dernier déplacement avec Uber en Suisse	73
Figure 70 : Montant du dernier déplacement avec Uber selon le motif	74
Figure 71 : Option Uber utilisée lors dernier déplacement avec Uber selon le motif	75
Figure 72 : Motifs du dernier déplacement réalisé en taxi selon le type d'agglomération	76
Figure 73 : Horaires du dernier déplacement en taxi	77
Figure 74 Distances parcourues lors du dernier déplacement en taxi, selon le type d'agglomération	78

Figure 75 : Montant du dernier déplacement en taxi	78
Figure 76 : Croisement entre le lieu d'origine et de destination et le domicile lors du dernier déplacement avec Uber	79
Figure 77 : Graphique utilisé dans le questionnaire concernant le chaînage des modes – le lieu de prise en charge est le domicile	80
Figure 78 : Mode de transport utilisé pour se rendre du lieu de dépose à la destination suivante lors du dernier déplacement avec Uber	80
Figure 79 : Mode de transport utilisé pour se rendre du lieu de dépose à la destination suivante lors du dernier déplacement avec Uber selon le motif.....	82
Figure 80 : Graphique utilisé dans le questionnaire concernant le chaînage des modes – le lieu de prise en charge n'est pas le domicile	83
Figure 81 : Mode de transport utilisé pour se rendre au lieu de prise en charge lors du dernier déplacement avec Uber	83
Figure 82 : Mode de transport utilisé pour se rendre au lieu de prise en charge lors du dernier déplacement avec Uber selon le motif	85
Figure 83 : Graphique utilisé dans le questionnaire concernant le chaînage des modes sans passer par le domicile	86
Figure 84 : Mode de transport utilisé pour se rendre du lieu de dépose du dernier déplacement avec Uber à la destination suivante	87
Figure 85 : Option utilisée lors du dernier déplacement avec Uber selon le motif.....	88
Figure 86 : Agglomération dans laquelle a eu lieu le dernier déplacement avec Uber selon le motif.....	89
Figure 87 : Répartition des usagers d'Uber selon la motivation principale pour s'inscrire à l'application Uber.....	93
Figure 88 : Répartition des usagers selon la motivation principale pour l'utilisateur d'Uber au moment de l'inscription au service	94
Figure 89 : Répartition des usagers selon la motivation principale pour l'utilisateur d'Uber au moment de l'inscription au service, selon le service utilisé.....	95
Figure 90 : Part des usagers d'Uber dont la motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur a évolué depuis leur inscription à ces services.....	95
Figure 91 : Répartition des usagers d'Uber selon le temps écoulé depuis l'adoption des services avec chauffeur	96
Figure 92 : Répartition des usagers d'Uber selon leur motivation principale pour utiliser les services avec chauffeur au moment du sondage.....	96

Figure 93 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que le taxi	97
Figure 94 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Toulouse	98
Figure 95 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que les transports en commun	99
Figure 96 - classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que la voiture personnelle	99
Figure 97 : Répartition des usagers d'Uber selon leur réponse à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur	100
Figure 98 : Réponses des usagers d'Uber à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur, selon la composition du ménage	100
Figure 99 : Réponses des usagers d'Uber à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur, selon le type de service utilisé.....	101
Figure 100 : Réponses des usagers d'Uber à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers les services avec chauffeur, selon leur agglomération de résidence	102
Figure 101 : Réponses des usagers du taxi à la question visant à évaluer leur niveau de confiance envers le taxi, selon leur type d'agglomération de résidence	103
Figure 102 : Motivation principale des usagers d'Uber pour l'usage des services avec chauffeur, selon le service utilisé.....	104
Figure 103 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que le taxi, selon le service utilisé.....	105
Figure 104 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que les transports en commun, selon le service utilisé.....	106
Figure 105 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que la voiture personnelle, selon le service utilisé.....	107
Figure 106 : Classement des motivations pour l'usage des services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence	108
Figure 107 – Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que le taxi, selon l'agglomération de résidence des usagers.....	110
Figure 108 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que les transports en commun, selon l'agglomération de résidence des usagers.....	111

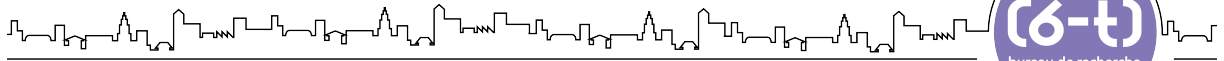
Figure 109 : Classement des raisons pour lesquelles les services avec chauffeur sont considérés plus pratiques que la voiture personnelle, selon l'agglomération de résidence	112
Figure 110 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les transports en commun, la voiture personnelle, le vélo et les services avec chauffeur	116
Figure 111 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les transports en commun, selon le service utilisé.....	117
Figure 112 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier la voiture personnelle, selon le service utilisé.....	118
Figure 113 - Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier le vélo, selon le type de service utilisé	119
Figure 114 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les services avec chauffeur, selon le type de service utilisé	120
Figure 115 : Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence (France)	121
Figure 116 - Classement des 10 adjectifs les plus cités par les usagers d'Uber pour qualifier les services avec chauffeur, selon l'agglomération de résidence (Suisse)	122
Figure 117 - Comparaison des adjectifs les plus cités par les usagers du taxi pour qualifier le taxi avec les adjectifs les plus cités par usagers des services avec chauffeur pour qualifier ces services.....	123
Figure 118 : Schéma de construction des sociotypes	127
Figure 119 : Répartition des usagers d'Uber selon les sociotypes de la mobilité	129
Figure 120 - Sociotypes de la mobilité selon le type de service utilisé.....	130
Figure 121 : Sociotypes de la mobilité selon l'agglomération de résidence.....	131
Figure 122 : Répartition des usagers du taxi selon les sociotypes de la mobilité	132
Figure 123 : Répartition des usages d'Uber selon le principal facteur d'évolution des comportements de mobilité.....	135
Figure 124 : Fréquence d'usage des services avec chauffeur.....	136
Figure 125 : Fréquence d'usage des services avec chauffeur en fonction du type de service utilisé.....	136
Figure 126 : Fréquence d'usage du taxi	137
Figure 127 : Répartition des usagers d'Uber selon le nombre de voitures possédées dans le ménage, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	137

Figure 128 : Nombre moyen de voitures possédées dans le ménage d'un usager d'Uber, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	138
Figure 129 : Part des usagers d'Uber envisageant de se séparer d'une voiture dans les 12 mois suivant le sondage grâce aux services avec chauffeur	139
Figure 130 : Part des usagers d'Uber déclarant que les services avec chauffeur leur permettent d'éviter l'achat d'une voiture	139
Figure 131 : Répartition des usagers d'Uber selon le nombre de deux-roues motorisés possédés dans le ménage, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	140
Figure 132 : Nombre moyen de deux-roues motorisés possédés dans le ménage d'un usager d'Uber, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	140
Figure 133 : Part des usagers d'Uber envisageant de se séparer d'un deux-roues motorisé dans les 12 mois suivant le sondage grâce aux services avec chauffeur	140
Figure 134 : Part des usagers d'Uber déclarant que les services avec chauffeur leur permettent d'éviter l'achat d'une voiture	141
Figure 135 : évolution du nombre moyen de voitures possédées dans le ménage de chaque usager d'Uber résidant dans l'agglomération parisienne	142
Figure 136 : Répartition des usagers d'Uber selon le nombre de voitures possédées dans le ménage, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment de l'enquête (« maintenant »).....	142
Figure 137 : Part des usagers qui considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur	145
Figure 138 : Part des usagers qui considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent les services avec chauffeur, selon qu'ils possèdent ou non le permis de conduire.....	146
Figure 139 : Répartition temporelle des nouveaux déplacements	146
Figure 140 : Répartition par motif des nouveaux déplacements.....	147
Figure 141 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber	147
Figure 142 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon qu'ils possèdent ou non le permis de conduire.....	148
Figure 143 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un mode qu'Uber pour	

effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon l'horaire de ce dernier déplacement	148
Figure 144 : Part des usagers estimant qu'ils auraient pu utiliser un autre mode qu'Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon l'origine et la destination de ce dernier déplacement	149
Figure 145 : Répartition des usagers selon le mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber	150
Figure 146 : Avantage d'Uber sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber	150
Figure 147 : Avantage d'Uber sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber, selon le mode de transport	151
Figure 148 : Avantage des services Uber avec chauffeur professionnel sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec les services Uber avec chauffeur professionnel, selon le mode de transport.....	152
Figure 149 : Avantage des services Uber avec chauffeur occasionnel sur l'autre mode qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec les services Uber avec chauffeur occasionnel, selon le mode de transport.....	153
Figure 150 : Fréquence d'usage de la voiture particulière par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	154
Figure 151 : Fréquence d'usage de la voiture particulière par les usagers d'Uber qui considèrent que les services avec chauffeur sont le principal facteur d'évolution de leurs comportements de mobilité, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	154
Figure 152 : Fréquence d'usage du deux-roues motorisé par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	155
Figure 153 : Fréquence du deux-roues motorisé par les usagers d'Uber qui considèrent que les services de voiture chauffeur sont le principal facteur d'évolution de leurs comportements de mobilité, avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	155
Figure 154 : Fréquence d'usage des transports en commun (bus, métro, tram, RER, Transilien) par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	156
Figure 155 : Fréquence d'usage du train (TER, Intercités, TGV) par les usagers d'Uber avant l'utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	156

Figure 156 : Fréquence d’usage du vélo par les usagers d’Uber l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)	156
Figure 157 : Fréquence d’usage de la marche à pied pour un déplacement complet par les usagers d’Uber l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	157
Figure 158 : Fréquence d’usage du covoiturage par les usagers d’Uber avant l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	157
Figure 159 : Fréquence d’usage du taxi par les usagers d’Uber l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »)	157
Figure 160 : Fréquence d’usage du taxi par les usagers d’Uber qui n’utilisent que des services avec chauffeur professionnel, l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	158
Figure 161 : Fréquence d’usage du taxi par les usagers d’Uber qui n’utilisent que des services avec chauffeur occasionnel, avant l’utilisation des services avec chauffeur (« avant ») et au moment du sondage (« maintenant »).....	158
Figure 162 : Estimation de l’utilisation mensuelle en fonction de la fréquence d’usage.....	159
Figure 163 : Evolution de l’utilisation mensuelle des modes de transport selon le type de service de voiture partagée en Ile-de-France (comparaison entre Uber, Autolib’ et Communauto)	160
Figure 164 : Part des usagers qui considèrent qu’ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu’ils utilisent les services avec chauffeur, selon le service utilisé.....	161
Figure 165 : Répartition temporelle des nouveaux déplacements	162
Figure 166 : Répartition par motif des nouveaux déplacements.....	162
Figure 167 : Part des usagers estimant qu’ils auraient pu utiliser un autre mode qu’Uber pour effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon le service utilisé.....	163
Figure 168 : Mode de déplacement qui aurait pu être utilisé à la place d’Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber, selon le service utilisé	164
Figure 169 : Part des usagers qui considèrent qu’ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu’ils utilisent les services avec chauffeur, selon l’agglomération de résidence	165
Figure 170 : Répartition temporelle des nouveaux déplacements, selon l’agglomération de résidence	166
Figure 171 : Répartition par motif des nouveaux déplacements, selon l’agglomération de résidence	167
Figure 172 : Part des usagers estimant qu’ils auraient pu utiliser un autre mode qu’Uber pour	

effectuer leur dernier déplacement avec Uber, selon l'agglomération de résidence	168
Figure 173 : Mode de déplacement qui aurait pu être utilisé à la place d'Uber pour le dernier déplacement réalisé avec Uber, selon l'agglomération de résidence.....	169
Figure 174 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Toulouse	201
Figure 175 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Bordeaux.....	202
Figure 176 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Lille.....	203
Figure 177 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Lyon.....	204
Figure 178 : Répartition des trajets Uber au cours de la journée par rapport à la répartition de l'ensemble des déplacements et de l'offre en transports en commun en fonctionnement dans l'agglomération de Genève.....	205



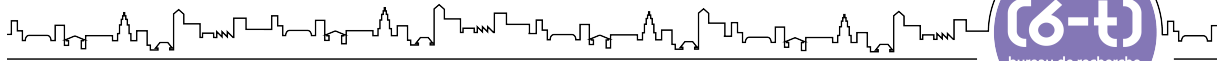
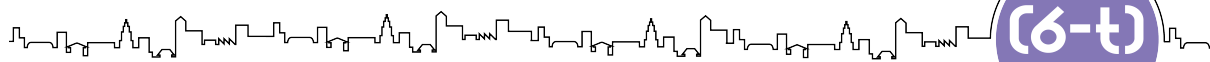


TABLE DES MATIERES

Introduction	8
1. Connaître les usagers et les usages.....	16
1.1. Profil des usagers.....	17
Caractéristiques générales des usagers des services avec chauffeur	17
Plutôt des hommes, plutôt jeunes, sans enfant	17
Une large majorité d’actifs très qualifiés, un quart d’étudiants.....	18
4 usagers d’Uber sur 10 n’habitent pas dans la ville-centre de leur agglomération.....	22
Caractéristiques des usagers selon le type de service utilisé.....	23
Des usagers qui utilisent majoritairement les deux services.....	24
Un usager des services avec chauffeur occasionnel sur trois est un étudiant.....	25
Des différences selon les agglomérations reflétant les types de services disponibles.....	32
Caractéristiques des usagers selon l’agglomération de résidence	34
Comparaison par rapport aux usagers du taxi	46
Caractéristiques des usagers selon la détention du permis de conduire	51
1.2. Profil des déplacements.....	56
Panorama et analyse de l’ensemble des déplacements	56
Des déplacements majoritairement réalisés avec les services avec chauffeur occasionnel dans l’agglomération de résidence.....	57
Des déplacements bon marché pour des loisirs.....	61
Des déplacements moins chers et davantage réalisés la nuit qu’en taxi	76
Analyse des déplacements selon le chaînage des déplacements.....	79
Analyse des motifs de déplacement selon le service utilisé et l’agglomération.....	87
2. Comprendre le choix modal	92
2.1 Les déterminants du choix modal.....	93
Les motivations des usagers à l’utilisation des services avec chauffeur.....	93
Les services avec chauffeurs se diffusent principalement grâce au bouche-à-oreille.....	93
Les principales motivations des usagers : bénéficier de services plus pratiques et, pour les usagers des services avec chauffeur occasionnel, de tarifs moins chers que le taxi	94
Des services considérés comme plus pratiques que le taxi grâce aux applications smartphone et au paiement automatique	96
Les usagers ont une confiance élevée envers les services avec chauffeur.....	99
Les services avec chauffeur inspirent davantage confiance que le taxi	102
Analyse des déterminants du choix modal selon le type de service utilisé	103
Les usagers utilisent les services avec chauffeur professionnel d’abord pour l’aspect pratique et les services avec chauffeur occasionnel d’abord pour le prix.....	103
Les usagers des services avec chauffeur professionnel mettent en avant la qualité de service, les usagers des services avec chauffeur occasionnel apprécient l’application	104
Analyse des déterminants du choix modal selon l’agglomération de résidence.....	107
Les Franciliens viennent aux services avec chauffeur pour l’aspect pratique, les résidents des agglomérations de province qui n’ont que les services avec chauffeur occasionnel à disposition y viennent pour leur prix.....	107



Les avantages des services avec chauffeur ne sont pas les mêmes d'une agglomération à l'autre	108
2.2 Images des modes et socio-types.....	114
L'image d'un service pratique, bon marché et convivial.....	114
L'image des modes de transport selon le service utilisé.....	116
L'image des services avec chauffeur selon l'agglomération de résidence.....	120
Le taxi et les services avec chauffeur vus par leurs usagers : un regard très différent.....	122
Répartition des usagers des services avec chauffeur selon les sociotypes de la mobilité .	124
Présentation des sociotypes de la mobilité.....	124
Les deux sociotypes qui dominent : « automobilistes contraints à l'utilisation des transports en commun » et « ancrés dans la proximité »	128
Des usagers des services avec chauffeur davantage « ancrés dans la proximité » que les usagers du taxi.....	131
3. Estimer les impacts.....	134
3.1 Impacts environnementaux	135
Les services avec chauffeur influent sur les comportements de mobilité... ..	135
... et entraînent une démotorisation légère, mais statistiquement significative de ses usagers.....	137
2 000 voitures en moins dans l'agglomération parisienne grâce aux services avec chauffeur.....	141
3.2 Impacts en termes de mobilité	145
Les impacts en termes de mobilité sur l'ensemble de l'échantillon	145
Les services avec chauffeur permettent de nouveaux déplacements.....	145
Les services avec chauffeur viennent combler un vide dans l'offre de transport, surtout la nuit .	147
Quand des services avec chauffeur ne sont pas disponibles, le taxi et les transports en commun deviennent les principales alternatives.....	149
.. mais qui entraînent une diminution de l'usage de l'ensemble des modes de transport	153
Les usagers d'Uber utilisent moins la voiture que les usagers d'Autolib'.....	159
Les impacts en termes de mobilité selon le type de service utilisé.....	161
Les services avec chauffeur occasionnel sont particulièrement créateurs de mobilité.....	161
.. et sont ceux qui contribuent le plus fortement à l'activité économique nocturne.....	161
Les impacts en termes de mobilité selon l'agglomération de résidence	164
Conclusion.....	172
Bibliographie	176
Annexes.....	178
Annexe 1. Questionnaire.....	179
Annexe 2. Analyse des données Uber et comparaison avec les offres de transport dans les villes étudiées.....	200
Table des figures.....	206
Table des matières.....	218

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie et de la géographie urbaine, et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités, les aménageurs ainsi que les opérateurs sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie. Dans ce cadre, 6t-bureau de recherche a réalisé de nombreux travaux sur la mobilité partagée et notamment sur l'impact des services de voiture partagée.

6t – bureau de recherche

58 rue Corvisart

75013 Paris

www.6t.fr