

► TAXIS EN FRANCE : DES ALTERNATIVES DE PLUS EN PLUS CREDIBLES GRACE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

Motos-taxi, transport à la demande, vélo-taxi, les initiatives ne manquent pas en France pour proposer des alternatives au traditionnel taxi, notamment en région parisienne. Cette créativité provient certainement de la rareté d'une offre dont le niveau de service ne satisfait en outre pas toujours les clients. La discrète évolution de la loi sur le transport de personnes, en 2008, a pourtant ouvert un important champ de possibilités pour la concurrence.

I/ La profession très réglementée d'artisan taxi

Dans la plupart des pays, la profession de chauffeur de taxi comporte de nombreuses barrières à l'entrée. En France la loi impose au candidat d'être titulaire d'une carte professionnelle, délivrée suite à une formation et à un examen. Les tarifs des courses sont réglementés et le véhicule doit être équipé d'un taximètre. A cela vient s'ajouter la nécessité de posséder une autorisation de stationner sur la voie publique pour pouvoir y rester « en maraude », c'est-à-dire à la recherche de clients. Ces licences font l'objet d'un contingentement strict.

On peut les obtenir de deux façons : elles sont initialement délivrées gratuitement par les autorités – en l'occurrence les mairies, sauf à Paris, où c'est le rôle de la Préfecture de Police ; elles peuvent ensuite être revendues par leurs détenteurs. Les prix étant fixés librement par le marché et l'offre très inférieure à la demande, en région parisienne, il n'est pas rare de devoir déboursier 200 000 € pour obtenir une licence. Ces mêmes licences valaient 100 000 € au début des années 2000.

Ceci est le résultat de plusieurs décennies de politique malthusienne en la matière. Malgré un certain nombre de propositions, développées depuis plusieurs années, pour augmenter radicalement l'offre, la situation est restée plus ou moins la même. Il y a donc aujourd'hui environ 51 000 licences taxi en France, dont 17 000 à Paris.

II/ Cas de la région parisienne

Les taxis parisiens desservent une zone qui comprend Paris intramuros, ainsi que la petite couronne et les aéroports de Roissy-Charles-de-

Gaulle et Orly. Soit un bassin de 6,6 millions de personnes. L'offre y est notoirement insuffisante, du fait de réglementations ayant longtemps ignoré les lois du marché.

Evolution du nombre de licences

Il y a eu jusqu'à 21 000 taxis à Paris dans les années 1930. En 1937, suite à de nombreuses faillites, le Front Populaire décide d'un numerus clausus limitant à 14 000 le nombre de taxis parisiens. Ce chiffre variera suite à la seconde guerre mondiale mais finira par se stabiliser aux alentours de 15 000 et ne bougera plus jusqu'en 2002, date à laquelle le numerus clausus est finalement abandonné, pour être remplacé par un système prenant en compte certains critères ayant une influence sur la demande, tels que la population ou l'affluence touristique.

Ce n'est pourtant qu'en 2008, suite au rapport Attali, qu'un véritable effort est fait pour augmenter le nombre de taxis. Cette mesure, préconisée dès 1960 par le rapport Rueff-Armand, reste néanmoins insuffisante avec un objectif de seulement 20 000 taxis parisiens en 2012. Dans les faits, 17 137 licences ont été distribuées par la préfecture de Paris à ce jour. Si l'on prend en compte le phénomène de doublage (une licence peut être alternativement utilisée par deux chauffeurs) et l'allongement du temps de travail autorisé, on estime qu'il y a l'équivalent de 19 500 taxis à ce jour dans les rues de Paris.

Comparaison du ratio taxi/habitants avec d'autres grandes métropoles

La difficulté à trouver un taxi dans l'agglomération parisienne reste donc un problème majeur. C'est en comparant la situation avec celle d'autres grandes

mégalo-poles, que l'on comprend mieux le décalage ressenti.

	Paris	Londres	New-York
Population (en millions)	6,6	7,5	8,2
Chauffeurs de taxis	19 500	22 558	49 951
Chauffeurs petite remise (VPR)	6 000	61 200	55 974
Chauffeurs taxi / 1000 hab.	3	3	6
Chauffeurs taxi+VPR / 1000 hab.	4	11	13
Classement satisfaction (hotels.com)	16	1	2

Tableau 1 Comparaison du nombre de taxis rapporté à la population dans 3 grandes métropoles

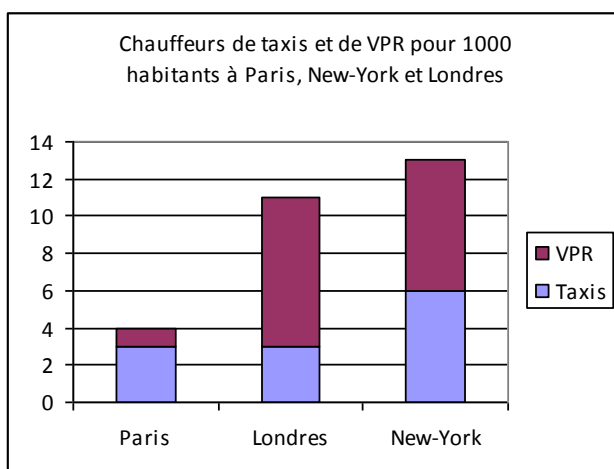


Figure 1 Comparaison du nombre de taxis et de VPR pour 1000 habitants dans 3 grandes métropoles

Si l'on considère le taxi traditionnel, les différences ne sont pas vraiment marquées entre Paris et Londres. Mais si l'on inclut ce que l'on appelle les véhicules de petite remise, la situation change du tout au tout : il y a trois fois plus de taxis à Londres et encore plus à New-York.

A cela vient s'ajouter le fait que le niveau de service des taxis parisiens semble régulièrement critiqué par les clients. En 2011, le classement annuel proposé par le site Hotels.com, a vu Paris descendre à la 16^{ème} place des grandes villes internationales pour la qualité de son service de taxi. Les clients pointent notamment le manque d'amabilité des chauffeurs (29%). Mais on peut également citer un manque de maîtrise de l'anglais et un sens peu développé de la relation clients (refus de certaines courses, refus du paiement CB).

III/ La petite et la grande remise comme alternatives au taxi traditionnel

Le taxi est le seul moyen de transport privé autorisé par la loi à prendre en charge sur la voie publique des clients n'ayant pas réservé à l'avance. Dans la plupart des pays, la loi autorise cependant d'autres formes de transport s'approchant du taxi. Ce sont les Private Hire Vehicles (PHV) appelés minicabs à Londres et liveries à New-York.

La différence majeure avec les taxis est qu'ils ne peuvent travailler que sur commande préalable d'un client (par téléphone ou par internet). De plus, leurs tarifs ne sont pas réglementés et peuvent donc être forfaitaires plutôt que kilométriques.

Les PHV viennent souvent en complément des taxis traditionnels. D'une part parce qu'ils rétablissent un équilibre entre l'offre et la demande dans des villes où les licences de taxis sont soumises à un contingentement, mais aussi parce que leur métier est finalement assez différent.

A Londres, une étude¹ a montré que la majorité des courses effectuées par les taxis étaient des trajets courts en plein centre-ville, tandis que les minicabs étaient réservés de façon plus ponctuelle pour des trajets plus longs et ne passant pas forcément par le centre ville.

Le seul véritable créneau où la concurrence est frontale entre ces deux catégories est aussi le plus rentable : les trajets vers ou en provenance des aéroports et des gares.

En France, l'activité de Petite Remise serait celle qui se rapprocherait le plus des minicabs ou des liveries. Les VTC (anciennement véhicules de grande remise) étant des moyens de transport plus luxueux et donc plus confidentiels.

En France, on distingue en effet les Véhicules de Petite Remise (VPR) des Véhicules de Tourisme avec Chauffeur (VTC), en fonction du standing de la prestation.

¹ Etude « Les taxis londoniens » réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en mars 2009

	Taxi	Véhicule de Petite Remise	Voiture de Tourisme avec Chauffeur
Condition d'accès à la profession	<ul style="list-style-type: none"> • Carte professionnelle • Autorisation de stationner (ADS) 	<ul style="list-style-type: none"> • Carte professionnelle • Autorisation d'exploitation (pour la société) 	<ul style="list-style-type: none"> • Carte professionnelle • Autorisation d'exploitation (pour la société)
Contingentement	OUI, nouvelles licences délivrées par la mairie ou la Préfecture	NON	NON
Equipements du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Taximètre • Dispositif lumineux • Grille des tarifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Plaques distinctives • Cahier de bord à jour 	<ul style="list-style-type: none"> • Signalétique sur le pare-brise (discretion)
Obligation de prise en charge	OUI (sauf exceptions)	NON	NON
Prise en charge	Sur la voie publique ou sur commande préalable	Sur commande préalable uniquement	Sur commande préalable uniquement
Type de véhicule	Tout véhicule de 4 à 8 places	Tout véhicule de 4 à 8 places	Véhicule de 4 à 8 places de moins de 6 ans (sauf voitures de collection) et répondant à un certain confort
Tarif de la prestation	Réglementé, non forfaitaire	Libre, fixé à l'avance	Libre, fixé à l'avance

Tableau 2 Comparaison des activités de taxi, VPR et VTC

Une activité peu développée en France...

En France, comparativement à Londres ou à New-York, les VPR et VTC restent assez peu nombreux. A vrai dire, il est très difficile d'évaluer leur nombre car aucun organisme officiel n'est en charge de la veille sur ce marché. Les estimations varient donc fortement.

Quelles sont les raisons de ce faible développement ?

En premier lieu, on peut citer un **cadre réglementaire contraignant** jusqu'en 2010 pour les VTC (ex Véhicules de Grande Remise). La libéralisation du secteur a d'ailleurs provoqué une explosion du nombre de demandes d'immatriculation et 2883 entreprises en avaient une à fin avril 2012. Ce chiffre ne permet cependant aucune conclusion car on ne peut connaître ni le pourcentage d'entreprises exploitant réellement cette immatriculation ni le nombre de voitures exploitées par ces entreprises. Ce qui est intéressant en revanche c'est que près de la moitié des entreprises demandant une immatriculation ont une activité principale de taxi : activité complémentaire ou façon habile de croître malgré la limitation du nombre des licences ?

Une seconde explication au faible développement de ces moyens de transport serait l'existence, en

France, d'une résistance plus marquée des acteurs déjà présents sur le marché, à savoir les taxis traditionnels. La récente faillite de la compagnie low-cost Easy Take, qui opérait dans les zones rurales du sud-est de la France, avec des Kangoo aux couleurs vives, pose en effet certaines questions : si des erreurs de gestion ont manifestement été commises par la société, ce sont bien les très nombreuses poursuites judiciaires intentées par les taxis marseillais et avignonnais qui ont précipité la liquidation de cette entreprise.

...mais qui pourrait prendre rapidement de l'importance grâce aux nouvelles technologies

Easy Take n'est pas le seul acteur à avoir saisi tout le potentiel du marché. De nombreux autres moyens de transport voient le jour. Que ce soit les motos-taxis, dont le statut a récemment été reconnu, les vélos-taxis, ou l'auto-partage qui rencontre de plus en plus d'adeptes avec le lancement d'Autolib à Paris, chacun offre une alternative crédible au taxi.

Le segment des VPR et des VTC voit de nombreuses créations d'entreprise, avec plus ou moins de succès. La grande majorité d'entre elles misent sur le fort développement d'Internet et des smartphones.

IV/ Exemples d'entreprises innovantes

Navendis fait partie de ces jeunes entreprises qui ont décidé de mettre le meilleur des nouvelles technologies au service de ses clients. Elle s'adresse pour le moment uniquement à des clients ayant réservé un trajet en train (avec iDTGV.com) et propose des trajets domicile-gare à des tarifs attractifs (19 € pour un trajet intra muros). Le client peut, à l'issue de la réservation de son billet de train via Internet, réserver le trajet domicile-gare correspondant. Il lui suffit de rentrer son numéro de train et son adresse pour se voir proposer une heure de départ de son domicile et le tarif correspondant. Le règlement se fait en ligne, ce qui évite les mauvaises surprises et permet de voyager sereinement. Un SMS est envoyé avant l'arrivée du chauffeur, les voitures sont équipées de wifi et le chauffeur aide à porter les bagages. Lors du trajet retour, le client est accueilli en bout de quai et, pour réduire encore la facture, il lui est même possible de partager la navette avec d'autres clients. Les premiers clients se disent très satisfaits et souhaiteraient voir ce service étendu à l'ensemble des trains.

Navendis prévoit également de développer, à terme, un service à destination des entreprises souhaitant réduire leur facture de déplacements en taxi. La plateforme de réservation pourrait alors être incluse directement au système d'information de l'entreprise.

Chauffeur-Privé a, quant à lui, décidé de se mettre directement au service du particulier, quel que soit

son trajet, dans Paris ou vers les aéroports. Une application pour smartphone permet la réservation immédiate de la voiture, en fonction des chauffeurs disponibles à proximité. Il suffit alors de se géolocaliser et de rentrer son adresse de destination. Un prix est proposé et, s'il est accepté, le chauffeur se met en route pour prendre le client. Le règlement est effectué sur l'application. Ici, le prix est souvent supérieur à ceux pratiqués par les taxis. Mais les voitures sont de standing et les chauffeurs sont recrutés pour leur sens du service et leur discrétion.

On pourrait encore citer la compagnie californienne Uber, et bien d'autres.

Il ne s'agit là que d'un début et aucune entreprise n'a encore suffisamment d'expérience pour dire si son modèle est solide mais les possibilités sont vastes et devraient intéresser un nombre croissant de clients : entreprises à la recherche d'une meilleure maîtrise de leur budget, particuliers désirant une meilleure qualité de service et/ou des prix plus bas, etc.

Les entreprises de taxi semblent d'ailleurs avoir saisi que le marché commence à changer, comme en témoignent les nouvelles offres lancées par la compagnie G7 : Familycab, le taxi pour la famille, équipé de rehausseurs, Maxicab, le taxi à grande capacité ou encore Wecab, le taxi partagé pour se rendre à l'aéroport en économisant. En parallèle, certains taxis s'équipent du wifi, afin d'augmenter le niveau de service.

Si vous souhaitez nous faire part de vos commentaires ou vous abonner, contactez-nous : insight@sia-partners.com

INSIGHT est édité par Sia Partners ● SAS au capital de 200.000 euros ● RCS Paris B 423 507 730
18 boulevard Montmartre ● 75009 Paris ● **Tel** : 01 42 77 76 17 ● **Fax** : 01 42 77 76 16 ● **Web** : www.sia-partners.com
Directeur de la publication : Matthieu Courtecuisse