

L'IMPACT DU SERVICE UBER EN SUISSE ROMANDE

Résultats d'une enquête menée auprès des usagers en 2017



UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR **(6-t)** POUR **UBER**

Contexte

La société Uber a mandaté 6t-bureau de recherche pour **mettre à jour les premières analyses réalisées sur l'impact du service Uber en Suisse romande, datées de 2015**, en diffusant une nouvelle enquête auprès des usagers actifs.

Cette mise à jour présente **deux intérêts majeurs** :

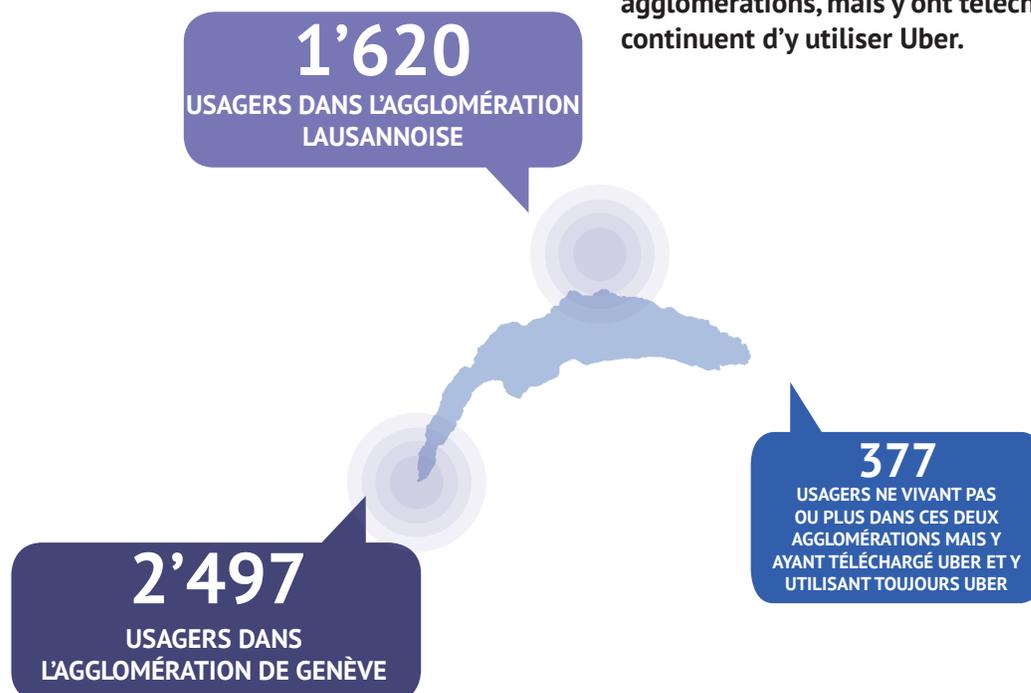
- celui d'**étudier les habitudes d'usage d'Uber** alors que le service s'est largement diffusé dans la région de l'arc lémanique
- celui de **compléter la connaissance sur les usagers des nouveaux services de mobilité en Suisse romande**, sachant qu'Uber y compte aujourd'hui plus de 170'000 usagers dont 88'000 résidents des agglomérations de Genève et Lausanne.

Méthode

L'enquête en ligne a été **diffusée par Uber auprès des usagers ayant téléchargé et utilisé l'application au sein des agglomérations de Genève ou de Lausanne**. La période d'enquête s'est étendue du **18 au 26 janvier 2017**. Pour assurer la comparaison, le questionnaire a été construit de manière à reprendre l'essentiel des items analysés en 2015.

Le questionnaire a été complété en français ou en anglais par 4'669 répondants. 175 enquêtés ont indiqué n'avoir jamais utilisé les services d'Uber. C'est donc essentiellement sur les **4'494 répondants** restant que porteront les analyses présentées ci-après.

Parmi ceux-ci, **2'497 (55,6%) résident dans l'agglomération de Genève** (y compris district de Nyon, départements de l'Ain et de la Haute-Savoie), et **1'620 (36,0%) dans l'agglomération lausannoise** ; les **377 restants (8,4%) ne résident pas ou plus dans ces deux agglomérations, mais y ont téléchargé l'application, et continuent d'y utiliser Uber**.



UN SERVICE QUI SE DÉMOCRATISE

Des clients plus jeunes, davantage de femmes, moins de cadres et plus étudiants

01 + DE FEMMES

Bien que les usagers d'Uber en Suisse Romande restent majoritairement des hommes (52,7%), cette **surreprésentation s'est atténuée depuis 2015** (69% d'usagers hommes à Genève en 2015, 61% à Lausanne).

02 + DE JEUNES

Uber attire des usagers de plus en plus jeunes : la moyenne d'âge des usagers en Suisse Romande est passée de 37,9 ans en 2015 à **34,1 ans aujourd'hui**, et **60% des usagers de Suisse Romande ont moins de 35 ans**. A Genève, la part des moins de 25 ans a doublé de 10% à 2015 à 23,8% aujourd'hui. A Lausanne, elle est passée de 21% à 31,8%.

04 - DE CADRES

Alors qu'en 2015, 41,8% des usagers d'Uber appartenait à la catégorie «cadres et professions intellectuelles supérieures», ce n'est plus le cas que de **32,6% d'entre eux aujourd'hui**.

03 + D'ÉTUDIANTS

Les étudiants sont largement présents parmi les enquêtés : **19,8%** alors qu'ils ne représentent que 8% de la population Suisse. **Leur part est en augmentation** (11% des usagers en 2015) et ils sont davantage représentés parmi les usagers Lausannois.



Des profils contrastés selon l'offre d'Uber

Chacune des différentes offres d'Uber a sa propre clientèle. **UberX**, l'option classique, est proposée dans l'agglomération de Genève comme dans celle de Lausanne. **UberBLACK**, le service haut-de-gamme, est proposé à Genève uniquement, et **UberPOP**, le service abordable assuré par des chauffeurs non-professionnels, à Lausanne uniquement.

UberPOP

Le service **UberPOP**, plus abordable, attire les usagers les plus jeunes : **un tiers d'entre eux a moins de 25 ans, et près d'un quart (24%) est composé d'étudiants.**

Les usagers d'**UberBLACK** ont les revenus par ménage les plus élevés : plus de 16'000 CHF par mois pour 20% d'entre eux (15% des usagers d'UberX et 11% des usagers d'UberPOP). **46% d'entre eux ont moins de 30 ans.**

UberBLACK

UberX

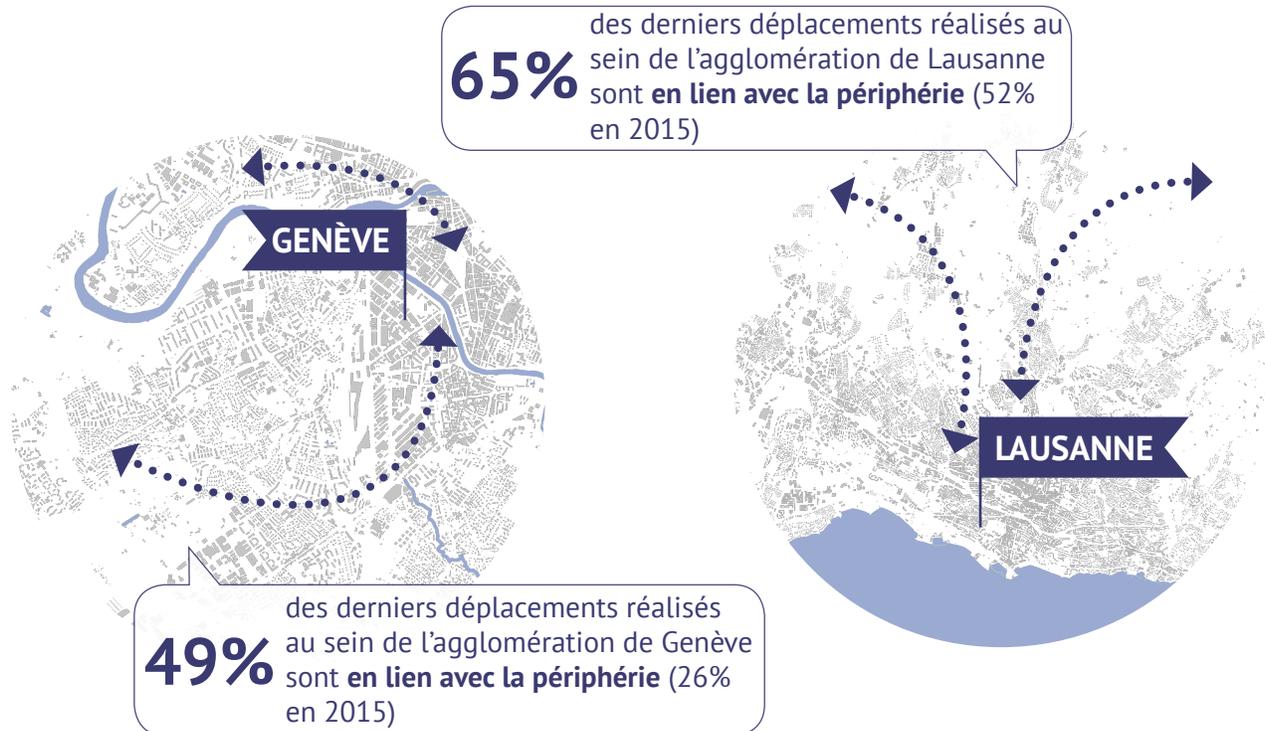
Les usagers d'**UberX** comptent la **part la plus importante de cadres et professions intellectuelles supérieures** (35%, contre 30% pour UberBLACK et 31% pour UberPOP). **1 usager sur 4 a moins de 25 ans.**

UN SERVICE MÉTROPOLITAIN D'ABORD AU SERVICE DES RESIDENTS

Un rôle de connexion du centre à la périphérie

Uber joue un réel rôle de **connecteur entre les centres et leurs périphéries** : la part des déplacements en lien avec la périphérie a augmenté depuis 2015 à Lausanne comme à Genève, où elle a près de doublé. Si on ne prend pas en compte les trajets ayant un lien avec une gare ou un aéroport (soit des motifs qui ne relèvent pas de la mobilité quotidienne du résident),

au total 56% des derniers trajets réalisés avec Uber sont en lien avec la périphérie. Pour comparaison, selon l'étude sur les usagers du taxi en France menée par 6t en 2015¹, **seuls 43% des mêmes trajets réalisés en taxi en France seraient en lien avec la périphérie.**



Une offre qui s'inscrit dans les pratiques de mobilités locales des citoyens

Selon une étude 6t de 2015 sur les usagers des taxis en France¹, **seuls 64% des trajets en taxi sont réalisés au sein de l'agglomération de résidence** (68% en excluant les gares et aéroports)

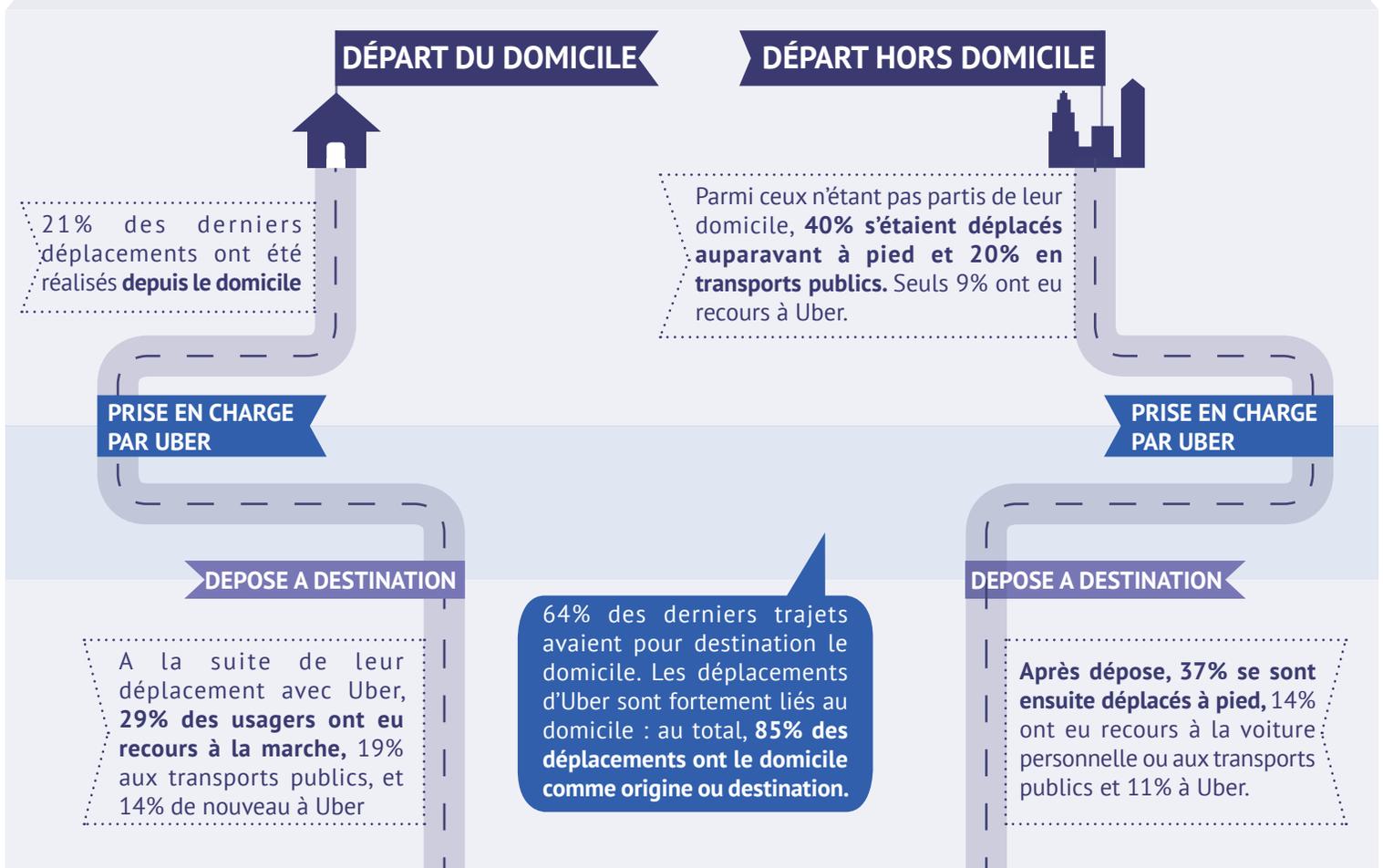
85,9% des derniers déplacements avec Uber ont été réalisés **au sein de l'agglomération de résidence**

En excluant les trajets en lien avec des aéroports ou gare, cette part atteint **90,4%**

¹ 6t-bureau de recherche, 2015, Usages et usagers du taxi en France, Panel 6t, <http://6t.fr/portrait-du-taxi-en-france-panel-6t/>

UNE OFFRE AU SERVICE DE PRATIQUES MULTIMODALES

Pour l'essentiel, les trajets Uber sont précédés ou suivis d'un trajet à pied ou en transports publics

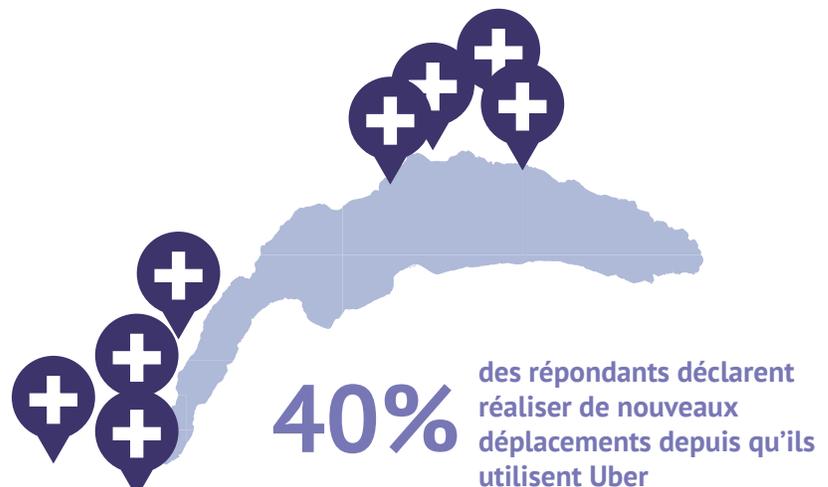


Une offre qui a rendu possibles de nouveaux déplacements

Uber permet aux usagers de devenir plus mobiles : **40% d'entre eux considèrent qu'ils réalisent de nouveaux déplacements depuis qu'ils utilisent ce service**, une part en hausse depuis la dernière enquête (32% en 2015).

Cette augmentation de la mobilité touche de manière plus importante les répondants qui ne disposent pas du permis : plus de la moitié d'entre eux (52%) déclarent réaliser de nouveaux déplacements, alors que ce n'est le cas que de 37% des répondants habilités à conduire.

90% des répondants réalisent tout ou partie de ces nouveaux déplacements en soirée ou de nuit, dans le cadre de sorties (81%) ou de visites à de la famille ou à des amis (32%).



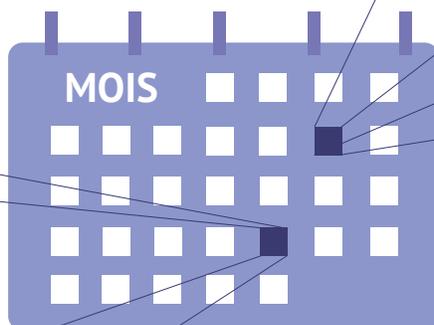
UN COMPLÉMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Une spécialisation d'Uber pour les déplacements nocturnes...

La vaste majorité des derniers déplacements réalisés avec Uber ont été effectués de nuit. La part des déplacements nocturnes a augmenté depuis 2015 : elle est passée de 40% à 42% à Lausanne, et de 22% à 32% à Genève. Ces résultats suggèrent une **spécialisation d'Uber dans les déplacements nocturnes**.

66% des derniers déplacements ont eu lieu après 20h et 36% après minuit. Les services d'Uber prennent donc le **relai des transports en commun lorsque ceux-ci sont moins disponibles**. La part des déplacements nocturnes a augmenté depuis 2015, ce qui suggère une spécialisation d'Uber sur ce créneau.

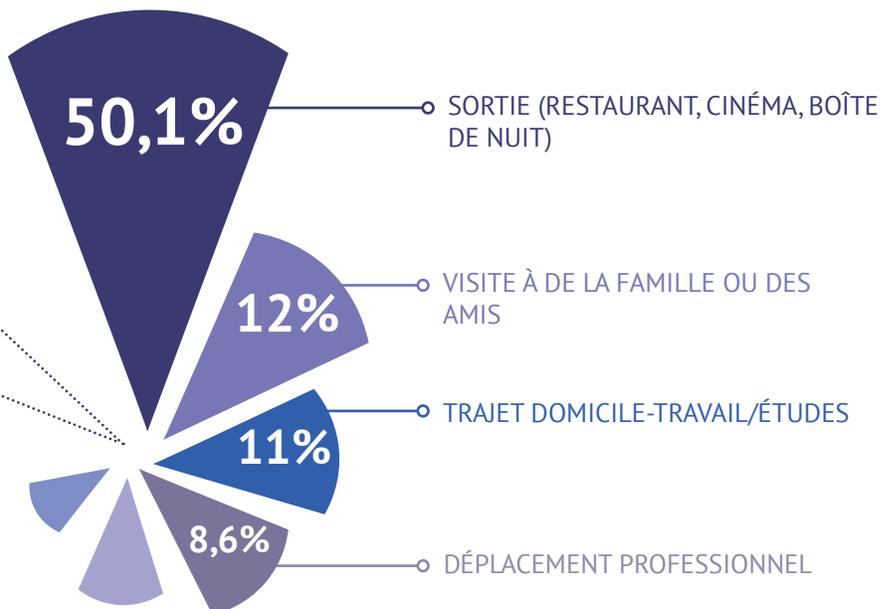
Un quart des derniers déplacements avec Uber ont été réalisés de nuit (entre minuit et 8h) le week-end, un créneau qui ne recoupe que deux plages horaires de 8h. Pour comparaison, 27% des derniers déplacements ont eu lieu en semaine en journée, sur 5 créneaux de 12h



... et les déplacements liés aux loisirs

La moitié des derniers déplacements réalisés avec Uber avaient pour motif une sortie (50,1%), loin devant le deuxième motif le plus cité, celui d'une visite à de la famille ou à des amis (12%).

Un peu plus d'1 répondant sur 10 (11%) a réalisé son dernier trajet avec Uber dans le cadre d'un déplacement domicile-travail ou études, et moins d'1 sur 10 dans le cadre d'un déplacement professionnel (8,6%).

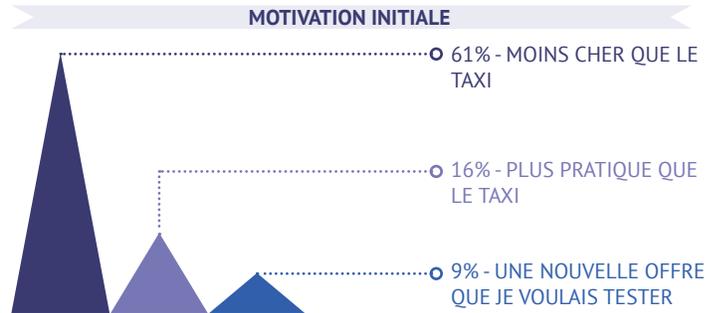


PRINCIPAUX MOTIFS DES DERNIERS TRAJETS RÉALISÉS AVEC UBER

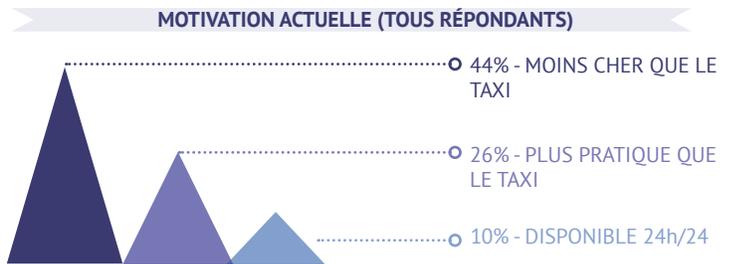
DES USAGES MODIFIÉS DES MODES DE TRANSPORT, DE NOUVELLES PRATIQUES MULTIMODALES

Si les tarifs ont attiré les usagers, c'est la praticité d'Uber qui les fidélise

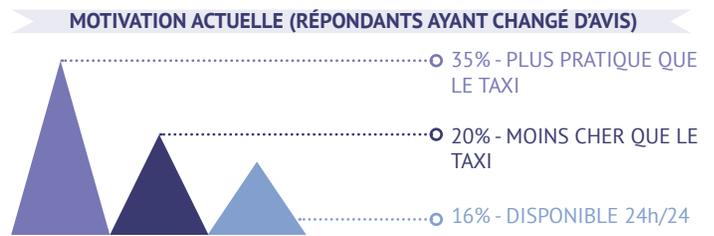
Les usagers se sont initialement tournés vers Uber comme une alternative au taxi, le service étant jugé moins cher (61%) et plus pratique (16%)



Aujourd'hui, l'écart s'amenuise : la part de répondants qui déclarent utiliser Uber car le service est moins cher que le taxi diminue au profit de ceux qui privilégient le service car il est «plus pratique» que les taxis.



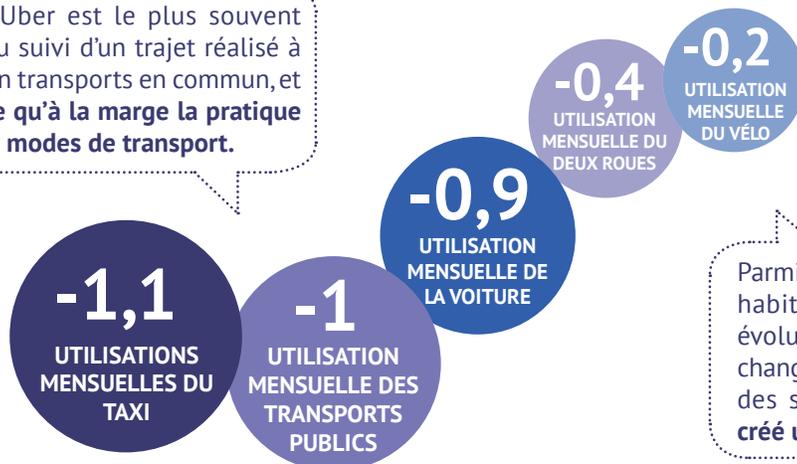
Si l'on ne prend en compte que les répondants dont la motivation initiale a évolué (49% des répondants), la praticité du service devient la première motivation (35%) ; l'aspect économique du service par rapport au taxi n'est plus cité que par 20% des répondants.



TROIS MOTIVATIONS À UTILISER UBER LES PLUS CITÉES PAR LES RÉPONDANTS

De nouvelles pratiques multimodales

L'usage d'Uber est le plus souvent précédé ou suivi d'un trajet réalisé à pieds ou en transports en commun, et ne modifie qu'à la marge la pratique des autres modes de transport.



Parmi les répondants dont les habitudes de transport ont évoluées, 45% attribuent ces changements à leur utilisation des services Uber : l'offre a créé un nouveau marché.

ÉVOLUTION DE L'USAGE DE DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DEPUIS LA MISE EN SERVICE D'UBER, EN NOMBRE D'UTILISATIONS MENSUELLES DU MODE, PAR USAGER

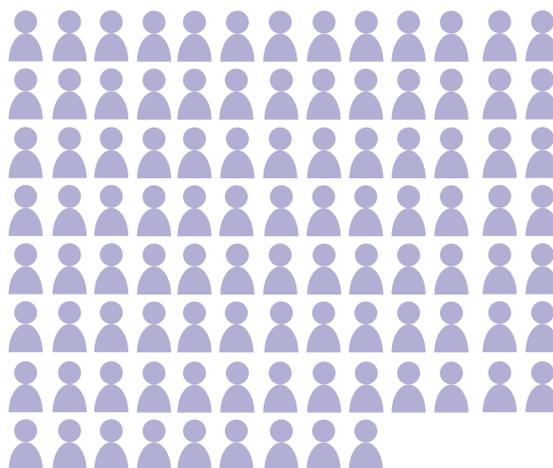


UN SERVICE QUI PARTICIPE À UNE ÉVOLUTION GLOBALE DES MODES DE VIE MOINS TOURNÉS VERS LA VOITURE PERSONNELLE

Une démotorisation des ménages usagers d'Uber...

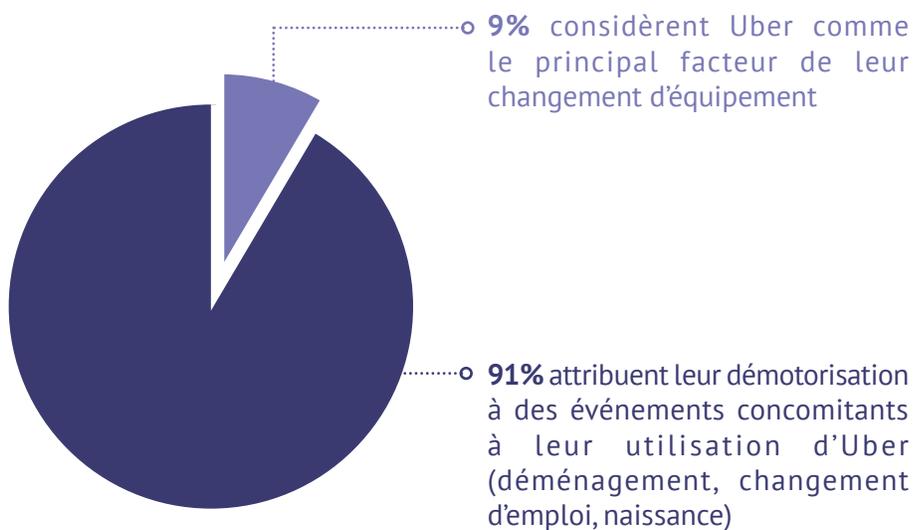
-5,6  POUR 100 USAGERS

On observe une **démotorisation des ménages qui deviennent usagers du service**. En extrapolant toutes les déclarations des répondants (2 640 abandons d'une voiture + 2 904 abandons prévus d'une voiture + 4 928 achats de voiture évités - 5 544 achats prévus d'une voiture) en 2017, les décisions des 88 000 usagers Uber résidant dans les agglomérations Genevoise et Lausannoise entraîneraient une diminution nette de 4928 voitures. Soit **5,6 voitures en moins pour 100 usagers d'Uber**.



... qui n'est pas le seul fait d'Uber.

La démotorisation des ménages est le fait d'une **évolution globale des modes de vie, à laquelle Uber participe** parmi toutes les alternatives à la voiture particulière.



6T - BUREAU DE RECHERCHE EN BREF

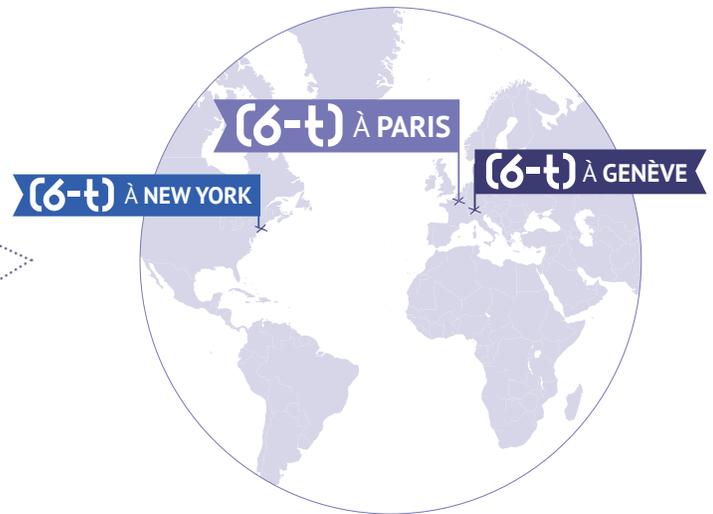
Le rapport d'étude et le questionnaire associé sont disponibles à l'adresse :

<http://6t.fr/enquete-uber-ch/>

Basé à Paris, à Genève et à New York, le bureau de recherche 6t a pour ambition 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, de la géographie urbaine et de la prospective 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, économistes et urbanistes** qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, **6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances**.



Citer ce rapport : 6t-bureau de recherche. (2017). L'impact du service UBER en Suisse Romande. Résultats d'une enquête menée auprès des usagers.



6t-bureau de recherche
2 Rue de la Muse
1205 Genève

+41 22 552 02 98
info@6t.fr

www.6t.fr/blog
[@6tRecherche](https://twitter.com/6tRecherche)

