

**Revenus et temps de travail :  
Analyse de l'activité des chauffeurs VTC des  
plateformes de mobilité**

-  
**Édition 2026**



Avril 2026

# Sommaire

## Table des matières

1. Description des données et des indicateurs analysés.....	3
2. Résultats.....	4
2.1 Revenu moyen par prestation (2021-2025).....	5
2.2 Revenu horaire brut (hors temps d'attente) .....	7
2.3 Revenu horaire ajusté à l'inflation (2021–2025) .....	9
2.4 Évolution de la durée des prestations (2021–2025).....	11
2.5 Evolution de la durée des temps d'attente (2021-2025).....	13
2.6 Évolution comparative des indicateurs d'activité par plateforme .....	15
3. Synthèse.....	18
4. Annexes.....	19
Annexe A : Méthodologie et Calculs.....	19
Annexe B : Données et résultats.....	21
Tableau 1 : Indicateurs principaux par plateforme et par année .....	21
Tableau 2 : Évolution annuelle des indicateurs .....	23
Tableau 3 : Évolution totale des indicateurs sur toute leur période disponible par plateforme .....	24

# 1. Description des données et des indicateurs analysés

Depuis 2022, les plateformes de mobilité (VTC et livraisons de marchandises) publient chaque année des données relatives au revenu et au temps d'activité des travailleurs auxquels elles font appel. Ces données, compilées et analysées par l'ARPE, sont disponibles sur son site internet. Ce document se concentre sur les indicateurs d'activité des plateformes de **VTC**.

Il s'agit d'une analyse détaillée des données de **neuf** plateformes de mise en relation dans le secteur des VTC opérant en France métropolitaine: **ALLO CAB, BOLT, COMIN, FREENOW, HEETCH, LE CAB<sup>1</sup>, SIXT RIDE, MYSAM** et **UBER**.

**L'évolution de ces indicateurs sur les cinq dernières années (2021, 2022, 2023, 2024, 2025) offre une vision de l'activité de chauffeur sous l'angle des revenus et de la durée des courses, et permet une meilleure compréhension des tendances de ce secteur.** Il convient toutefois de rappeler que les plateformes analysées diffèrent fortement en termes de taille, d'implantation et d'activité. C'est pourquoi cette analyse n'a pas pour objectif de comparer les plateformes entre elles, mais de dessiner les évolutions sur la période étudiée.

En facilitant l'appréhension des enjeux liés aux revenus et aux conditions d'exercice de ces travailleurs, ce bilan fournit des outils complémentaires pour éclairer les commissions de négociations sectorielles et ouvrir de nouvelles perspectives pour le dialogue social. Ainsi, l'ARPE poursuit un objectif central inscrit au cœur de ses missions : enrichir et renforcer le dialogue social par la production d'études et de statistiques.

Ce bilan se concentre ainsi spécifiquement sur les indicateurs économiques essentiels fournis par les plateformes. L'analyse se porte particulièrement sur les indicateurs suivants :

- **Revenu moyen par prestation**, exprimé en euros, qui correspond à la somme moyenne perçue par les chauffeurs à chaque course réalisée.
- **Durée moyenne d'une prestation**, exprimée en minutes, correspondant au temps moyen écoulé entre la prise en charge effective d'un client et son dépôt à destination. Lorsque le temps écoulé entre l'acceptation de la course et l'arrivée du client à bord fait l'objet d'une rémunération par la plateforme, il est également inclus dans cette durée.
- **Temps d'attente moyen**, en minutes, correspondant au temps moyen passé entre la fin d'une course et la proposition d'une nouvelle course, qu'elle soit acceptée ou non.

Afin de refléter fidèlement l'évolution du pouvoir d'achat réel des chauffeurs, **ces indicateurs ont également été ajustés selon les coefficients annuels d'inflation** suivants (base 2021 = 100, [cf. annexe A](#)) :

- 2022 : **+5,2 % (coefficient cumulé : 1,052)**
- 2023 : **+4,9 % (coefficient cumulé : 1,104)**
- 2024 : **+2,0 % (coefficient cumulé : 1,126)**
- 2025 : **+0,9 % (coefficient cumulé : 1,136)**

Chaque graphique présenté dans ce rapport sera accompagné d'une note méthodologique succincte précisant clairement les unités utilisées, les périodes étudiées et les formules de calcul employées, pour garantir la clarté et la transparence des résultats.

---

<sup>1</sup> La plateforme LE CAB a absorbé MARCEL à l'été 2024, les données de MARCEL ne sont donc plus disponibles pour 2025. CAOCAO a quant à elle cessé son activité de VTC pour 2025

## 2. Résultats

Avant de présenter les résultats, il convient de rappeler que l'ensemble des indicateurs de revenu analysés dans ce rapport sont des revenus bruts, tels que transmis par les plateformes. Concernant spécifiquement le revenu horaire brut et le revenu horaire ajusté à l'inflation, ces deux indicateurs ont été calculés par l'ARPE à partir des données disponibles à savoir le revenu moyen par course et la durée moyenne d'une course. Ils ont vocation à donner un aperçu des tendances d'évolution d'une année à l'autre au sein d'une même plateforme en reposant sur un cas théorique : celui d'un chauffeur continuellement en course, sans temps d'attente entre deux prestations, ce qui tend à surestimer le revenu horaire réellement perçu.

Au-delà de cette limite structurelle, ces indicateurs ne tiennent pas compte des cotisations sociales dues à l'URSSAF, des charges liées à l'exercice de l'activité (carburant, entretien du véhicule, assurance, amortissement), ni de l'imposition sur le revenu. Ils n'intègrent pas non plus les pourboires qui peuvent représenter un complément de revenu selon les périodes et les plateformes. Le revenu net effectivement perçu par les chauffeurs s'écarte donc significativement des chiffres présentés ici, représentatifs de leurs chiffres d'affaires et qui doivent être lus comme des outils de suivi comparatif dans le temps et non comme une mesure exacte du revenu réel.

## 2.1 Revenu moyen par prestation (2021-2025)

Le revenu moyen par prestation, exprimé en euros, reflète le montant perçu par un chauffeur pour une course effectuée via une plateforme de VTC. L'analyse de cet indicateur sur la période 2021–2025 met en évidence des évolutions différenciées selon les plateformes, avec des trajectoires de croissance, de stagnation ou de baisse.

### Évolution du revenu par prestation

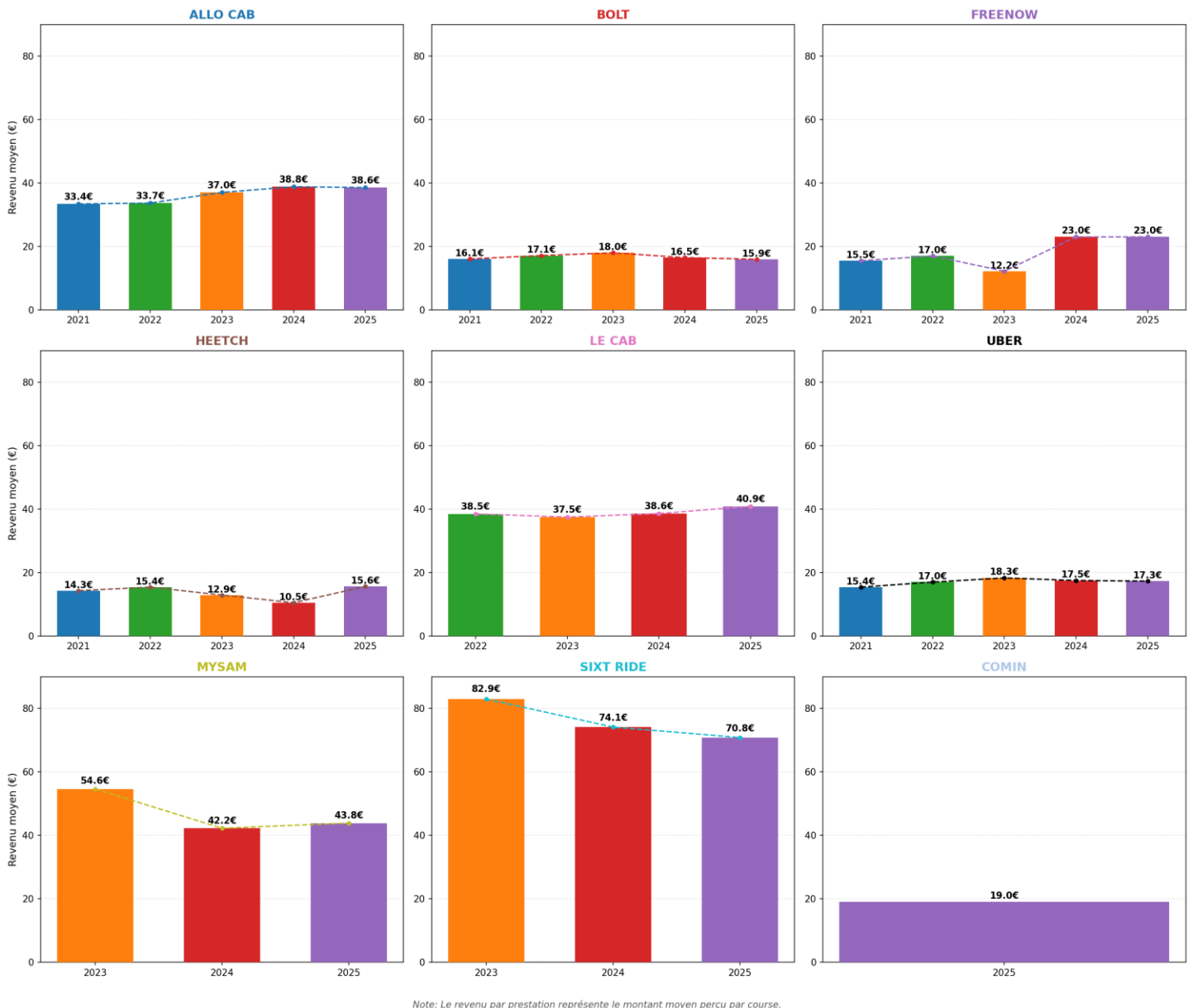


Figure 1 : Évolution du revenu moyen par prestation par plateforme (2021-2025)

**ALLO CAB :**

Le revenu moyen par prestation progresse de 33,4 € en 2021 à un pic de 38,8 € en 2024, avant de s'établir à 38,6 € en 2025 (-0,6 %). Sur la période étudiée, la hausse cumulée est de +15,5 %. La légère inflexion observée en 2025 marque une stabilisation du revenu par course après quatre années de croissance continue.

**BOLT :**

Le revenu moyen poursuit la baisse amorcée en 2024, passant de 16,5 € à 15,9 € en 2025 (-3,2 %). Il atteint ainsi son niveau le plus bas sur la période. Entre 2021 et 2025, la variation cumulée est légèrement négative (-0,6 %), illustrant une quasi-stagnation des revenus par course sur cinq ans.

**FREENOW :**

Le revenu moyen se stabilise à 23 € en 2025, identique à son niveau de 2024. Cette stabilisation succède à un exercice 2024 de fort rebond (+88,5 %). Sur la période complète 2021–2025, la progression cumulée est de +48,4 %, malgré une trajectoire marquée par de fortes fluctuations, notamment une chute à 12,2 € en 2023.

**HEETCH :**

HEETCH enregistre le rebond le plus marqué de l'exercice 2025 : le revenu moyen passe de 10,5 € à 15,6 €, soit une hausse de +48,6 %, renversant la tendance baissière continue observée depuis 2021. Sur la période complète 2021–2025, la variation cumulée est de +9,1 %, portée essentiellement par ce retournement.

**LE CAB :**

Le revenu moyen atteint 40,9 € en 2025, sa valeur la plus élevée depuis que les données sont disponibles (2022), soit une progression de +6,0 % par rapport à 2024. Sur la période 2022–2025, la hausse cumulée est de +6,2 %, reflétant une progression régulière et mesurée du revenu par course.

**UBER :**

Le revenu moyen se stabilise autour de 17 €, avec une légère baisse de -1,1 % en 2025. La progression cumulée sur la période 2021–2025 demeure positive à +12,3 %, mais la tendance récente reflète une érosion progressive du revenu par course.

**MYSAM :**

Le revenu moyen remonte légèrement à 43,8 € en 2025 (+3,8 % par rapport à 2024), après une forte correction en 2024. Sur la période 2023–2025, le revenu moyen a reculé de -19,7 %, en lien notamment avec un raccourcissement marqué de la durée des courses.

**SIXT RIDE :**

La baisse du revenu moyen par prestation se poursuit en 2025, s'établissant à 70,8 €, soit -4,4 % par rapport à 2024 et -14,6 % depuis 2023. SIXT RIDE reste néanmoins la plateforme affichant le revenu unitaire le plus élevé, en cohérence avec son positionnement « haut de gamme ».

**COMIN :**

Cette plateforme, dont les données sont disponibles pour la première fois en 2025, affiche un revenu moyen par prestation de 19,0 €. L'absence d'historique ne permet pas d'analyser une évolution, mais ce niveau-là la positionne parmi les plateformes à revenu unitaire intermédiaire du panel.

## Synthèse :

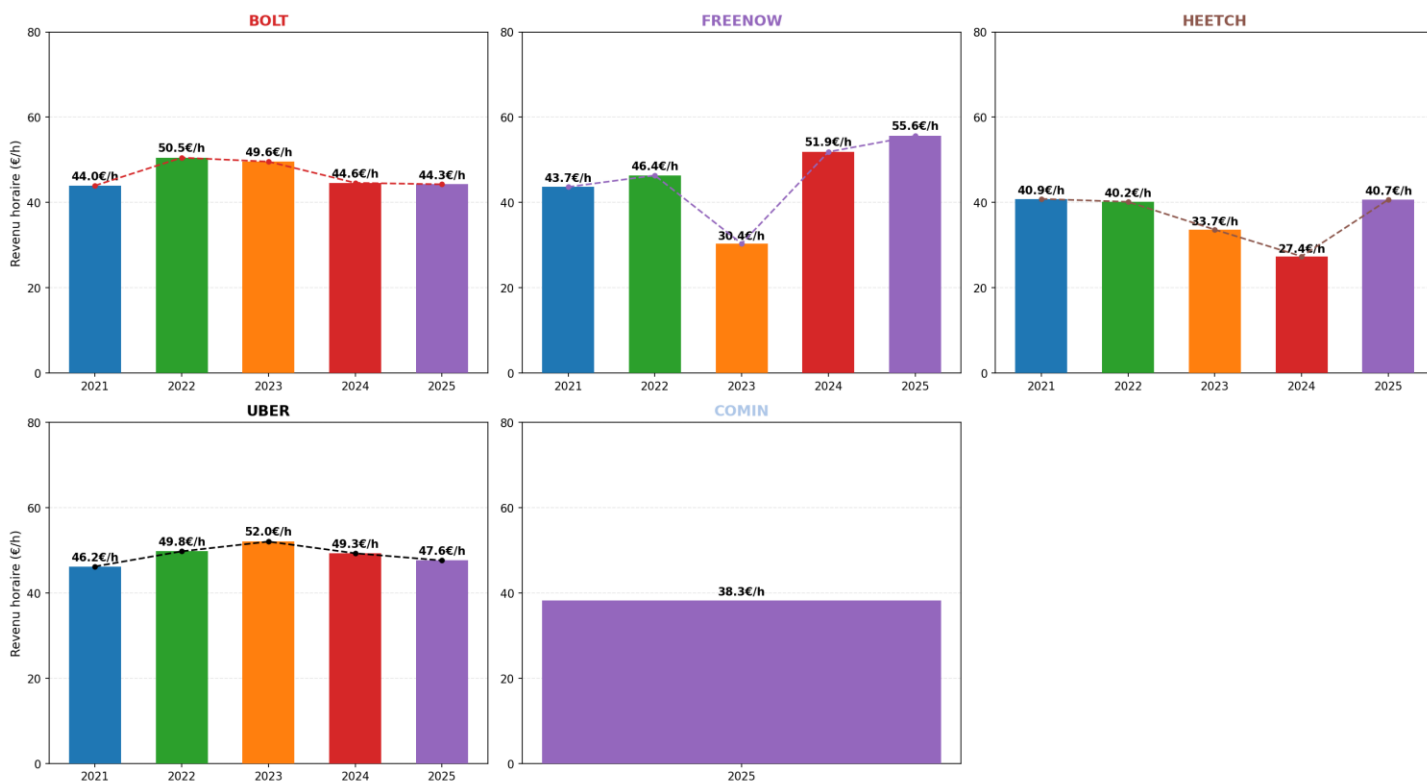
En 2025, le revenu moyen par prestation présente un bilan contrasté. HEETCH se distingue par un rebond très marqué (+48,6 %), inversant sa trajectoire déclinante. LE CAB et FREENOW progressent modérément. À l'inverse, BOLT et SIXT RIDE poursuivent leur tendance baissière. ALLO CAB, LE CAB, MYSAM et SIXT RIDE se distinguent néanmoins par des niveaux de revenu nettement supérieurs à la moyenne, en cohérence avec un positionnement tarifaire structurellement plus élevé et des segments de clientèle distincts.

## 2.2 Revenu horaire brut (hors temps d'attente)

Le revenu horaire brut en course est calculé comme le rapport entre le revenu moyen par prestation et la durée moyenne des courses, exprimé en euros par heure. Il ne prend pas en compte le temps d'attente entre deux courses et reflète ainsi uniquement la rémunération effective pendant la réalisation des prestations. Cet indicateur met en évidence des écarts importants entre les plateformes, tant en niveau qu'en évolution sur la période observée. Ces écarts s'expliquent le plus souvent par des modèles qui diffèrent parfois fortement.

Afin de faciliter la lecture et d'éviter des comparaisons peu pertinentes, les plateformes sont présentées en deux groupes distincts. Un premier regroupe des plateformes « grand public » : Bolt, Freenow, Heetch, Uber et Comin, dont le modèle repose sur un volume important de courses urbaines à tarification accessible. Un second regroupe des plateformes davantage orientées vers les déplacements professionnels, ou proposant des prestations premium : Allo Cab, Le Cab, MySam et Sixt Ride, et dont le positionnement tarifaire est structurellement plus élevé.

### Évolution du revenu horaire (segment « grand public »)



Note: Revenu horaire = (revenu moyen / durée moyenne) × 60. Hors temps d'attente.

Figure 2a : Évolution du revenu horaire par prestation par plateforme « grand public », hors temps d'attente (2021-2025)

## BOLT :

Le revenu horaire brut se stabilise à 44,3 €/h en 2025, quasi identique au niveau de 2024 (44,6 €/h, -0,7 %). Après avoir atteint un pic à 50,5 €/h en 2022, la tendance est à l'érosion progressive du taux horaire. Sur la période 2021–2025, la hausse nominale cumulée reste très limitée (+0,7 %).

## FREENOW :

Le revenu horaire brut progresse en 2025 pour atteindre 55,6 €/h (+7,3 % par rapport à 2024), grâce à un raccourcissement de la durée des courses (-6,8 %) à revenu par course stable. Sur la période 2021–2025, la hausse cumulée est de +27,5 %, malgré une trajectoire très volatile, avec un creux à 30,4 €/h en 2023.

## HEETCH :

HEETCH affiche la progression la plus forte de l'exercice 2025 : le revenu horaire brut bondit de 27,4 €/h à 40,7 €/h (+48,6 %), portée exclusivement par la hausse du revenu par course, la durée des prestations restant stable à 23 minutes. Sur la période complète 2021–2025, la variation cumulée reste légèrement négative (-0,4 %), témoignant d'une récupération partielle après quatre années de recul.

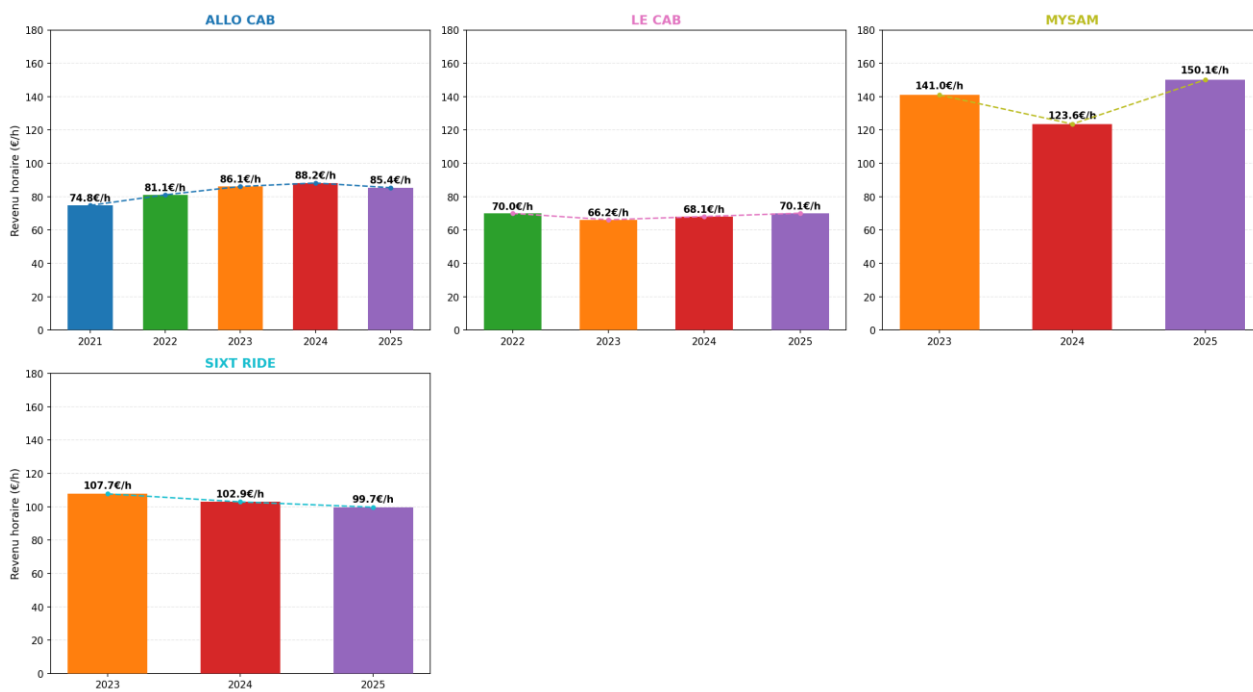
## UBER :

Le revenu horaire brut s'établit à 47,6 €/h en 2025 (-3,4 % par rapport à 2024), sous l'effet d'une légère baisse du revenu par course combinée à un allongement de la durée des prestations. Sur la période 2021–2025, la hausse nominale cumulée reste limitée à +3,1 %.

## COMIN :

Pour sa première année de publication, COMIN affiche un revenu horaire brut de 38,3 €/h en 2025. Ce niveau est comparable à celui de HEETCH et constitue une première donnée de référence pour les prochaines éditions.

### Évolution du revenu horaire (segment « professionnel ou premium »)



Note: Revenu horaire = (revenu moyen / durée moyenne) × 60. Hors temps d'attente.

Figure 2b : Évolution du revenu horaire par prestation par plateforme opérant dans le segment des déplacements professionnels, ou proposant des prestations premium (hors temps d'attente) (2021-2025)

#### **ALLO CAB :**

Le revenu horaire brut recule légèrement en 2025, passant de 88,2 €/h à 85,4 €/h (-3,2 %), sous l'effet combiné d'une légère baisse du revenu par course et d'un allongement de la durée des prestations. Sur l'ensemble de la séquence observée, la hausse cumulée reste positive à +14,2 %, témoignant d'une progression réelle sur cinq ans.

#### **LE CAB :**

Le revenu horaire brut progresse modérément en 2025 pour atteindre 70,1 €/h (+2,9 % par rapport à 2024), son niveau le plus élevé sur la période disponible (2022–2025). Sur la période 2022–2025, la variation cumulée est quasi nulle (+0,2 %), la plateforme maintenant un niveau stable au fil des années.

#### **MYSAM :**

MYSAM affiche le revenu horaire brut le plus élevé du panel en 2025, à 150,1 €/h (+21,4 % par rapport à 2024), résultat d'un raccourcissement très marqué de la durée des courses (17,5 min en 2025 contre 20,5 min en 2024) combiné à une légère hausse du revenu par course. Ce niveau doit être mis en perspective avec le modèle spécifique de la plateforme.

#### **SIXT RIDE :**

Le revenu horaire brut recule à 99,7 €/h en 2025 (-3,1 % par rapport à 2024), dans la continuité de la tendance observée depuis 2023. Malgré cette érosion, SIXT RIDE maintient un taux horaire parmi les plus élevés du panel, en cohérence avec son positionnement.

### **Synthèse :**

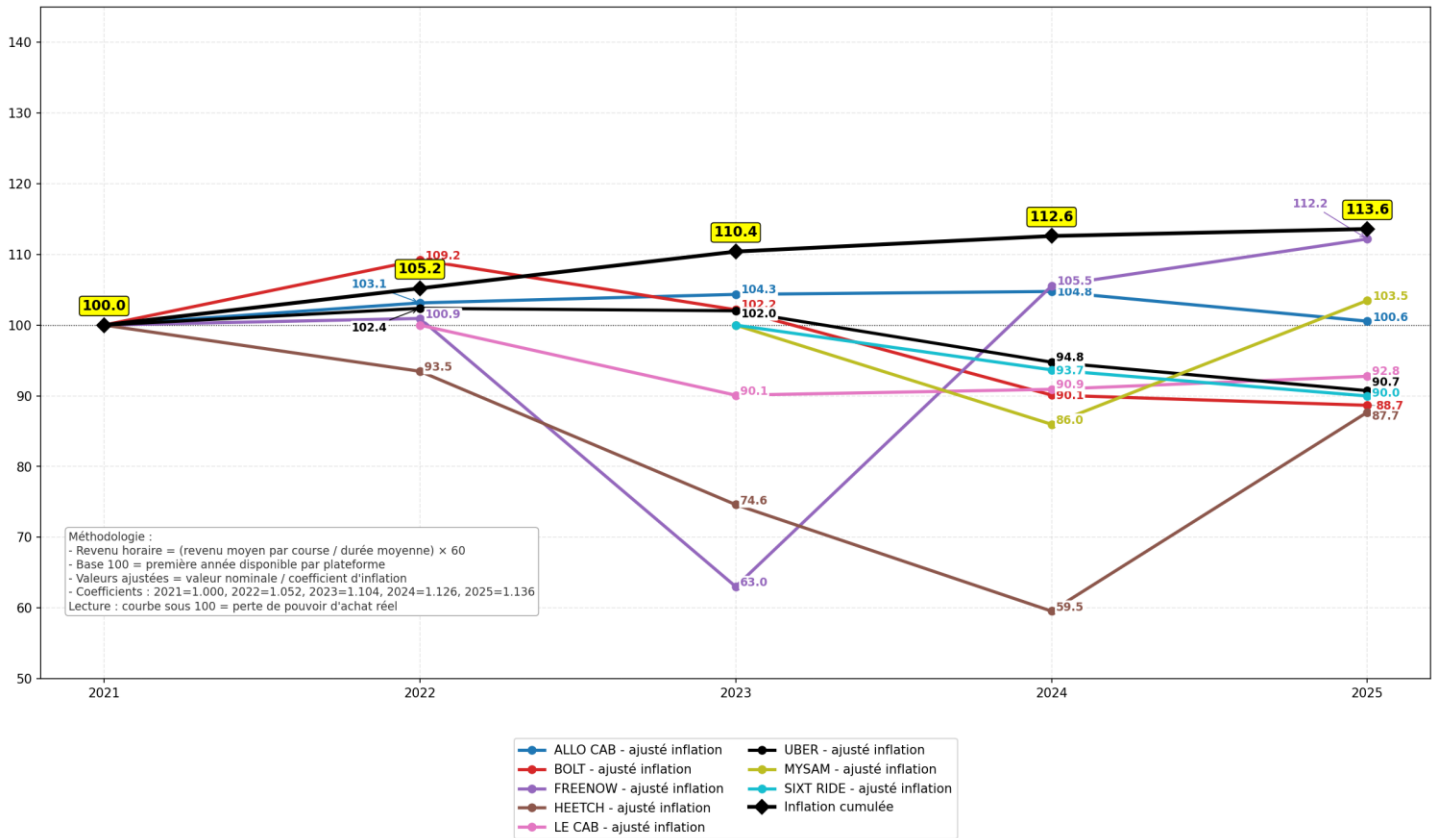
**En 2025, les évolutions du revenu horaire brut sont fortement différenciées. HEETCH (+48,6 %) et MYSAM (+21,4 %) se distinguent par des progressions très marquées. FREENOW poursuit une trajectoire positive (+7,3 %). À l'inverse, ALLO CAB, UBER, SIXT RIDE et BOLT enregistrent des reculs. Pour ALLO CAB et UBER, l'allongement des courses contribue à la dégradation du taux horaire, même quand le revenu par prestation reste relativement stable**

## **2.3 Revenu horaire ajusté à l'inflation (2021–2025)**

Le revenu horaire ajusté à l'inflation est exprimé en euros constants de 2021, à l'aide des coefficients cumulés d'inflation publiés (2021 : 1,000 ; 2022 : 1,052 ; 2023 : 1,104 ; 2024 : 1,126 ; 2025 : 1,136). (cf. annexe A)

Le graphique ci-après représente cette évolution sous forme d'un indice base 100 : la première année disponible pour chaque plateforme sert de point de référence, et les années suivantes indiquent si le revenu horaire a progressé ou reculé par rapport à ce point de départ une fois l'inflation prise en compte. Par exemple, un indice de 90 signifie que le revenu horaire est 10 % plus faible qu'à l'année de référence une fois l'inflation prise en compte.

## Évolution du revenu horaire ajusté à l'inflation



**Figure 3 : Évolution du revenu horaire par plateforme ajusté à l'inflation, hors temps d'attente**

### ALLO CAB :

Sur la période 2021–2025, la variation cumulée est quasi nulle (+0,6 %), signifiant que le pouvoir d'achat horaire réel des chauffeurs ALLO CAB est revenu à son niveau de départ après cinq années.

### BOLT :

Sur la période 2021–2025, la baisse cumulée est de –11,3 %, traduisant une dégradation réelle et progressive du pouvoir d'achat horaire des chauffeurs.

### FREENOW :

Sur la période 2021–2025, la hausse cumulée est de +12,2 % et confirme une progression significative depuis 2023.

### HEETCH :

Le revenu horaire ajusté bondit à 28,2 % par rapport à 2024, inversant une tendance baissière marquée. Malgré ce rebond, le pouvoir d'achat horaire réel reste inférieur de –12,3 % à son niveau de 2021, signalant une dégradation structurelle sur la période.

### LE CAB :

Sur la période 2022–2025, la baisse cumulée reste de –7,2%, l'inflation ayant progressivement érodé les revenus réels malgré la stabilité nominale.

**UBER :**

Le revenu horaire ajusté recule sur l'ensemble de la période, avec un indice d'environ 90,7 en 2025, soit une contraction cumulée de l'ordre de 9,3% depuis 2021, signe d'une dégradation progressive et continue du pouvoir d'achat horaire réel des chauffeurs.

**MYSAM :**

MYSAM affiche une progression cumulée de +3,5%, modeste compte tenu des fortes variations entre 2024 et 2025.

**SIXT RIDE :**

Le revenu horaire ajusté recule en 2025 (-3,7 % par rapport à 2024). Sur la période 2023-2025, la baisse cumulée est de -10 %, reflétant la combinaison d'une baisse nominale et de l'effet de l'inflation.

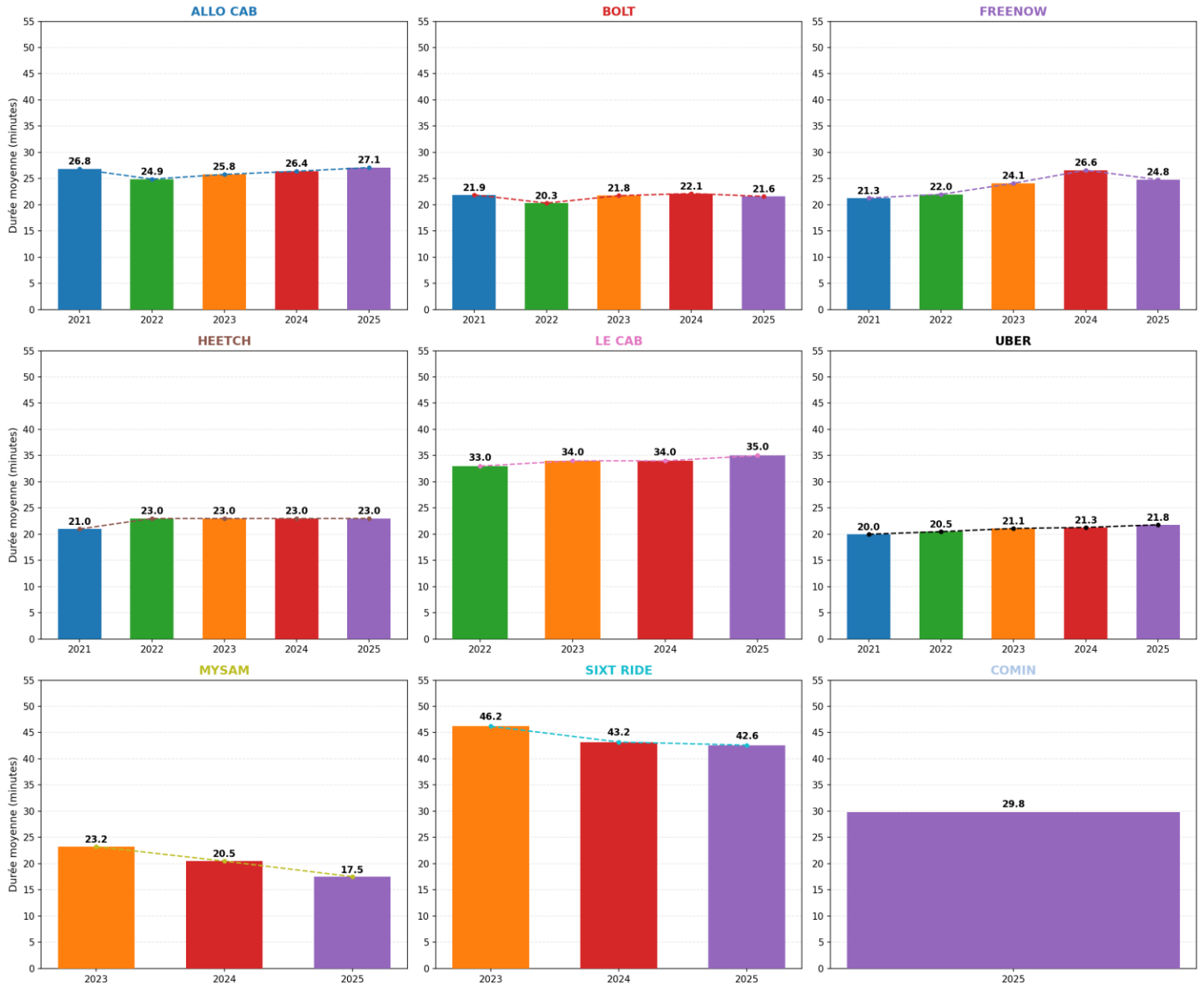
**Synthèse :**

Sur la période 2021-2025, seules deux plateformes parviennent à améliorer leur revenu horaire réel : FREENOW (+12,2 %) et, sur une période plus courte, MYSAM (+3,5 % sur 2023-2025). ALLO CAB, après cinq ans, revient à son point de départ en termes réels (+0,6 %). À l'inverse, BOLT (-11,3 %), UBER (-9,3 %), LE CAB (-7,2 %) et HEETCH (-12,3 %) subissent une érosion significative du pouvoir d'achat horaire réel sur leurs périodes respectives. Le rebond de HEETCH en 2025 est encourageant mais ne suffit pas encore à compenser les baisses successives depuis 2021.

**2.4 Évolution de la durée des prestations (2021-2025)**

La durée moyenne des prestations, exprimée en minutes, correspond au temps écoulé entre la prise en charge effective d'un client et la fin de la course. L'analyse de cet indicateur permet de mieux comprendre les conditions d'exercice et les dynamiques opérationnelles au sein des plateformes. Sur la période 2021-2025, les trajectoires sont contrastées selon les plateformes, certaines connaissant une stabilité relative tandis que d'autres enregistrent des variations marquées.

## Évolution de la durée des prestations



Note: La durée de prestation correspond au temps moyen d'une course en minutes.

Figure 4 : Évolution de la durée de prestation par course moyenne par année et par plateforme

### ALLO CAB :

La durée moyenne s'allonge légèrement en 2025, passant de 26,4 à 27,1 minutes (+2,7 %). Sur la période 2021–2025, la variation cumulée reste modérée (+1,1 %), avec une relative stabilité autour de 26–27 minutes.

### BOLT :

La durée des prestations diminue légèrement en 2025, passant de 22,1 à 21,6 minutes (–2,4 %), revenant à un niveau proche de 2021. Sur la période 2021–2025, la variation est marginale (–1,3 %).

**FREENOW :**

La durée des prestations diminue de manière notable en 2025, passant de 26,6 à 24,8 minutes (-6,8 %), rompant avec la tendance haussière continue observée depuis 2021. Sur la période 2021–2025, la hausse cumulée reste significative (+16,4 %), traduisant un allongement structurel des courses.

**HEETCH :**

La durée des prestations reste parfaitement stable à 23 minutes pour la quatrième année consécutive. Cette stabilité apparaît en décalage avec l'augmentation du revenu par course observé en 2025.

**LE CAB :**

La durée des prestations s'allonge légèrement à 35 minutes en 2025 (+2,9 % par rapport à 2024). Sur la période 2022–2025, la durée progresse de +6,1 %, reflétant un allongement progressif des courses.

**UBER :**

La durée moyenne s'allonge légèrement à 21,8 minutes (+2,3 %), poursuivant une tendance à l'augmentation progressive. Sur la période 2021–2025, la hausse cumulée est de +9,0 %, illustrant un allongement régulier des courses.

**MYSAM :**

MYSAM enregistre la plus forte réduction de durée du panel en 2025 : les prestations passent de 20,5 à 17,5 minutes (-14,5 %), atteignant leur niveau le plus bas depuis 2023. Sur la période 2023–2025, la durée recule de -24,6 %, contribuant fortement à l'amélioration du revenu horaire.

**SIXT RIDE :**

La durée des prestations continue de se réduire légèrement, passant de 43,2 à 42,6 minutes (-1,4 %). Cette plateforme maintient les durées de course les plus longues du panel en lien avec son positionnement longue distance.

**COMIN :**

La durée moyenne en 2025 est de 29,8 minutes, ce qui constitue la première donnée de référence pour cette plateforme. Ce niveau est supérieur à la moyenne du panel.

## 2.5 Evolution de la durée des temps d'attente (2021-2025)

Le temps d'attente moyen correspond à la durée écoulée entre la fin d'une course et la proposition d'une nouvelle prestation. Il est exprimé en minutes et constitue un indicateur important de l'intensité d'activité sur les plateformes. Toutefois, il convient de souligner que ces données ne permettent pas de prendre en compte les pratiques répandues de partenariats avec plusieurs plateformes, qui peuvent en réalité réduire les temps d'attente vécus par les chauffeurs (chauffeurs en course avec une plateforme mais connectés, donc en attente d'une proposition, avec une ou plusieurs autres plateformes). Par ailleurs, cet indicateur mesure le temps écoulé jusqu'à la proposition d'une course et non jusqu'à son acceptation, le chauffeur pouvant refuser la proposition, ce qui le rend moins précis que le temps d'attente entre deux prestations effectivement réalisées. MYSAM, SIXT RIDE et COMIN ne disposent pas de données de temps d'attente sur la période couverte, ce qui explique leur absence de cette section du rapport.

## Évolution de la durée des temps d'attente

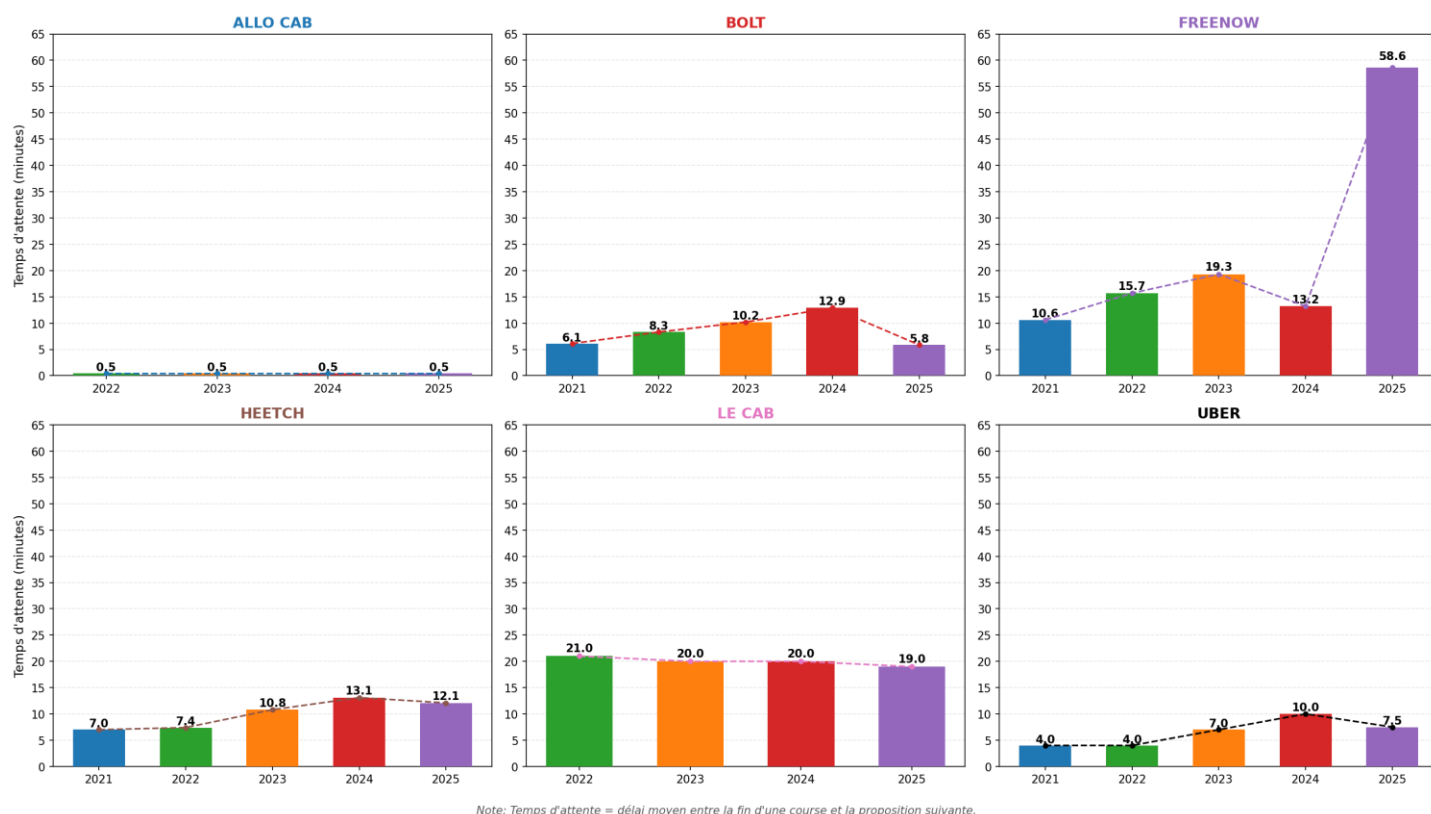


Figure 5 : Évolution du temps d'attente moyen par année et par plateforme (2021-2025)

### ALLO CAB :

Le temps d'attente reste stable à 0,5 minute sur l'ensemble de la période disponible (2022–2025), témoignant d'un enchaînement quasi immédiat des courses sur cette plateforme.

### BOLT :

Après quatre années de hausse continue (de 6,1 à 12,9 minutes entre 2021 et 2024, soit +111,5 %), le temps d'attente recule fortement en 2025 à 5,84 minutes (–54,7 %). Ce retournement est l'un des faits marquants de l'exercice et ramène l'indicateur à son niveau de 2021.

### FREENOW :

Le temps d'attente connaît une hausse très marquée en 2025, passant de 13,2 à 58,6 minutes (+343,9 %). Cette évolution constitue l'évolution la plus atypique de l'exercice sur cet indicateur et mérite une attention particulière dans l'interprétation des données de la plateforme. Sur la période 2021–2025, le temps d'attente a été multiplié par plus de cinq (+452,8 %).

### HEETCH :

Le temps d'attente diminue légèrement en 2025, passant de 13,1 à 12,1 minutes (–7,6 %), après quatre années de hausse continue. Sur la période 2021–2025, l'augmentation cumulée est de +72,9 %.

## LE CAB :

Le temps d'attente continue de baisser légèrement, s'établissant à 19 minutes en 2025 (-5,0 % par rapport à 2024). Sur la période 2022–2025, la diminution cumulée est de -9,5 %, témoignant d'une légère amélioration de l'intensité d'activité.

## UBER :

Après avoir doublé entre 2021 et 2024 (de 4,0 à 10,0 minutes, +150 %), le temps d'attente recule à 7,5 minutes en 2025 (-25,0 %). Cette amélioration est notable mais le niveau reste nettement supérieur à celui de 2021.

## 2.6 Évolution comparative des indicateurs d'activité par plateforme

Cette section propose **une lecture croisée de trois indicateurs clés** entre 2021 et 2025 (ou sur la période disponible selon les plateformes) :

- le revenu horaire brut nominal en course (hors attente),
- le revenu horaire brut ajusté à l'inflation en course (hors attente),
- et la durée moyenne des prestations.

Ces éléments permettent de mieux appréhender les transformations récentes des conditions d'activité sur les différentes plateformes.

### Évolution des indicateurs 2021-2025

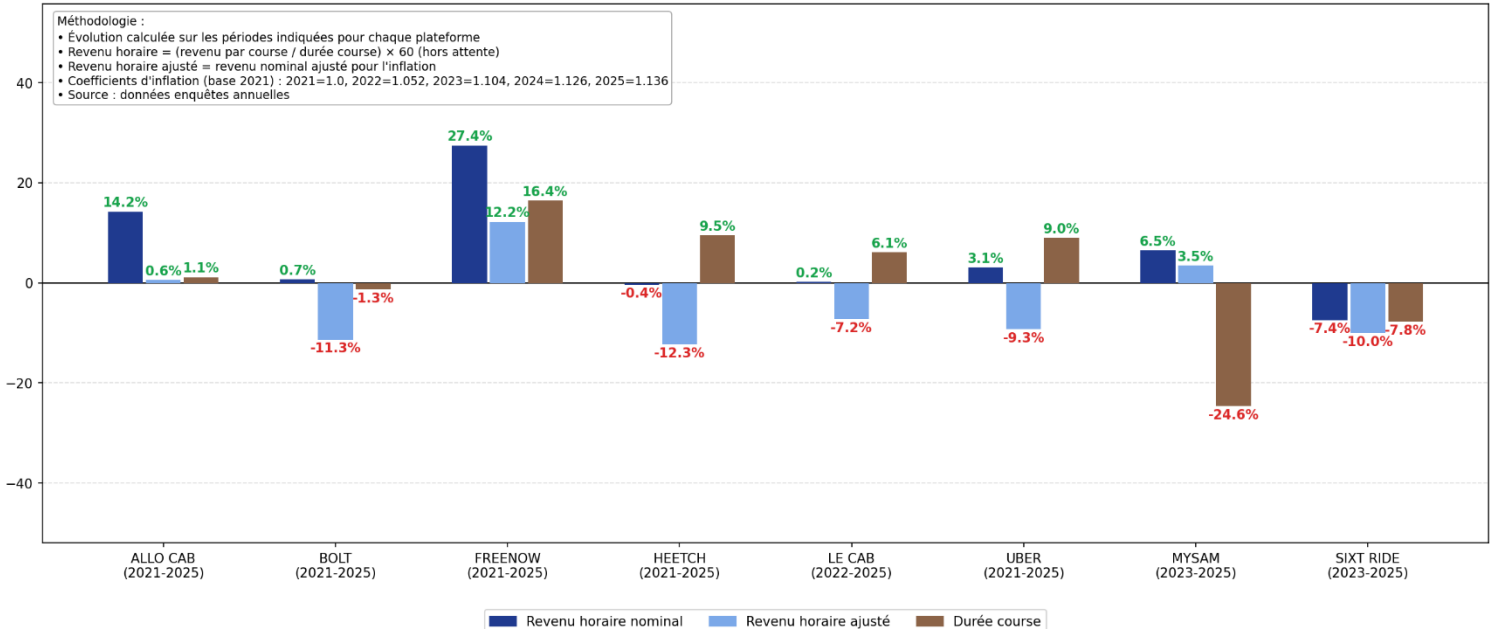


Figure 6 : Évolution des indicateurs des plateformes VTC entre les années disponibles

**ALLO CAB (2021–2025) :**

- Revenu horaire nominal : +14,2 %
- Revenu ajusté : 0,6 %
- Durée des prestations : +1,1 %

Sur la période 2021–2025, la progression du revenu horaire nominal se traduit par une légère hausse du revenu réel (+0,6 %), malgré un léger allongement des prestations.

**BOLT (2021–2025) :**

- Revenu horaire nominal : +0,7 %
- Revenu ajusté : -11,3 %
- Durée des prestations : -1,3 %

La croissance nominale du revenu horaire est insuffisante pour compenser l'inflation cumulée, conduisant à une dégradation significative du revenu réel. Malgré un léger raccourcissement des courses, les conditions économiques se sont nettement détériorées sur cinq ans.

**FREENOW (2021–2025) :**

- Revenu horaire nominal : +27,5 %
- Revenu ajusté : +12,2 %
- Durée des prestations : +16,4 %

FREENOW est l'une des rares plateformes à afficher un gain réel de pouvoir d'achat horaire sur la période complète. L'évolution est marquée par de fortes fluctuations interannuelles mais la tendance de fond reste favorable.

**HEETCH (2021–2025) :**

- Revenu horaire nominal : -0,4 %
- Revenu ajusté : -12,3 %
- Durée des prestations : +9,6 %

Malgré le rebond marqué de 2025, HEETCH affiche sur cinq ans une légère baisse nominale et une dégradation réelle significative. L'allongement des prestations a contribué à réduire le rendement horaire.

**LE CAB (2022–2025) :**

- Revenu horaire nominal : +0,2 %
- Revenu ajusté : -7,2 %
- Durée des prestations : +6,1 %

La quasi-stabilité du revenu horaire nominal masque une baisse du revenu réel sur la période, dans un contexte d'allongement progressif des courses.

**UBER (2021–2025) :**

- Revenu horaire nominal : +3,1 %
- Revenu ajusté : -9,3 %
- Durée des prestations : +9 %

UBER affiche une hausse nominale modérée, insuffisante pour compenser l'inflation, conduisant à une baisse réelle de 9,3% sur cinq ans. L'allongement structurel des courses contribue à la dégradation du taux horaire.

**MYSAM (2023–2025) :**

- Revenu horaire nominal : +6,5 %
- Revenu ajusté : +3,5 %
- Durée des prestations : –24,6 %

Le raccourcissement très marqué des courses constitue le principal moteur de l'amélioration du taux horaire. Sur deux ans, MYSAM parvient à maintenir un revenu réel en légère hausse.

**SIXT RIDE (2023–2025) :**

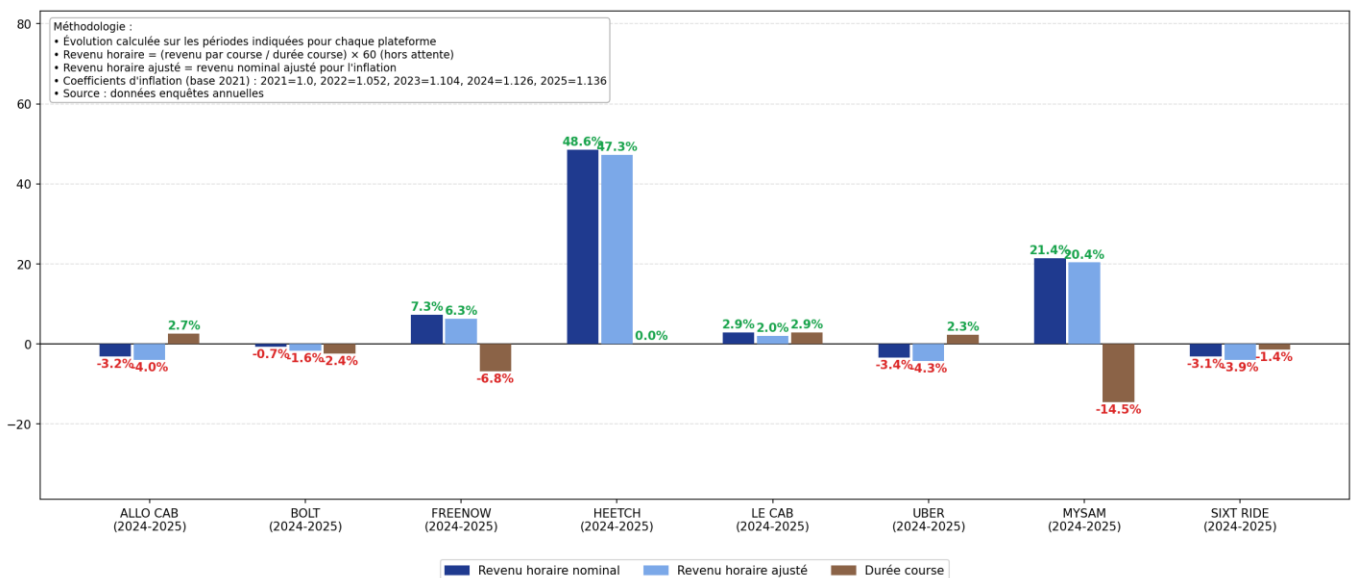
- Revenu horaire nominal : –7,4 %
- Revenu ajusté : –10 %
- Durée des prestations : –7,8 %

SIXT RIDE se positionne comme une plateforme dont le taux horaire est très rémunérateur, mais affiche une tendance à l'érosion sur la période disponible, tant en valeur nominale qu'en valeur réelle.

**Synthèse :**

L'analyse comparative révèle des trajectoires toujours divergentes : en 2025, HEETCH et MYSAM affichent les progressions nominales les plus fortes du revenu brut horaire, mais seule FREENOW parvient à maintenir une amélioration réelle durable à l'échelle de la période considérée. Pour la majorité des plateformes, le revenu horaire nominal ne compense pas l'inflation cumulée depuis 2021, conduisant à une perte de pouvoir d'achat horaire réel. Ces tendances confirment une différenciation croissante des conditions économiques selon les modèles de plateforme et les segments de clientèle.

**Évolution des indicateurs 2024-2025**



**Figure 7 : Évolution des indicateurs des plateformes VTC entre 2024 et 2025**

En 2025, la majorité des plateformes enregistrent une légère baisse du revenu horaire nominal et ajusté à l'inflation, à l'exception notable de FREENOW (+7,3 % nominal) et LE CAB (+2,9 %). HEETCH se distingue fortement avec une hausse de +48,6 % du revenu horaire nominal, bien que la durée des prestations reste stable. Seules FREENOW et HEETCH affichent une progression réelle du pouvoir d'achat horaire sur cette période.

### 3. Synthèse

Sur la période 2021–2025, l'analyse des indicateurs d'activité des plateformes VTC met en lumière des dynamiques de plus en plus différenciées selon les acteurs du secteur.

Le revenu moyen par prestation évolue de manière contrastée en 2025. HEETCH se distingue par un rebond particulièrement marqué (+48,6 %), inversant quatre années de baisse continue, tandis que LE CAB et FREENOW enregistrent des hausses modérées. À l'inverse, BOLT, SIXT RIDE et UBER poursuivent une tendance à la baisse ou à la stagnation.

Le revenu horaire brut en course, indicateur central des conditions d'exercice, suit des trajectoires très divergentes. HEETCH (+48,6 %) et MYSAM (+21,4 %) se distinguent par des gains exceptionnels en 2025. FREENOW poursuit une amélioration structurelle (+7,3 %). À l'inverse, ALLO CAB, BOLT, UBER et SIXT RIDE voient leurs revenus horaires reculer, sous l'effet d'une combinaison variable entre baisse des revenus par course et allongement des prestations.

La durée des prestations reste un facteur déterminant des conditions d'exercice. L'allongement quasi généralisé observé jusqu'en 2024 se nuance en 2025 : FREENOW et MYSAM voient leurs courses se raccourcir, tandis que ALLO CAB, LE CAB et UBER poursuivent leur allongement progressif. HEETCH maintient une stabilité remarquable à 23 minutes depuis 2022.

Le temps d'attente présente des évolutions particulièrement contrastées en 2025. La très forte hausse enregistrée par FREENOW (de 13,2 à 58,6 minutes, +343,9 %) constitue le point notable de l'exercice sur cet indicateur. En revanche, BOLT enregistre un fort recul (-54,7 %), tout comme UBER (-25,0 %) et HEETCH (-7,6 %). La pratique fréquente de l'usage de plusieurs plateformes simultanément par les chauffeurs doit toutefois être prise en compte dans l'interprétation de cet indicateur.

Enfin, après ajustement à l'inflation, les évolutions observées sont orientées à la baisse pour la majorité des plateformes. Seule FREENOW parvient à afficher un gain réel de pouvoir d'achat horaire sur la période 2021–2025 (+12,2 %). ALLO CAB revient à son niveau de départ (+0,6 %). À l'inverse, BOLT (-11,3 %), UBER (-9,3 %), HEETCH (-12,3 %) et LE CAB (-7,2 %) subissent des baisses significatives. Le rebond de HEETCH en 2025, bien qu'encourageant, ne suffit pas encore à compenser les baisses accumulées depuis 2021.

Au global, ces résultats confirment et approfondissent la différenciation croissante entre les plateformes en matière de conditions économiques offertes aux chauffeurs. L'exercice 2025 marque cependant une inflexion notable : plusieurs indicateurs qui se dégradaient depuis 2021 connaissent des retournements – ce qui mérite d'être suivi attentivement dans les prochaines éditions.

## 4. Annexes

### Annexe A : Méthodologie et Calculs

Cette partie détaille précisément les différentes étapes méthodologiques suivies pour traiter, calculer et ajuster les données publiées par les plateformes. Ces étapes sont essentielles afin de garantir la validité, la rigueur et l'objectivité des résultats obtenus.

#### Traitement initial et harmonisation des données

Les données utilisées sont issues des sites des plateformes dans le cadre de la publication annuelle des indicateurs d'activité conformément aux obligations prévues par le code des transports. Pour garantir la robustesse de l'analyse, ces données ont été préalablement harmonisées :

- **Conversion des données** en formats numériques appropriés (euros pour les revenus, minutes pour les durées).
- **Harmonisation systématique des données des plateformes**, permettant des comparaisons fluides à travers les années et entre plateformes : notamment la conversion en minute des durées de prestations et des temps d'attente.

#### Calcul des indicateurs dérivés

À partir de ces données harmonisées, plusieurs indicateurs dérivés ont été précisément calculés afin d'enrichir l'analyse :

- **Revenu horaire brut nominal (hors temps d'attente)**, calculé selon la formule :

$$\text{Revenu horaire brut nominal (€/h)} = \frac{\text{Revenu moyen par prestation (€)}}{\text{Durée moyenne par prestation (minutes)}} \times 60$$

Afin d'obtenir une évaluation exacte du pouvoir d'achat réel des VTC, un ajustement spécifique prenant en compte l'inflation cumulée (base 2021) a été réalisé :

- **Coefficients d'ajustement utilisés ; Indice à la consommation (INSEE) :**
  - 2022 : +5,2 % (Coefficient : 1,052)
  - 2023 : +4,9 % (Coefficient cumulé : 1,104)
  - 2024 : +2,0 % (Coefficient cumulé : 1,126)
  - 2025 : +0,9% (Coefficient cumulé : 1,136)

La correction des valeurs nominales en valeurs réelles a été effectuée selon les étapes suivantes :

1. *Calcul de l'indice d'inflation cumulée (base 100) :*

$$\text{Indice}_t = \text{Indice}_{t-1} \times \left(1 + \frac{\text{Inflation}_t}{100}\right)$$

2. *Calcul du coefficient d'ajustement annuel :*

$$\text{Coefficient}_{\text{année}} = \frac{\text{Indice}_{\text{année}}}{\text{Indice}_{\text{année de base}}}$$

3. *Calcul de la valeur réelle ajustée (exprimée en euros constants de l'année de base) :*

$$\text{Valeur réelle}_{\text{année}} = \frac{\text{Valeur nominale}_{\text{année}}}{\text{Coefficient}_{\text{année}}}$$

Cette méthode assure une lecture des évolutions économiques réelles, dans un contexte marqué par une hausse importante et continue du coût de la vie.

## Annexe B : Données et résultats

### Tour d'horizon des indicateurs publiés

Les analyses publiées par l'ARPE permettent de suivre l'évolution des principaux indicateurs d'activité pour les VTC entre le dernier trimestre de 2021 et 2025, à partir des données publiées par les plateformes. Ils incluent :

- le **revenu moyen par prestation**,
- la **durée moyenne des prestations**,
- le **temps d'attente entre deux propositions de courses**,
- le **taux horaire brut nominal**
- le **taux horaire brut ajusté à l'inflation**, exprimé en euros constants de 2021.

Trois tableaux synthétiques permettent d'observer l'évolution de ces indicateurs :

- **Tableau 1** : comparatif des écarts relatifs sur l'ensemble des plateformes,
- **Tableau 2** : évolution annuelle par plateforme,
- **Tableau 3** : évolution cumulative par période complète.

**Tableau 1 : Indicateurs principaux par plateforme et par année**

Plateforme	Année	Période	Revenu (€)	Durée (min)	Attente (min)	RHB (€/h)	RHB adj. (€/h)
ALLO CAB	2021	T4	33,4	26,8	N/A	74,8	74,8
ALLO CAB	2022		33,7	24,9	0,5	81,1	77,1
ALLO CAB	2023		37,0	25,8	0,5	86,1	78,0
ALLO CAB	2024		38,8	26,4	0,5	88,2	78,3
ALLO CAB	2025		38,6	27,1	0,5	85,4	75,2
BOLT	2021	T4	16,1	21,9	6,1	44,0	44,0
BOLT	2022		17,1	20,3	8,3	50,5	48,0
BOLT	2023		18,0	21,8	10,2	49,6	44,9
BOLT	2024		16,5	22,1	12,9	44,6	39,6
BOLT	2025		15,9	21,6	5,8	44,3	39,0
FREENOW	2021	T4	15,5	21,3	10,6	43,7	43,7
FREENOW	2022		17,0	22,0	15,7	46,4	44,1
FREENOW	2023		12,2	24,1	19,3	30,4	27,5
FREENOW	2024		23,0	26,6	13,2	51,9	46,1

Plateforme	Année	Période	Revenu (€)	Durée (min)	Attente (min)	RHB (€/h)	RHB adj. (€/h)
<b>FREENOW</b>	2025		23,0	24,8	58,6	55,6	49,0
<b>HEETCH</b>	2021	T4	14,3	21,0	7,0	40,9	40,9
<b>HEETCH</b>	2022		15,4	23,0	7,4	40,2	38,2
<b>HEETCH</b>	2023		12,9	23,0	10,8	33,7	30,5
<b>HEETCH</b>	2024		10,5	23,0	13,1	27,4	24,3
<b>HEETCH</b>	2025		15,6	23,0	12,1	40,7	35,8
<b>LE CAB</b>	2022		38,5	33,0	21,0	70,0	66,5
<b>LE CAB</b>	2023		37,5	34,0	20,0	66,2	59,9
<b>LE CAB</b>	2024		38,6	34,0	20,0	68,1	60,5
<b>LE CAB</b>	2025		40,9	35,0	19,0	70,1	61,7
<b>MYSAM</b>	2023		54,6	23,2	N/A	141,0	127,7
<b>MYSAM</b>	2024		42,2	20,5	N/A	123,6	109,8
<b>MYSAM</b>	2025		43,8	17,5	N/A	150,1	132,1
<b>SIXT RIDE</b>	2023		82,9	46,2	N/A	107,7	97,6
<b>SIXT RIDE</b>	2024		74,1	43,2	N/A	102,9	91,4
<b>SIXT RIDE</b>	2025		70,8	42,6	N/A	99,7	87,8
<b>COMIN</b>	2025		19,0	29,8	N/A	38,3	33,7
<b>UBER</b>	2021	T4	15,4	20,0	4,0	46,2	46,2
<b>UBER</b>	2022		17,0	20,5	4,0	49,8	47,3
<b>UBER</b>	2023		18,3	21,1	7,0	52,0	47,1
<b>UBER</b>	2024		17,5	21,3	10,0	49,3	43,8
<b>UBER</b>	2025		17,3	21,8	7,5	47,6	41,9

Tableau 1 : Indicateurs principaux selon la plateforme et les années entre le dernier trimestre de 2021 et l'année entière 2025 (seuls les revenus horaires et horaires ajustés ont été calculés, les autres indicateurs sont disponibles sur les sites respectifs des plateformes)

**Tableau 2 : Évolution annuelle des indicateurs**

Plateforme	De	À	Évol. revenu (%)	Évol. durée (%)	Évol. attente (%)	Évol. RHB (%)	Évol. RHB adj. (%)
ALLO CAB	2021	2022	+0,8%	-7,1%	N/A	+8,4%	+3,1%
ALLO CAB	2022	2023	+10,0%	+3,6%	0,0%	+6,2%	+1,2%
ALLO CAB	2023	2024	+4,8%	+2,3%	0,0%	+2,4%	+0,4%
ALLO CAB	2024	2025	-0,6%	+2,7%	0,0%	-3,2%	-4,0%
BOLT	2021	2022	+6,7%	-7,2%	+36,1%	+14,8%	+9,1%
BOLT	2022	2023	+5,0%	+7,0%	+22,9%	-1,8%	-6,5%
BOLT	2023	2024	-8,4%	+1,8%	+26,5%	-10,1%	-11,8%
BOLT	2024	2025	-3,2%	-2,4%	-54,7%	-0,7%	-1,5%
FREENOW	2021	2022	+9,7%	+3,3%	+48,1%	+6,2%	+0,9%
FREENOW	2022	2023	-28,2%	+9,5%	+22,9%	-34,5%	-37,6%
FREENOW	2023	2024	+88,5%	+10,4%	-31,6%	+70,7%	+67,6%
FREENOW	2024	2025	0,0%	-6,8%	+343,9%	+7,1%	+6,3%
HEETCH	2021	2022	+7,7%	+9,5%	+5,7%	-1,7%	-6,6%
HEETCH	2022	2023	-16,2%	0,0%	+46,0%	-16,2%	-20,2%
HEETCH	2023	2024	-18,6%	0,0%	+21,3%	-18,7%	-20,3%
HEETCH	2024	2025	+48,6%	0,0%	-7,6%	+48,5%	+47,3%
LE CAB	2022	2023	-2,6%	+3,0%	-4,8%	-5,4%	-9,9%
LE CAB	2023	2024	+2,9%	0,0%	0,0%	+2,9%	+1,0%
LE CAB	2024	2025	+6,0%	+2,9%	-5,0%	+2,9%	+2,0%
MYSAM	2023	2024	-22,7%	-11,8%	N/A	-12,3%	-14,0%
MYSAM	2024	2025	+3,8%	-14,5%	N/A	+21,4%	+20,3%
SIXT RIDE	2023	2024	-10,7%	-6,5%	N/A	-4,5%	-6,4%
SIXT RIDE	2024	2025	-4,4%	-1,4%	N/A	-3,1%	-3,9%
UBER	2021	2022	+10,4%	+2,5%	0,0%	+7,8%	+2,4%
UBER	2022	2023	+7,6%	+2,9%	+75,0%	+4,4%	-0,4%
UBER	2023	2024	-4,4%	+0,9%	+42,9%	-5,2%	-7,0%
UBER	2024	2025	-1,1%	+2,3%	-25,0%	-3,4%	-4,3%

Tableau 2 : Évolution annuelle des indicateurs VTC

**Tableau 3 : Évolution totale des indicateurs sur toute leur période disponible par plateforme**

Plateforme	1ère année	Dernière année	Évol. revenu (%)	Évol. durée (%)	Évol. attente (%)	Évol. RHB (%)	Évol. RHB adj. (%)
<b>ALLO CAB</b>	2021	2025	+15,5%	+1,1%	N/A	+14,2%	+0,6%
<b>BOLT</b>	2021	2025	-0,6%	-1,3%	-4,3%	+0,7%	-11,3%
<b>FREENOW</b>	2021	2025	+48,4%	+16,4%	+452,8%	+27,5%	+12,1%
<b>HEETCH</b>	2021	2025	+9,1%	+9,5%	+72,9%	-0,5%	-12,3%
<b>LE CAB</b>	2022	2025	+6,2%	+6,1%	-9,5%	+0,1%	-7,2%
<b>MYSAM</b>	2023	2025	-19,7%	-24,6%	N/A	+6,5%	+3,4%
<b>SIXT RIDE</b>	2023	2025	-14,6%	-7,8%	N/A	-7,4%	-10,0%
<b>UBER</b>	2021	2025	+12,3%	+9,0%	+87,5%	+3,0%	-9,3%

*Tableau 3 : Évolution totale des indicateurs sur toute leur période disponible par plateforme*

**[www.arpe.gouv.fr](http://www.arpe.gouv.fr)**

---

## **À propos**

L'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE), créée le 21 avril 2021, est un établissement public administratif de l'État chargé de mettre en place, réguler et faire vivre le dialogue social entre les plateformes de mise en relation et les travailleurs indépendants qui leur sont liés par un contrat commercial.

## **Contacts presse**

Ziad Aguerd, conseiller communication  
[ziad.aguerd@arpe.gouv.fr](mailto:ziad.aguerd@arpe.gouv.fr) / 06 98 94 91 33

[www.arpe.gouv.fr](http://www.arpe.gouv.fr)