



Revue de Presse
2013

LES ROIS MAGES

SEPTEMBRE 2013

Glamour.fr - 11 septembre 2013
Europe 1.com - 9 septembre 2013
Europe 1 - 9 septembre 2013
Elle - 6 septembre 2013
Le Nouvel Observateur - 5 septembre 2013
Sud Radio - 3 septembre 2013

AOUT 2013

TF1 - 21 août 2013
Pro 01 net.com - 20 août 2013
BFM Business - 9 août 2013

JUILLET 2013

Le Figaro Blog - 31 juillet 2013
Elle - 26 juillet 2013
Vogue.fr - 1er juillet 2013

JUIN 2013

Yomiuri Shinbun - 26 juin 2013
Smiling Car - 5 juin 2013

MAI 2013

L'Entreprise - 30 mai 2013
Les Start-ups du Web - 22 mai 2013
01 Net - 16 mai 2013

AVRIL 2013

Libération - 14 avril 2013
Paris Capitale - 01 avril 2013

MARS 2013

Le Nouvel Economiste - 22 mars 2013

La Voix du Nord - 14 mars 2013

Vogue.fr- 06 mars 2013

Voisins Voisines- 01 mars 2013

FEVRIER 2013

D8 - 23 février 2013

Le Monde - 18 février 2013

M6 - 17 février 2013

France 3 - 16 février 2013

Ville Rail & Transports - 12 février 2013

BFM - 10 février 2013

Vogue.fr - 10 février 2013

RTL Auto.fr - 3 février 2013

Le Nouvel Observateur - 1 février 2013

JANVIER 2013

Le Point.fr- 31 janvier 2013

Vogue.fr- 23 janvier 2013

Désirs de voyages - 23 janvier 2013

Valeurs Actuelles - 17 janvier 2013

Agora Vox.fr - 11 janvier 2013

Le blog Le Parisien Libéral - 11 janvier 2013

Le blog Qualité Perçue - 10 janvier 2013

L'Expansion.com - 10 janvier 2013

Le Figaro - 10 janvier 2013

01 Business & Technologies - 10 janvier 2013

BFM TV - 10 janvier 2013

M6 - 10 janvier 2013

Médiapart - 7 janvier 2013

France 2 - 5 janvier 2013



J'aime 614 Partager Tweet 83 +1 13 Pin it Share 412

Si vous aussi, cette rentrée vous inspire et booste votre créativité, envoyez-nous vos plus beaux "moodboards" et dites-nous en image à quoi ressemblera votre année !

Mon moodboard de rentrée

Si l'été s'achève et que l'on devra bientôt mettre nos jolies sandales au placard, la rentrée a du bon, on vous le promet !

Nouvelles tendances, nouvelles inspirations, nouveau départ : le mois de septembre est parfait pour repartir de bon pied et stimuler les idées toutes fraîches. Alors si vous aussi, cette rentrée vous inspire et booste votre créativité, envoyez-nous vos plus beaux "moodboards" et dites-nous en image à quoi ressemblera votre année !

La rédaction élira sa photo préférée parmi les dix plus votées et la gagnante se verra remporter 1 nuit pour 2 personnes à l'hôtel W Paris-Opéra d'une valeur de 820€ + 1 après-midi avec chauffeur privé Voitures Jaunes.

A vos appareils, et bonne rentrée à toutes !

À GAGNER

1er prix

1 nuit pour 2 personnes à l'hôtel W Paris-Opéra d'une valeur de 820€ + 1 après-midi avec chauffeur privé Voitures Jaunes

Retrouvez l'hôtel W Paris-Opéra sur [Facebook](#) et [Twitter](#).

Retrouvez Voitures Jaunes sur [Facebook](#) et [Twitter](#).

Pourquoi le gouvernement préserve les taxis

Par Gaétan Supertino avec Elisabeth Assayag

Publié le 9 septembre 2013 à 14h07

Mis à jour le 10 septembre 2013 à 17h44



12 personnes le recommandent. Inscription pour voir ce que vos amis recommandent.



Selon les informations d'Europe 1, l'exécutif a en effet décidé d'imposer 15 minutes de délai d'attente pour les chauffeurs privés concurrents des taxis, une fois la réservation effectuée par le client.

POLÉMIQUE - Un délai d'attente de 15 minutes va être imposé aux chauffeurs privés non licenciés.

La querelle. D'un côté, il y a les 55.000 taxis assermentés en France, qui ont payé en moyenne 160.000 euros leur licence. De l'autre, il y a les "voiture de tourisme avec chauffeur" (VTC), ces chauffeurs privés, souvent regroupés au sein d'une société privée, qui sont autorisés à transporter des passagers pour seulement une centaine d'euros. Ils sont environ 2.000 en France, et leur nombre ne cesse de croître. Devant cette nouvelle concurrence, les taxis font pression pour obtenir le soutien du gouvernement. Et ils semblent bien avoir obtenu gain de cause.

Le gouvernement du côté des taxis. Selon les informations d'Europe 1, l'exécutif a en effet décidé d'imposer 15 minutes de délai d'attente pour ces chauffeurs privés, une fois la réservation effectuée par le client. Le principe sera voté dans la loi de Consommation de Benoît Hamon, qui arrive mardi au Sénat, et ce délai sera ensuite fixé par décret par le gouvernement. "La contrainte des 15 minutes, c'est la mort. C'est comme lorsque vous livrez une pizza, on peut vous la livrer en 15 minutes, mais on est obligé de le faire en 45. C'est complètement ridicule", déplore déjà Mathieu Guillaume, fondateur de Voitures jaunes, au micro d'Europe1. D'autant que cette restriction s'ajoute à celles déjà statuées en juillet, où des décrets sont venus durcir les obligations de formation des chauffeurs de VTC et les obligent à régulièrement fournir des preuves de réservation.

>> Pourtant, ces chauffeurs des temps modernes représentent un vivier d'emploi et certains avantages pour les clients. Pourquoi le gouvernement veut-il tant les encadrer ? Éléments de réponse.



Les taxis dénoncent une concurrence déloyale...

Sur le papier, être taxi a bien plus d'avantage qu'être chauffeur privé. Ces derniers ont en effet interdiction de stationner à la sortie des boîtes de nuit, des gares ou encore des aéroports, pour recruter leurs clients. Mais dans les faits, dénoncent les

taxis, certains ne se privent pas d'y aller. Rien ne justifierait alors que les VTC paient moins cher leur licence. "Ces sociétés ne font pas le même métier que nous. Elles ont tous les avantages sans aucune contrainte financière", dénonce ainsi Didier Hogrel de la Fédération Nationale des taxis. "Ces gens là n'ont quasiment pas de frais parce qu'ils peuvent parfaitement louer des voitures. Et la plupart du temps, on voit qu'ils fonctionnent sous le statut d'auto-entrepreneurs", renchérit-il sur Europe1.

... **Et une précarisation de leurs métiers.** Le nombre de VTC est passé de 0 à 2.000 entre 2009, date de création du statut, et 2013. Et plusieurs rapports, dont celui sur la "libération de la croissance" rédigé par la Commission de l'économiste Jacques Attali en 2008, vantent les bienfaits pour l'emploi d'une ouverture du secteur à la concurrence. Mais pour les taxis, cela ne va faire que détruire des emplois chez eux pour en créer des plus précaires ailleurs. "Nous prohibons l'exploitation de tels services, qui n'ont pour but que d'installer de nouvelles mégastuctures capitalistiques et internationales. Demain, elles ne feront qu'ajouter à notre métier une surcouche de précarisation et d'exploitation. (...) Réfléchissez bien avant de vous lancer dans cette aventure qui n'est qu'une galère", a ainsi dénoncé la Fédération des Taxis indépendants d'Ile-de-France, dans un SMS envoyé à ses membres et [relayé par Le Nouvel Obs](#).



Les taxis abusent-ils ? Les patrons d'entreprise de VTC réfutent en bloc les arguments des taxis. Selon eux, il n'y a pas besoin d'aller chercher des clients dans les gares ou les boîtes de nuit, car il y en a assez ailleurs pour tout le monde. Paris compte, en effet, moins de trois taxis et VTC pour mille habitants, contre cinq à Berlin et onze

à Londres. D'autant que leurs clients, les VTC les méritent souvent. Super-réactif grâce à un système de commande par Smartphone, ils mettent un point d'honneur à proposer une gamme de services peu présents chez les taxis : eau minérale, parfois i-pad et wi-fi à disposition. Certes plus cher en moyenne que les taxis (de 20%, selon [Le Nouvel Obs](#)), ils ont, en revanche, l'obligation d'annoncer le tarif net de chaque course à l'avance.

Quant à la précarisation du métier, elle n'est pas remarquée par tout le monde. "Avec les VTC, on peut gagner autant, en travaillant moins et dans de meilleures conditions. On est complètement maître de ses horaires : on peut, par exemple, ne travailler qu'aux heures de pointe", témoigne ainsi un ancien taxi parisien, dans les colonnes de l'hebdomadaire.

La menace de l'opération escargot. Outre la volonté d'encadrer un secteur très peu réglementé jusque là, le gouvernement a de quoi craindre la colère des taxis, qui menacent d'une action s'ils ne sont pas entendus. En janvier dernier, il a suffi d'une seule journée de mobilisation pour faire reculer l'exécutif [sur la question des changements législatifs](#) concernant le transport des malades. La quasi-totalité des taxis avait décidé de bloquer le trafic à Paris, Marseille, Nantes, Dijon, Lyon, Bordeaux, Toulouse ou encore Montpellier. Pas étonnant alors que sur les routes comme dans les tuyaux gouvernementaux, ça bouchonne.

« *Europe Matin* »

sujet à 8h06

intervention de Mathieu Guillaume

SORTIR



COMMENT BOUGER EASY

Pour circuler facilement dans la capitale, suivez le guide et variez les plaisirs...

AUTOLIB'

Le service de location en libre-service de voitures électriques fonctionne désormais dans Paris et 53 villes d'Ile-de-France. Revu à la baisse, l'abonnement annuel passe de 144 € à 120 €, tandis que l'abonnement 1 jour est gratuit (5 et 7 € les 30 min d'utilisation). Enfin, un partenariat permet même d'aller chez Ikea en Autolib' ! Inscription sur autolib.eu

VELIB'

Essor du réseau, nouvelles pistes à République, sur les berges de Seine et entre Concorde et le rond-point des Champs-Élysées, une appli pour

vérifier la disponibilité des vélos... Vélib' n'en finit pas de grandir ! D'ailleurs, un nouvel abonnement à 19 € par mois avec 45 min offertes est proposé aux bénéficiaires du forfait Navigo "gratuité transport". Abonnements et infos sur velib.paris.fr. Appli à télécharger sur parisavelo.net ou vianavigo.com

HERTZ ON DEMAND 24/7

Une voiture de location disponible tout de suite et sans abonnement ? C'est ce que propose Hertz avec son service de location à la demande à partir de 7 € l'heure selon le modèle et le créneau horaire. Le plus ? Le retrait du véhicule en agence ou parking. Le moins ? La voiture doit être ramenée au point de départ. hertz24/7.fr ou via l'appli Hertz On Demand 24/7.

VOITURES AVEC CHAUFFEUR

Uber, Voitures Jaunes, Snapcar, Chauffeur-Privé... Via une appli mobile, on commande un chauffeur après avoir enregistré ses coordonnées bancaires. Grâce à la géolocalisation, disponibilité d'un véhicule, temps d'attente et prix de la course s'affichent. 35 à 60 € le trajet Paris-Orly selon la société, l'horaire et le type de voiture. Infos sur uber.com, voitures-jaunes.com, snapcar.com et chauffeur-privé.com S.R.

Economie

59 Carlos Ghosn

60 Puma Energy

56

INNOVATION CONTRE RENTE

La guerre des taxis

Les taxis urbains sont de plus en plus concurrencés par des chauffeurs privés, qui exploitent à fond les nouvelles technologies. Avec, dans le rôle du shérif, un gouvernement schizophrène

Ils portent costume et cravate, conduisent d'élégantes berlines et sillonnent les rues de Paris. Vous ne les avez peut-être pas remarqués dans leurs véhicules banalisés. Pourtant, ils sont à votre service ! Ces quelque 2 000 conducteurs à la carte travaillent pour Uber, SnapCar, LeCab ou Club Chauffeur... Et leur succès a déclenché une guérilla urbaine avec les 18 000 taxis parisiens. Un conflit qui est aussi un beau « cas d'école » économique : nouveaux venus contre puissance installée, innovation contre rente.

Ces outsiders ont en effet le statut de « voiture de tourisme avec chauffeur » (VTC), une version moderne de la limousine de « grande remise » créée en 2009. Et ils font un tabac. D'abord parce que la pénurie est avérée : Paris compte moins de trois taxis et VTC pour 1 000 habitants... contre cinq à Berlin et onze à Londres ! Surtout, le smartphone rend le service convivial : en quelques tapotements d'écran, le client s'assure de la disponibilité d'un véhicule, accepte le devis, commande la voiture et visualise son approche en temps réel (voir p. 58).

Et la prestation se veut impeccable : le chauffeur ouvre et ferme la porte au client, propose de l'eau minérale, demande si la température intérieure convient. Un vrai contraste avec le taxi grincheux, qui impose son programme radio ou ses coups de téléphone aux copains alors qu'il est au volant ! Certains services la jouent même high-tech, mettant à disposi-

STATUT

Vous voulez connaître le statut de votre taxi ? Regardez la couleur sur la face de l'horodateur, situé à droite sur la plage arrière :
JAUNE c'est un salarié ;
ROUGE c'est un locataire ;
BLEU c'est un artisan ;
VERT il a une licence gratuite.

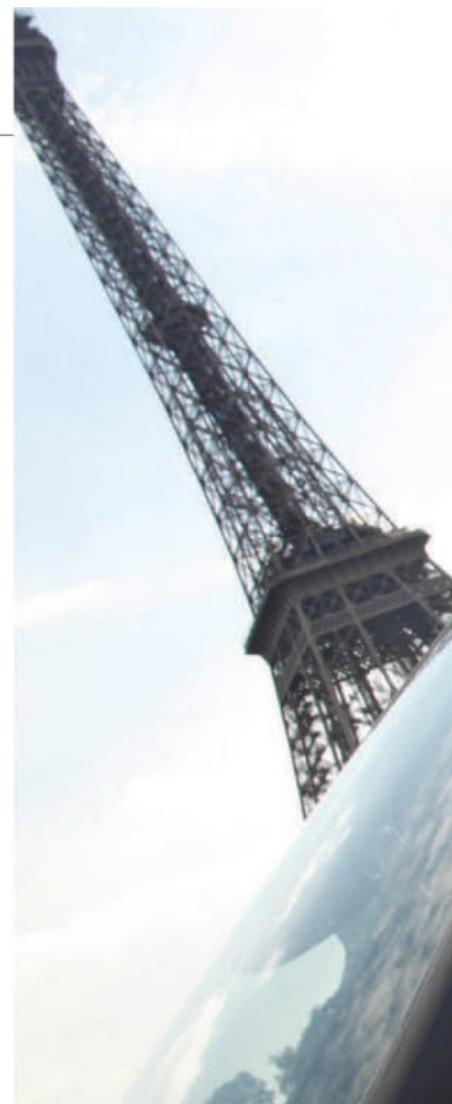
EN CHIFFRES

Sur un échantillon de 1 700 courses de taxis parisiens en 2012 :
 ■ 61% ont été réservés à l'avance ;
 ■ 29% ont été pris dans des stations ;
 ■ 10% ont été hélés dans la rue.

tion iPad, wi-fi et chargeurs de gadgets. Le chauffeur d'une VTC a d'ailleurs intérêt à redoubler d'amabilité, car il sera noté par son passager. Enfin, la facturation est entièrement dématérialisée : un e-mail récapitule les données de la course, et le montant est prélevé sur la carte de crédit, préalablement enregistrée.

Certes, les VTC coûtent en général 20% plus cher qu'un taxi hélé dans la rue, mais pas forcément plus qu'un G7 ou un Taxi bleu qui débitent 5 euros à la réservation, et arrive avec une dizaine d'euros au compteur. D'autant que ces services ont, depuis le 1^{er} août, l'obligation d'annoncer le tarif net de chaque course à l'avance. Un « forfait » qui transfère le risque d'embouteillage du passager vers le transporteur. Séduisant.

Ces chauffeurs d'un nouveau type attirent les urbains branchés. « *Le marché est élastique ; cette nouvelle offre accroît la demande* », dit Mathieu Guillaume, de Voitures jaunes, qui a choisi de rendre ses véhicules identifiants et revendique « *une centaine de chauffeurs salariés pour 18 000 clients, dont 10 000 réguliers* ». Pierre-Dimitri Gore-Coty, patron d'Uber France, le plus gros acteur sur ce créneau, annonce « *des dizaines de milliers de courses par mois, avec 600 sociétés de VTC partenaires* ». Uber, dont la filiale européenne est installée aux Pays-Bas, propose une plateforme informatique mettant en relation les utilisateurs de son application mobile avec des conducteurs



indépendants, à qui elle prend une commission de 10 à 20% par course.

C'est d'ailleurs parce qu'il s'énervait de ne pas trouver de taxi à Paris, où il était venu assister à une conférence au salon des industries d'Internet (LeWeb), que Travis Kalanick a eu l'idée de créer Uber ! Lancée en mars 2009 à San Francisco, la société – qui vient de recevoir 258 millions de dollars de Google Ventures – a conquis 35 villes sur la planète. « *Paris est notre plus gros marché hors Etats-Unis, et on démarrera à Lyon en avril* », dit le patron français. Pour arracher le plus vite possible des parts de marché, Uber a monté une opération éclair lors du Festival de Cannes et joue à fond le « marketing viral ».

En face, les taxis parisiens crient à la « *concurrence déloyale* ». Selon eux, certains VTC recrutent des clients à la sortie des boîtes de nuit, gares ou aéro-



ports ; des lieux de prise en charge qui leur sont strictement réservés. Pour avoir le privilège de marauder, les taxis achètent fort cher leur licence. Les transactions sur ce marché dopé par la pénurie atteignent 250 000 euros à Paris, 400 000 dans certaines villes du Sud ! Alors que les VTC, eux, s'enregistrent pour seulement une centaine d'euros. Furieux, les taxis ont menacé fin juin d'une nouvelle opération escargot sur le périph, comme celle de janvier 2013. Serge Metz, PDG de Taxis G7, le géant du secteur, accuse Uber et ses épigones de « créer des emplois fragiles d'autoentrepreneurs, dont les contributions fiscales et sociales sont faibles ».

Pour dissuader les artisans taxis de travailler avec la start-up américaine – qui leur avait ouvert sa plateforme de réservation – la Fédération des Taxis indépendants d'Ile-de-France

a envoyé à ses membres un SMS sans appel : « *Nous prohibons l'exploitation de tels services, qui n'ont pour but que d'installer de nouvelles mégastructures capitalistiques et internationales. Demain, elles ne feront qu'ajouter à notre métier une surcouche de précarisation et d'exploitation. (...) Réfléchissez bien avant de vous lancer dans cette aventure qui n'est qu'une galère.* »

« Mensonges ! » s'insurge Farid Benkerrou. Taxi parisien pendant douze ans, il a revendu sa licence en 2010 et collabore avec Uber, chez lequel il a entraîné des dizaines d'anciens collègues. « Avec les VTC, on peut gagner autant, en travaillant moins et dans de meilleures conditions », affirme-t-il. Car on est complètement maître de ses horaires : on peut, par exemple, ne travailler qu'aux heures de pointe. » En fait, la situation sociale des chauffeurs

de taxi est très disparate. A Paris, il y a environ 11 000 artisans et indépendants, qui possèdent leur licence. Pour les plus anciens, cet investissement est amorti depuis longtemps, mais les nouveaux venus se sont souvent endettés pour l'acquérir. Les quelque 7 000 autres – locataires ou salariés – exploitent les licences de sociétés de taxis, dans des conditions souvent difficiles. « Pour une Skoda chez G7, il faut payer 140 euros par jour, plus 20 à 25 euros de carburant », calcule Farid. C'est la galère... »

G7 et Taxis bleus tiennent le métier : ils servent de plateforme radio à 10 000 des 18 000 taxis parisiens. Or ils ont le même actionnaire : la famille d'André Rousselet, ex-compagnon de route de François Mitterrand et fondateur de Canal+. C'est son fils Nicolas qui tient aujourd'hui la barre du groupe. Et selon le ●●●

Un chauffeur de la société Voitures jaunes.

Les chauffeurs privés doivent conduire des véhicules d'au moins 4,50 m et 120 CV fiscaux, et annoncer le prix de la course, obligatoirement réservée à l'avance

PHOTO DE XAVIER PARÉSSUS / GINO POUR LE NOUVEL OBSERVATEUR

Hep, chauffeur!



1 L'application pour téléphone mobile ou pour tablette vous géolocalise, vous propose la voiture la plus proche et vous indique en combien de temps elle peut être là. Bientôt, un délai de quinze minutes pourrait être imposé.

2 Vous indiquez votre destination et acceptez un devis. Même si toutes les sociétés ne le font pas encore, elles sont obligées depuis le 1^{er} août d'indiquer un prix fixe, quel que soit le temps de trajet.

3 Vous suivez en temps réel le parcours de votre chauffeur. Vous disposez de son nom, de sa photo, de sa « cote » et de l'identité de sa voiture. En cas de besoin, vous pouvez l'appeler...

4 Une fois la course effectuée, vous ne payez rien au chauffeur (sauf pourboire éventuel). La société de VTC vous envoie par e-mail une facture détaillée et débite votre carte de crédit.

●●● consultant Florian Silnicki, militant de la libéralisation, son principal souci est de sanctuariser sa clientèle d'affaires. Une vraie vache à lait : « L'abonnement au Club Affaires - seul moyen pour s'assurer un taxi aux heures de pointe - se paie 2 000 euros par an. Et sur ces mises en relation-là, G7 prélève au conducteur 30% de la course. »

D'où le puissant lobbying anti-VTC des artisans taxis et du groupe G7 auprès du gouvernement et des députés ; les uns jouant la menace de blocage, les autres la stratégie d'influence. Efficace : les autorités ont ralenti cet été l'attribution de nouvelles licences de VTC. Des décrets parus en juillet durcissent les obligations de formation des chauffeurs de ce type de voitures et les obligent à fournir des preuves de réservation. Surtout : la loi de consommation en préparation leur imposerait un délai minimal de quinze minutes entre la commande et la prise en charge. « Nous n'avons pas peur de la concurrence loyale, affirme Serge Metz, de



Manifestation des taxis parisiens : opération de ralentissement de la circulation sur l'autoroute A6

G7. Mais ce délai est indispensable pour arrêter le racolage massif et illégal des VTC ! »

Un raisonnement qui fait bondir Pierre-Yves Geoffard, de l'Ecole d'Economie de Paris : « Cette revendication me fait penser à la pétition des fabricants de chandelles en 1845 : ils demandaient au Parlement de faire une loi qui impose la fermeture de toutes les fenêtres, lucarnes, abat-jour... afin de préserver leur industrie ! » Pour lui, la question - très politique - dépasse largement le dossier des taxis : « Le gouvernement veut-il brider l'innovation porteuse de croissance et d'emplois... ou bien défendre la rente de quelques-uns ? »

Face à ce dilemme, le gouvernement est schizophrène : « Les services du ministère du Tourisme sont assez favorables aux VTC, explique un connaisseur du dossier, mais ils reçoivent des consignes politiques de Matignon et de l'Elysée, tétanisés par la menace des manif. » Certes, le numerus clausus des taxis parisiens a officiellement sauté, mais la Préfec-

ture de Police ne délivre que 500 nouvelles licences gratuites par an. D'où l'inflation des prix sur le marché de la revente.

De nombreux rapports (Rueff-Armand, Attali) ont déjà préconisé l'ouverture du secteur. Certains ont même avancé des solutions pour ne pas spolier les taxis propriétaires, comme l'attribution d'une nouvelle licence gratuite à chaque détenteur actuel... Jusqu'ici, les gouvernements - de droite comme de gauche - ont tous reculé. Y compris sur la mise en concurrence des transports sanitaires, qui coûtent 3 milliards par an à la Sécu.

Jusqu'à quand ? « Est-il raisonnable de brider de nouveaux services bons à la fois pour les usagers et les chauffeurs, et qui promettent la création nette de dizaines de milliers de nouveaux emplois peu qualifiés en région parisienne ? » interroge Geoffard. Sans compter les bénéfices induits, pour l'hôtellerie et la restauration, d'une capitale plus attrayante. **DOMINIQUE NORA**

« Parole de Patron »

intervention de Mathieu Guillaume

PAROLE DE PATRON – MATHIEU GUILLARME, FONDATEUR DE VOITURES JAUNES

🕒 SEPTEMBRE 03, 2013 👤 ADMIN 💬 [NO COMMENTS](#)



Stéphanie Pelapat, fondatrice de Restopolitan

Cette société propose une « carte restopolitan » en abonnement sans engagement, permettant de bénéficier d'un repas offert à chaque repas acheté, lorsqu'on dine dans un des 1500 établissements partenaires. Interview de sa fondatrice, Stéphanie Pelapat.

Ré-écoutez l'interview ci-dessous :



👍 J'aime 💬 Envoyer 📌 Inscription pour voir ce que vos amis aiment.

📁 Posted in: [Chefs d'entreprise / Patrons](#), [RADIO](#), [Sud Radio](#)

Le 20 heures



Les taxis de Paris contre-attaquent sur les mobiles

Concurrencés par les sociétés de taxi et les voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) de type Voitures Jaunes, les bons vieux taxis parisiens que l'on hèle dans la rue ou qu'on attend patiemment à une borne ont pris un coup de vieux. Les taxis doivent rattraper leurs concurrents très présents à la fois sur le web et surtout sur les mobiles. Message reçu par la Mairie de Paris qui vient d'allouer un budget de 112 671 euros pour le développement d'une application mobile. C'est l'agence Apps Panel qui a été chargée de développer l'application. A.C.

« *Le Grand Journal* »

intervention de Mathieu Guillaume



Paris propose 4 fois moins de taxis et de VTC que Londres

Par Yann Le Galès le 31 juillet 2013 8h01 | Réactions (1)

Le gouvernement est prêt à imposer aux voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) un délai de 15 minutes, entre le moment de la réservation et celui de la prise en charge. Cette mesure va être incluse dans la loi sur la consommation défendue par Benoît Hamon.

Yan Hascoët, PDG et co-fondateur de Chauffeur Privé explique pourquoi ce dispositif demandé par les taxis, est un danger pour la profession des VTC dont les représentants les plus connus sont [Chauffeur Privé](#), [Le Cab](#), [SnapCar](#), [Voitures Jaunes](#) et [Uber](#), qui proposent un service haut de gamme.

Imposer un délai de 15 minutes entre la réservation met-il votre profession en péril ? Combien d'emplois sont-ils menacés ?

Yan Hascoët.- Ce délai serait purement et simplement l'arrêt de mort d'une industrie en plein développement. Pour une entreprise, un restaurant ou un hôtel, le critère déterminant dans le choix d'une société de transport sur réservation est sa réactivité à répondre à la demande. Aujourd'hui, le délai moyen de prise en charge est d'environ 10 minutes, et plus de la moitié des courses sont satisfaites en un temps inférieur. Fixer un délai de 15 minutes aux VTC revient à nous empêcher -artificiellement- d'être réactifs.

On estime à environ 30 000 le nombre d'emplois (directs) potentiels menacés sur le bassin parisien.

Pourquoi Paris propose moins de taxis et de voiture de tourisme avec chauffeur que New York et Londres ?

Paris ne compte pas moins de taxis. Il y a environ 17 000 taxis à Paris pour 15 000 à New-York et environ 22 000 à Londres. C'est le nombre de VTC qui est déficient à Paris : environ 2 000 pour 50 000 à 60 000 à New York ou Londres. Le vrai chiffre à comparer est le nombre de *chauffeurs de taxi+VTC* et là on observe que l'offre à Paris est 3 à 4 fois inférieure à l'offre de Londres et New-York!

Simplement parce que jusqu'en 2010, l'ancêtre du VTC (les licences de "grande ou petite remise") étaient accordées ... au compte-goutte. En 1993, une circulaire du ministre de l'intérieur (Charles Pasqua) aux préfets leur recommandait, dans une belle litote, de « ne pas étendre à l'excès le nombre des exploitants de voitures de petite remise de façon à maintenir les fragiles équilibres avec les exploitants de taxi » (Source : Circulaire n° nor/int/d/93/00143/c, qui sera reprise par Pierre Chevènement en 2000 n° nor/int/d/00/00220/c)

Combien d'emplois votre profession peut-elle créer dans les années à venir ?

Le raisonnement est simple : si Paris compte 3 chauffeurs pour 1000 habitants, alors que des villes comme Londres ou New-York en comptent proportionnellement 3 à 4 fois plus, le nombre de professionnels dans ce secteur pourrait au bas mot tripler voir plus, soit potentiellement 30 000 à 40 000 emplois supplémentaires sur le bassin parisien uniquement!

Ce sont principalement des emplois pour des populations particulièrement touchées par le chômage : les jeunes (souvent des quartiers défavorisés) avec un niveau d'étude limité.

Les taxis vous accusent de limiter vos coûts en employant des auto-entrepreneurs? Est- ce exact ?

Certains de nos partenaires sont en effet des auto-entrepreneur mais une majorité d'entre eux sont en société. L'auto-entrepreneuriat est une excellente façon pour ces nouveaux-entrants de découvrir une nouvelle activité sans engager des frais de création trop conséquents. Ils basculent alors naturellement vers la création d'une structure professionnelle notamment pour pouvoir déduire les charges.

Qu'apporte votre profession aux consommateurs par rapport aux taxis ? Des baisses de prix ? Des services supplémentaires ?

Nous avons par exemple été les premiers à proposer un service avec des prix fixes, annoncés au moment de la commande (et pas uniquement pour les aéroports) ce qui était une révolution dans ce secteur! Nous avons également transposé de nombreuses innovations auxquelles nous sommes habitués dans d'autres secteurs que les taxis/VTC : paiement en un clique, évaluation systématique et simple du service rendu, factures dématérialisées, etc. Nous avons aujourd'hui une offre à destination des entreprises qui leur permet de bénéficier d'une qualité de service impeccable (96% des courses évaluées 4 ou 5 sur 5) tout en réalisant des économies de l'ordre de 20 à 40% par rapport aux offres de radio-taxi existantes dans le marché.

Qu'attendez-vous du gouvernement ? Quelle mesure souhaitez-vous ?

Nous ne faisons pas de maraude, c'est à dire de la prise de client sans réservation et nous ne souhaitons pas en faire. Nous sommes même pour renforcer les contrôles et les sanctions à destination des tricheurs, car ils nous nuisent également ! Cependant, nous sommes opposés à cette mesure arbitraire qui bannit l'efficacité et ne fait rien contre la triche! Laissez-nous exercer notre activité, en libre concurrence sur le marché de la commande/réservation, et nous pourrons ainsi : créer des dizaines de milliers d'emplois, stimuler la consommation (en augmentant le nombre de trajets effectués en taxi/VTC par an et par habitant et contribuer à réduire la circulation et les émissions de CO2 en réduisant la nécessité de posséder une voiture en multipliant les offres complémentaires de transport urbain.

Tags: [15 minutes d'attente](#), [Chauffeur Privé](#), [consommation](#), [Le Cab](#), [taxi](#), [Uber](#), [voiture de tourisme avec chauffeur](#), [Voitures Jaunes](#), [VTC](#)

ELLESORTIR

C'EST DANS L'AIR HEP, CHAUFFEUR !

Commander un chauffeur privé sur votre Smartphone, c'est la nouvelle tendance du moment. Idéal pour les sorties nocturnes. On a testé sept compagnies.

Comment ça marche ?

Les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) seraient déjà quelques milliers à Paris, depuis l'arrivée de la société **Uber** en 2011. Pour les appeler, vous installez une application sur votre Smartphone et vous entrez vos coordonnées bancaires (ou passez par le site Web). Vous suivez l'arrivée du chauffeur sur votre Smartphone, vous avez son numéro de portable. Les voitures sentent bon, vous choisissez la musique ou la radio, il y a parfois la télé, on vous ouvre la portière... Classe ! Et confortable. En moyenne, il est toujours possible d'avoir une voiture dans les 15 minutes maxi (Paris intra muros), même la nuit.

Ça coûte cher ?

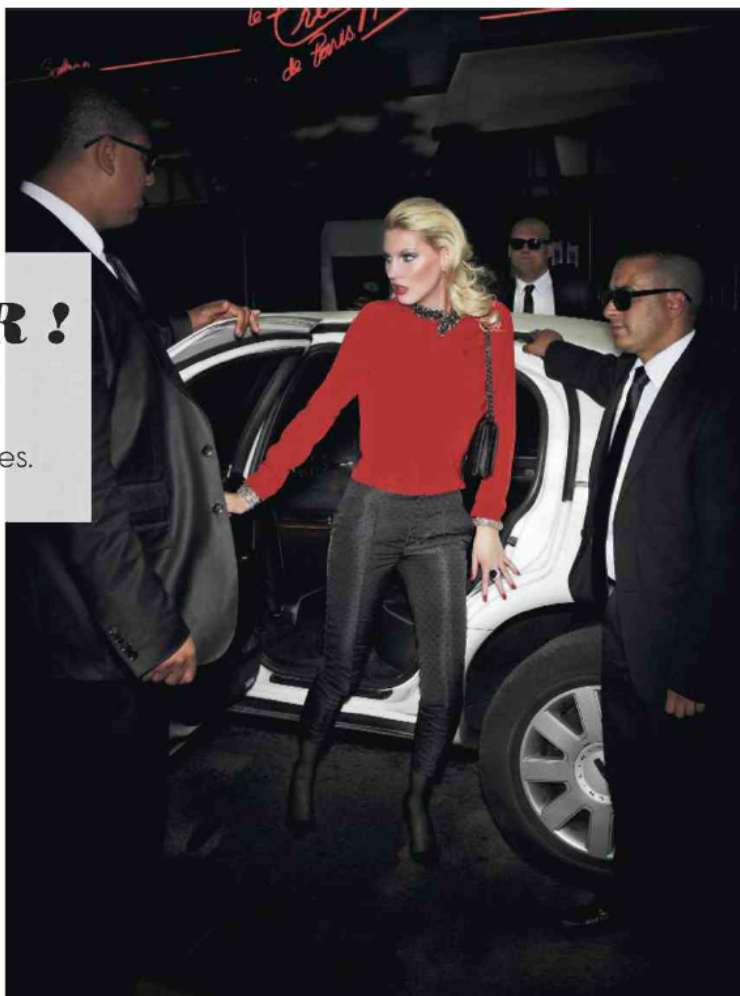
L'approche (le trajet de prise en charge), les bagages et un petit temps d'attente en bas de chez vous (5 minutes en général) ne sont pas facturés. Cependant, le minimum de course est plus élevé qu'un taxi (autour de 15 €). Le tarif est en moyenne entre 20 et 25 % plus cher qu'un taxi commandé et 30 à 40 % qu'un taxi hélé dans la rue. Les tarifs varient selon les compagnies et les heures. La transparence tarifaire n'étant pas toujours évidente, on vous conseille de tester les compagnies sur un même trajet et de faire des simulations de prix sur vos Smartphone. **LeCab** et **Club Chauffeur** proposent les tarifs les plus low-cost de nos tests, au même prix, voire moins chers qu'un taxi (tarif minimum, respectivement 8 € et 7,50 €).

Dans quel type de voiture vais-je être transportée ?

Avec **Uber**, **SnapCar** et **Chauffeur Privé**, votre chauffeur pourra vous ouvrir la porte d'une Mercedes (E/SC), d'une BMW (5/7), d'une Audi (A6/A8) ou même d'une Jaguar. Vous pourrez aussi vous retrouver dans des vans de luxe. Les chauffeurs de **LeCab** conduisent des Peugeot 508 micro-hybrides, ceux de **Voitures Jaunes** des Renault Grand Scénic (jaune et noir). **Club Chauffeur** propose aussi plusieurs gammes, de la Mia Electric à la Caravelle Volkswagen.

Puis-je réserver à l'avance ?

Ce n'est pas toujours possible, sauf chez **Voitures Jaunes** et **LeCab** (gratuitement). Chez **SnapCar**, ça coûte 10 € et chez **Chauffeur Privé** 5 €.



Puis-je connaître le prix avant la course ?

C'est la formule que proposent **LeCab** et **Voitures Jaunes**. Avec **Chauffeur Privé**, vous avez le choix entre le forfait et la tarification au temps passé, avantageux la nuit, par exemple. **Uber**, **SnapCar** et **Club Chauffeur** vous donnent une estimation du prix lors de la commande, mais ce montant peut varier en cas d'imprévu sur le trajet.

Les voitures sont-elles équipées de Wi-Fi ?

Oui, dans toutes les **Voitures Jaunes**. Avec **LeCab**, un iPad est également à votre disposition (avec une excellente playlist). Pas de Wi-Fi garanti avec les autres compagnies, mais des prises USB à dispo pour recharger son Smartphone.

Peut-on venir me chercher en banlieue ?

Globalement, toutes les compagnies le font si vous êtes dans la première couronne (intérieur de l'A 86) + dans les aéroports.

Et pour me rendre à l'aéroport ?

LeCab propose le meilleur forfait : 35 € pour Orly, 45 € pour Roissy. Les autres sociétés sont autour de 60-70 € pour Orly, entre 80 et 90 € pour Roissy.

LAURE LETER

UNE VOITURE BIG SIZE

ViaCab vous véhicule à bord de voitures London Taxi Company, qui acceptent les fauteuils roulants, les poussettes non pliées et les animaux (et proposent des sièges bébé sur demande).

1
Jui
2013

CARNET D'ADRESSES

L'AGENDA DE LA SEMAINE DU 1^{ER} JUILLET

PARTAGEZ



De la haute couture, un festival photo radical, des concerts au bord de la mer, une expo colorée... cette semaine donne un avant-goût de vacances.

Lien : <http://www.vogue.fr/culture/l-agenda-de-la-semaine/diaporama/l-agenda-de-la-semaine-du-1er-juillet-2013/14202/image/796619#!voitures-jaunes>

L'agenda de la semaine du 1er juillet

— 2/5 —

1
Jui
2013

3

J'aime

PARTAGER

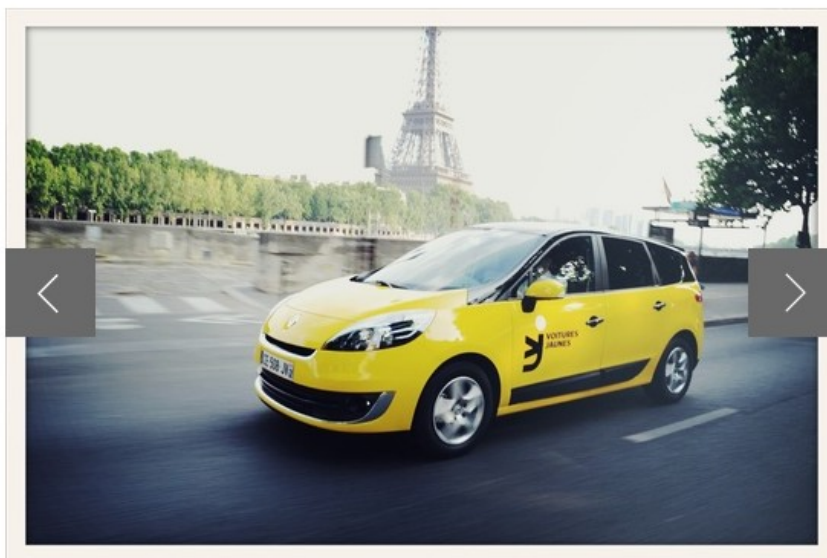
0

Tweeter

0

+1

Pin it



Un service de chauffeurs privés : Voitures Jaunes

Le meilleur moyen pour se déplacer pendant les défilés? Le service de chauffeurs privés les Voitures Jaunes, avec Wi-Fi à bord, chargeurs pour les téléphones, boissons, presse...Ou comment faciliter la vie des modeuses.

www.voituresjaunes.com

Maud Charmoy



Lien : <http://www.vogue.fr/culture/l-agenda-de-la-semaine/diaporama/l-agenda-de-la-semaine-du-1er-juillet-2013/14202/image/796619#!voitures-jaunes>

【パリ＝三井美奈】タクシー不足が慢性化しているパリで、インターネットを使った新たな予約配車サービスが登場した。規制緩和の波に乗り、細張り意識の強いタクシー業界に殴り込みをかけたもので、花の都で「タクシー戦争」が白熱化している。

仏民間会社の調査（2010年）によると、パリで人口1000人当たりのタクシー（ハイヤー含む）の台数は2・63で、ロンドンの8・47、ニューヨークの6・34を大きく下回る。世界中から集まる年間2900万人の観光客が車不足に拍車をかけている。市内外の人口増にもかかわらず、パリ警視庁に登録されているタクシーの数は約2万台で、1920年代と同水準。タクシー免許交付は自治体が業界の意見を参考に決める仕組みで、業界の強い反対で新規参入が阻まれてきた。これに対抗して昨年登場したのが、「目的地まで定額料金」を売り物にした予約制配車サービスだ。4年前、高級リムジンが主対象だった「運転手付き配車業」の参入要件が緩和されたのを機に始まった。職業用運転免許を3年以上

花の都 タクシー戦争



パリのエッフェル塔前で、「黄色い車」を使った配車サービスをPRするギヤルムさん（三井美奈撮影）

規制緩和で「ネット配車」登場

保有し、安全訓練を受ければ認可数の上限はなく、原則として誰でも運転手として営業できる。料金はGPS（全地球測位システム）が示す目的地までの直線距離で算出する。タクシーと異なり運賃メーターは使用できず、路上で客を拾うことはできないが、信号待ちや渋滞による料金の加算がない分、タクシーより安上がりだ。企業やホテルを顧客に業績を伸ばしている。昨年9月に開業した配車会社「黄色い車」もその一つ。元銀行員マチュー・ギヤルムさん（37）が仲間2人と設立し、約60台を運営する。米タクシー「イエローキャブ」にならって車体を黄色で統一。ネットや電話、スマートフォンで予約を取り、配車するシステムで、ギヤルムさんは「タクシーより平均1割は安い」と話す。また、運転手に英会話訓練を行い、車内に携帯電話の充電器を備えるなど、サービス面でもタクシーとの差別化を図る。

距離別定額料金 人気に

一方、タクシー業者協会のクリスチャン・ドロメル会長は、新規参入に業界が反対する理由として「タクシー免許の取引慣行がある」と打ち明ける。免許は約23万円で取引されており、運転手は週7時間労働で、月収1200ユーロという過酷な労働条件にある。免許の「譲渡金」は最後の保障となっていると説明する。「運転手付き配車業者」の登録数は、パリで約720社。法改正前の4倍に増えた。観光シーズンを迎え、タクシー戦争は激しさを増しそうだ。

traduction

"Paris, Mina MITSUI"

Un nouveau service de transport apparaît à Paris, où trouver un taxi n'est pas si facile...

Face à une fédération de taxi extrêmement fermée, cela sonne comme une déclaration de guerre. En 2010, il y avait à Paris 2,63 taxi pour 1000 habitants, c'est beaucoup moins qu'à Londres (8,47 taxis pour 1000 habitants) ou à New-York (6,34 taxis). Alors qu'il faut ajouter 29 millions de touriste par an, et que la population de la région parisienne continue d'augmenter, on ne compte que 20 000 taxis enregistrés en Ile-de-France : soit à peu près le même nombre qu'en 1920.

Le nombre de taxis est fixé par l'Etat qui attribue les autorisations aux demandes de licences. Le manque de taxis est donc toujours criant. Face à ce problème, un nouveau service est apparu l'année dernière : des taxis qui fixent le prix à l'avance.

Un assouplissement de la réglementation pour les services de voitures de tourisme avec chauffeur.

Si le service de voitures de tourisme avec chauffeur implique d'être titulaire d'un permis de conduire depuis plus de trois ans, et de suivre une formation à la sécurité, tous les conducteurs peuvent travailler sans limite d'enregistrement. Le prix est fixé en fonction de la distance indiquée par le GPS. Les voitures ne sont pas équipées de compteurs comme le sont les taxis. Il n'est pas possible de commander une voiture en se manifestant sur la voie publique, mais dès lors que le prix est fixé à l'avance, il ne peut y avoir d'augmentation du prix pour cause de mauvaise circulation : ce service peut s'avérer finalement moins cher que les taxis. Ces sociétés commencent également à travailler pour des sociétés et des hôtels.

Une de ces sociétés, les Voitures Jaunes, ont commencé sur le marché en septembre 2012. Mathieu Guillaume, ancien banquier âgé de 37 ans, et ses deux amis ont commencé cette nouvelle activité avec 60 voitures. Comme les taxis américains, les « Yellow Cabs », leurs voitures sont totalement jaunes. Il est possible de réserver une voiture par téléphone, par internet, et par application smartphone. Monsieur Mathieu [sic] affirme que son service est au moins dix fois moins cher que les taxis. Les chauffeurs parlent anglais, et un chargeur pour téléphone portable est disponible dans chacune de ses voitures, à la différence des taxis.

D'un autre côté, Monsieur Christian Doromel [sic], président d'une association de chauffeurs de taxis, affirme que les services de voitures de tourisme avec chauffeur nuisent aux taxis, qui doivent payer 230 000 euros pour avoir une licence et ne gagnent que 1200 € par mois pour 70 heures de travail par semaine. Dans le secteur des voitures de tourisme avec chauffeur, il y a aujourd'hui 720 sociétés enregistrées à Paris ; c'est quatre fois plus qu'avant l'assouplissement de la réglementation. Dans cette saison touristique, la guerre va s'intensifier.

Trouver un taxi à Paris : la fin de la galère ?

Posté le 05/06/2013

Ça nous est tous arrivé plus d'une fois : sortir de soirée, avoir loupé le dernier métro (ou ne même pas l'envisager – si si ça arrive !), écarter rapidement l'idée farfelue d'enfourcher un Vélib' à une heure aussi tardive, et se mettre à la poursuite d'un taxi dans Paris. Et quand je dis poursuite, je pèse mes mots.



Premier constat : vous n'êtes visiblement pas le seul à chercher un taxi. Et premier problème : les quelques taxis qui passent devant vous sont tous occupés ! Non, vous n'êtes décidément pas couché !

Le trait est un peu grossi certes, mais trouver un taxi à Paris relève trop souvent de l'épreuve de force : entre

les files d'attente à des bornes désespérément vides, les taxis occupés, les taxis « libres » qui ne s'arrêtent pas, et ceux qui refusent de vous prendre parce que ce n'est pas leur direction, la tâche est loin d'être aisée.

On a donc souvent le sentiment que nos rues manquent cruellement de taxis. Et pour cause : on estime aujourd'hui à environ 18 000 le nombre de taxis en circulation dans la capitale, alors qu'en 1930 on en comptait déjà 15 000 !

LeCab, Uber, SnapCar, Voitures Jaunes ou encore chauffeur-prive ... ces noms ne vous disent peut-être rien, mais leurs services pourraient vous simplifier la vie !

Trouver un taxi à Paris devient plus simple !

Ces derniers mois, on a vu se multiplier les startups proposant des services alternatifs de taxis, surfant sur le statut de VTC (Véhicule de Tourisme avec Chauffeur) apparu en 2010. Evidemment les chauffeurs de taxis crient au scandale, et surtout à la concurrence déloyale – une licence de taxi coûte plus de 200.000 euros en moyenne, contre une modique cotisation d'une centaine d'euros pour un VTC.

Lien : <http://smiling-car.com/2013/06/trouver-un-taxi-a-paris.html>

Un service de chauffeur privé pour quelques euros de plus !



Quoiqu'il en soit, c'est pour nous, utilisateurs, une excellente nouvelle ! Moyennant quelques euros de plus (15 à 20% plus cher qu'un taxi quand même !) vous aurez accès au confort 3 étoiles : chauffeur en costume, wifi, Ipad, chargeurs de téléphone... le

chauffeur vous ouvre même la porte. Presque de quoi se sentir PDG du CAC ou star hollywoodienne le temps d'un trajet entre Gare du Nord et Saint-Michel.

Quelques infos utiles pour tester le taxi alternatif dans Paris :

- Réservation obligatoire : leur statut de VTC ne leur permet pas de prendre des courses à la première main levée. Réservation par téléphone, web ou appli.
- Un tarif fixé à l'avance : fini les mauvaises surprises – le prix de la course est connu avant de monter dans le taxi. (*Paris-Roissy : +/- 45€, Paris-Orly : +/- 35€*)

Le petit - : Attention aux embouteillages : ces taxis alternatifs n'ont pas le droit de circuler sur les voies réservées aux bus et aux taxis.

Et vous qu'en pensez-vous ?

A suivre dans les prochains articles la comparaison détaillée des services proposés !

Lien : <http://smiling-car.com/2013/06/trouver-un-taxi-a-paris.html>



NO STRESS

Voitures Jaunes est un service de taxis réservé aux adhérents parisiens (inscrits sur le Net). Le client reçoit par SMS la confirmation de sa commande, ainsi que les heures de départ et d'arrivée de la voiture. Chauffeur courtois qui ouvre la portière et charge les bagages, internet à bord, bouteille d'eau... Paiement par carte, prix défini à la commande. Facture envoyée le lendemain par courriel. En somme la sérénité garantie.

Voitures Jaunes : vers une fin du monopole du taxi parisien

Marre de la prestation des taxis parisiens ? Voici un nouveau concurrent direct qui pourrait vous plaire ! Semblables au concept des taxis New-Yorkais et des cabs londoniens, la société Voitures Jaunes est une jeune start-up française lancée le 25 septembre 2012 par 3 associés, David Darmouni, Matthieu Guillaume et Rémi Loustalet.



30% c'est le pourcentage de client non satisfaits par les transports dans la capitale à l'heure actuelle. "On compte 7 millions de déplacements en transports en commun par jour dans la capitale française et 200.000 trajets en transports à la demande. Pourtant, entre 20 et 40% de la demande n'est pas satisfaite en heure de pointe, indique Matthieu Guillaume. Or pour des soucis d'écologie, de manque de places de parkings etc, le futur est à la mutualisation des transports" (source Challenge).

Malgré une concurrence déjà existante sur ce marché et le monopole indéniable des taxis G7, Voitures Jaunes se distinguent des autres sur ces différents points :

DISTINCTIONS

- Uniquement disponibles sur réservation
- Les Voitures Jaunes roulent en Renault Scenic (4 places avec bagages ou 6 places sans bagage)
- Ils sont très vite reconnaissables à leur couleur jaune
- Les chauffeurs sont expérimentés et salariés de la compagnie Voitures Jaunes

TARIFS

- Le tarif d'une course est fixe et prévu à l'avance sur réservation :
 1. Il dépend de l'heure à laquelle la réservation est effectuée, du jour de la semaine et du trajet
 2. Il ne tient pas compte du nombre de passagers et du temps réel de parcours
 3. Le surplus de bagages n'est pas facturé
- Paiement CB à bord disponible

EQUIPEMENTS

- Une connexion wifi est à disposition
- Des chargeurs de différents modèles de téléphones sont à votre disposition si vous souhaitez recharger le vôtre
- Bouteilles d'eau
- Radio : vous pouvez choisir votre ambiance sonore

RESERVATION

- Par téléphone
- Sur Internet
- Bientôt sur smartphone

Voici une vidéo de présentation de la société Voitures Jaunes :



N'hésitez pas à aller les découvrir sur leur site internet ! www.voituresjaunes.com


Les nouveaux taxis en ligne, enfin un service digne de ce nom !


Trop peu nombreux, pas toujours aimables... Nos taxis ont mauvaise réputation. Mais les choses changent grâce à des concurrents inattendus qui misent sur les applis mobiles.

Paris, les grands boulevards. Passé minuit, trouver un taxi les vendredis ou samedis soirs relève de l'exploit. Et pour cause : avec 17 000 véhicules en service, la Ville Lumière compte le plus faible ratio de taxis par habitant de toutes les capitales européennes. Cas particulier ? Non. Avec seulement 50 000 voitures sur tout le territoire national, c'est la même galère dans la plupart des grandes villes de France. La rai-

son ? Une réglementation d'un autre âge (mais à laquelle les chauffeurs tiennent comme à la prune de leurs yeux) qui restreint l'exercice de la profession de taxi et limite le nombre de licences accordées. Ces dernières se négocient à un coût astronomique : 240 000 euros à Paris et jusqu'à 480 000 euros sur la Côte d'Azur ! On comprend que leurs détenteurs défendent bec et ongles leur monopole... Aucun gouvernement n'a jusqu'à présent osé s'y at-

taquer. Mais là où l'État et les collectivités locales ont toujours reculé, la technologie avance : grâce à elle, la concurrence est arrivée. Depuis 2009, plusieurs compagnies indépendantes ont réussi à contourner le monopole en proposant un service de taxi qui ne dit pas son nom. Elles jouent sur le fait que, avec une application mobile connectée à un système de géolocalisation, n'importe quel usager muni d'un smartphone peut désormais les contac-



 TAXIS G7 www.taxisg7.fr	
Disponibilité	iOS, Android, Windows Phone
Zones desservies	Région parisienne
Autres moyens de réservation	Web / Téléphone
Prix de la prise en charge	5,80 €
Prix total du trajet ⁽¹⁾	14,70 €
Qualité du service	★★★★★
Notre avis	La plus grosse compagnie de taxis : 7 500 véhicules, un avantage en terme de disponibilité. L'appli G7, qui permet de choisir le type de véhicule, est correcte, sans plus.

ter, où qu'il se trouve, pour appeler une voiture. Celle-ci s'appelle alors "véhicule de tourisme avec chauffeur", et non taxi (une nuance réglementaire importante), mais, concrètement, c'est à peu près la même chose.

À ceci près que les VTC n'ont pas les mêmes droits que les taxis traditionnels. Ils ne peuvent pas en principe prendre un client qui leur fait signe sur la voie publique, ni emprunter les voies de bus ou utiliser les stations de taxis. Ils n'ont pas de compteur et ne fonctionnent que sur réservation, pour des courses facturées à un prix forfaitaire défini à l'avance. Selon les trajets, il vous en coûtera 20 à 50 % plus cher qu'avec un taxi classique. Mais, en contrepartie, vous aurez droit en général à un meilleur service.

Face à ces nouveaux entrants, les grandes compagnies de taxis comme G7 ou les Taxis Bleus, et les artisans indépendants (regroupés au sein de Taxiloc ou de Taxibeat) ont réagi en créant à leur tour leurs propres applis mobiles et en proposant de nouveaux services. Comme

quoi, la concurrence est vertueuse. Que valent toutes ces applis, les services sont-ils à la hauteur ? Pour le savoir, nous avons testé et comparé les offres des VTC et des compagnies de taxis sur la base d'une course standard, dans Paris (6 km en milieu de journée). Nous avons laissé de côté les compagnies de VTC qui ne prennent des réservations que sur leur site ou par téléphone et qui n'ont pas d'appli, comme Les Voitures Jaunes ou Viacab. Voici nos conclusions et nos conseils, en quatre points.

Si vous privilégiez le service, préférez les VTC

C'est le principal avantage des VTC par rapport aux "vrais" taxis : ils offrent un service bien plus soigné. Dans la voiture, aucun risque de vous retrouver sur un siège défoncé, en compagnie d'un vieux chien malodorant, assourdi par les hurlements de la radio. Confort, accueil courtois, musique de votre choix, boisson, magazines et même parfois mise à disposition d'un iPad (voir l'encadré page 82). Les com-



L'appli Taxibeat affiche le portrait du chauffeur, son évaluation par les clients précédents, et le véhicule qu'il utilise.



Toujours sur Taxibeat, vous pouvez aussi suivre sur un plan, en temps réel, le trajet d'approche de la voiture.

panies ont veillé à faire la différence dans ce registre. Autre point fort : la simplicité du paiement. Si vous avez ouvert un compte chez un fournisseur de VTC, votre numéro de carte bancaire est enregistré. Vous n'avez donc pas besoin de régler le chauffeur, la facture vous sera envoyée par mail. Quant aux applis proprement dites de ces nouvelles compagnies, elles sont ●●●

"VRAIS" TAXIS CONTRE VOITURES AVEC CHAUFFEUR : LES NEUF PRINCIPALES APPLIS DU MARCHÉ

TAXIS TRADITIONNELS			VOITURES DE TOURISME AVEC CHAUFFEUR				
TAXIS BLEUS www.taxis-bleus.com	TAXILOC www.taxiloc.com	TAXIBEAT https://taxibeat.fr	CHAUFFEUR PRIVÉ www.chauffeur-privé.com	SNAPCAR www.snapcar.com	ALLOCAB www.allocab.com	LE CAB www.lecab.fr	UBER www.uber.com
iOS, Android, Windows Phone	iOS, Android	iOS, Android	iOS, Android	iOS	iOS, Android	iOS	iOS, Android, Windows Phone
Région parisienne	Région parisienne	Paris	Paris et petite couronne (92, 93, 94)	Paris	Région parisienne, Nice, Aix, Marseille, Cannes et Monaco	Paris (Lyon en janvier 2014)	Paris, Lyon
Web/Téléphone	Aucun	Web	Aucun	Aucun	Web	Web/Téléphone	Aucun
5,70 €	5,30 €	4,70 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
15 €	16,70 €	14,30 €	23 €	18,33 €	21 €	20,13 €	19 €
★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Forts de leurs 3 000 voitures, les Taxis Bleus promettent de fournir un véhicule dans les 10 minutes. L'appli offre le choix du modèle et estime le temps de trajet ainsi que le prix.	Taxiloc a pour affiliés des taxis indépendants et des artisans. L'appli a le mérite d'exister mais elle propose peu de services autres que la simple course.	Une autre appli de taxis indépendants. Elle affiche les portraits des chauffeurs disponibles et leurs évaluations. À vous de choisir, sachant qu'ils peuvent refuser la course.	À la hauteur des services de VTC, cette appli permet de commander un véhicule en un seul clic. On peut suivre son arrivée en temps réel et le prix de la course s'affiche sur l'écran.	La meilleure appli parmi toutes celles que nous avons testées. Nombreux services. Une pression sur un bouton et votre VTC est commandé. Vous avez le choix du style musical.	Interface basique et quelques ratés dans la géolocalisation. Mais côté services, cette appli est dans la moyenne. Disponible dans plusieurs villes. Lille et Tours viennent d'être couvertes.	Doté d'une flotte de 508 Peugeot, LeCab met à disposition un iPad connecté en Wi-Fi. On suit l'arrivée du véhicule avec précision et on peut appeler le chauffeur.	L'appli Uber permet de commander un mototaxi, un VTC ou encore un taxi traditionnel. Grâce à son calculateur de prix et l'indicateur de proximité, vous pouvez choisir sereinement.

(1) 6 km dans Paris intra-muros en journée. Chaque application a été testée pour le même parcours.

COURTESY TAXIS BLEUS

Avec certaines applis, vous pouvez suivre le trajet d'approche du taxi et lui envoyer un SMS

pour la plupart bien pourvues et très pratiques. Par exemple, toutes intègrent un système d'évaluation des chauffeurs et des prestations et une géolocalisation précise permettant de repérer rapidement les véhicules disponibles à proximité de votre point de départ. Elles annoncent le prix de la course et avertissent, par SMS ou appel téléphonique, de l'arrivée de la voiture ou d'un éventuel retard.

L'appli à notre avis la plus réussie est celle de SnapCar. Elle vous géolocalise en quelques secondes et vous indique le temps d'attente avant l'arrivée de la voiture, le modèle et son immatriculation. Vous pouvez même suivre le trajet d'approche du taxi et un bouton permet d'appeler le conducteur ou de lui envoyer un SMS, dont le portrait et le nom sont indiqués!

Face à tous ces services sophistiqués, les compagnies traditionnelles de taxis, malgré leurs efforts, sont nettement en retrait. Mais elles conservent quand même quelques gros avantages : des prix

plus bas et une meilleure disponibilité grâce à leurs flottes plus étoffées (environ 7 500 voitures pour G7, 3 000 pour les Taxis Bleus). À noter que les Taxis Bleus assurent une desserte dans les dix minutes, ce qui n'est pas garanti si vous vous adressez à une compagnie de VTC.

Rien ne vous empêche évidemment de faire jouer la concurrence en utilisant plusieurs applis à la fois. Pratique si vous êtes pressé. Que le plus rapide gagne!

Pour réserver à l'avance, avantage aux "vrais" taxis

Le système de réservation fonctionne souvent mieux avec les compagnies traditionnelles. Cela en raison de la taille de leur flotte. Les grandes compagnies offrent en outre des garanties de ponctualité que les VTC ne peuvent pas toujours se permettre. Mais attention au prix. La réservation sur l'appli G7 fonctionne ainsi avec un système de points qui peut alourdir la facture. Quand vous l'utilisez pour la première fois, deux points vous

sont offerts. Sachant que chaque commande de taxi coûte un point, il vous faudra par la suite acheter des points au prix de 5,49 euros les deux. À ce tarif-là, les utilisateurs réguliers ont tout intérêt à réserver par Internet ou par téléphone.

Pour un confort supplémentaire et un prix en rapport, certains VTC proposent aussi un système de réservation. C'est le cas d'AlloCab, de LeCab et de SnapCar. À noter que les VTC sont financièrement avantageux pour se rendre à une gare ou un aéroport. Car le prix de la course est fixe quelles que soient les conditions de circulation, contrairement aux taxis qui fonctionnent au compteur.

Si vous êtes pressé, essayez le VTC deux-roues

Pour gagner du temps dans les bouchons, le mototaxi est la solution la plus efficace dans les grandes villes. Deux applications de VTC proposent ce service, Uber et AlloCab.

Plus chers que les taxis classiques et limités par la capacité de chargement (un sac ou une petite valise au maximum), leurs modèles à deux roues sont néanmoins très confortables et sécurisés. Les motos utilisées sont de grandes routières adaptées au transport de personnes et l'équipement de protection est obligatoirement fourni. La course minimum est fixée à 35 euros. Lors de notre test à Paris, nous avons constaté qu'Uber propose systématiquement un chauffeur, à la différence d'AlloCab.

Pour les besoins spéciaux, retour au taxi traditionnel

Vous avez beaucoup de valises, une famille nombreuse, une personne en fauteuil roulant? Ce genre de situation exige un service spécifique. Et là, les compagnies traditionnelles, qui disposent d'une bien plus grande variété de véhicules que les VTC, restent incontournables. G7 et les Taxis Bleus offrent, via leurs applications, toutes sortes d'options pour les besoins spéciaux : passagers nombreux, bagages encombrants, enfants en bas âge, et même fauteuil roulant. ■

CYRIL VALENT

La qualité de service, point fort des VTC

Pour marquer leur différence avec les taxis, notamment sur le prix (jusqu'à 50 % plus élevé), les VTC misent sur une palette de services. À commencer par les modèles des véhicules. Réticent aux petites citadines? Les grosses berlines allemandes à l'intérieur gainé de cuir sont la norme. L'accueil soigné aussi : en costume, le chauffeur vous ouvre la portière à la montée et à la descente de voiture. À bord, vous attend une sélection de lecture, une bouteille d'eau et de quoi charger votre smartphone ou tablette. Vous pouvez aussi choisir votre station de radio, voire une liste comprenant vos artistes favoris chez SnapCar ou LeCab. Ce dernier propose



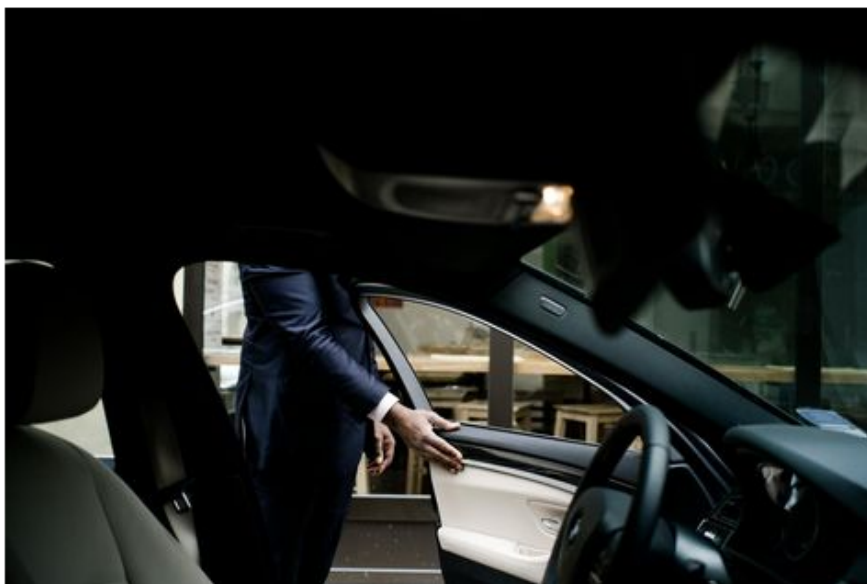
Les chauffeurs de VTC sont en costume et vous ouvrent la portière...

même un iPad à bord (connecté en Wi-Fi) équipé d'applis TV et de jeux, pour vous divertir le temps du trajet. En soirée, quand le passager est une femme

seule, le chauffeur attend qu'elle ait regagné son domicile avant de repartir. Le VTC le moins cher est SnapCar (18 euros à Paris pour une course de 6 km).

Véhicules avec chauffeurs: station services

14 avril 2013 à 19:06



Paris le 10 avril 2013. Course avec un Taxi Privé parisien © Lionel Charrier / M.Y.O.P. commande 20130386 (Lionel Charrier. M.Y.O.P.)

TENDANCE ➔ Des prestations haut de gamme pour un prix à peine plus élevé que celui d'une course classique en taxi : le statut de VTC, créé en 2009, bouleverse le monde des transports urbains.

Par **PHILIPPE BROCHEN**

Imaginez. Vous voulez prendre un taxi à Paris et êtes suffisamment prévoyant pour le commander une quinzaine de minutes avant votre départ. Vous n'avez, d'autre part, aucune envie de prendre le risque de tomber sur un chauffeur irascible dans son véhicule approximativement entretenu, qui écoute *les Grosses Têtes* quand il ne converse pas à fort volume avec un ami grâce à son kit mains libres. Ou, en option, qui, pour un motif quelconque, refusera de vous conduire à votre destination parce que «cela ne l'arrange pas» (1). Est-ce qu'une berline de luxe avec chauffeur aimable, portant costume et cravate, et sans pour cela devoir casser votre PEL, serait à votre goût pour une course ? Oui ? Alors le VTC est fait pour vous. Soit un véhicule de tourisme avec chauffeur, dont l'ancienne dénomination était «véhicule de grande remise».

Géolocaliser. Depuis quelques mois, ces voitures de luxe qui transportent Monsieur et Madame Tout-le-monde, pas des people ou des vrais riches, sillonnent la capitale. Vous ne les avez pas remarquées ? Rien d'étonnant : à la différence des taxis, elles n'affichent aucun signe distinctif. Du coup, impossible de les héler dans la rue. Cela tombe bien : ces VTC n'ont pas le droit de « charger » des clients au débotté. Pour pouvoir monter dans ces autos dont les conducteurs ont des allures de chauffeurs de maître, il faut les avoir commandées au préalable via trois canaux, suivant leur compagnie : téléphone, site internet ou application smartphone.

C'est la loi du 22 juillet 2009 sur le « *développement et la modernisation des services touristiques* » qui a autorisé la création de ces sociétés de VTC, comme Uber, Chauffeur-privé, Voitures jaunes, SnapCar, LeCab... La législation encadre l'activité et ceux qui l'exercent. Ils sont entrepreneurs ou chauffeurs, ces derniers devant être en possession d'une carte professionnelle. Voilà pour le cadre législatif.

Mais si les sociétés de VTC connaissent un essor aussi fulgurant, c'est surtout grâce aux commandes qui se font sur leur site internet et, plus encore, sur leur application smartphone. Suivant les compagnies (elles ne proposent pas toutes les mêmes services), le client peut, après quelques tapotements sur son téléphone, géolocaliser les voitures disponibles à proximité de lui, le temps d'attente, le prix ferme de la course... Avant même de monter dans le véhicule, il sait qu'il sera débité directement sur sa carte de crédit à son arrivée, qu'il recevra une facture par mail et connaîtra tout des services à bord (eau gratuite, tablette pour mettre une musique à son goût, chargeurs pour smartphones...).



Costume. Autant de «plus» par rapport aux bons vieux tacos... Toutes les compagnies de VTC s'accordent sur une chose - le client est roi - et insistent sur l'attention que leurs chauffeurs en costume-cravate témoignent à leurs passagers... qui en redemandent. Telle Suzy.

Cette pimpante Parisienne a commencé à utiliser les services d'une société de VTC en début d'année, via l'application téléchargée sur son smartphone. *«C'est mon fils qui m'en a parlé en premier»*, se souvient-elle. Elle dînait au restaurant un samedi quand elle a eu envie de tester le service. *«J'ai réservé avant de payer l'addition.»* Sept minutes après, une Peugeot 508 noire, *«neuve et super confort, qui ne sentait pas la clope, ni la transpiration, la vanille ou la noix de coco»*, s'arrêtait devant le restau.

«Après m'avoir ouvert la portière, le chauffeur m'a proposé un iPad pour mettre la musique. Il avait déjà rentré ma destination sur son GPS, et donc savait l'itinéraire qu'il allait emprunter. Comme je connaissais le prix à l'avance, j'étais hyper détendue pendant le trajet.» Un «détail» l'a aussi ravie : *«Il a attendu que je rentre dans mon immeuble avant de partir.»*

Du coup, quand Suzy a dû se rendre à Roissy à 8 heures du matin pour partir en vacances aux Etats-Unis, elle n'a pas hésité à reprendre le même service de VTC. *«D'autant qu'avec le forfait à 45 euros, bagages compris, pour Charles-de-Gaulle, c'était moins cher qu'avec un taxi.»*

Mais le meilleur l'attendait à son retour. *«J'en avais réservé un. Mais ma valise a été égarée à l'arrivée à Roissy.»* Elle n'a remis la main dessus qu'au bout d'une heure. *«Avec le chauffeur, on s'est tenus au courant par téléphone. Il m'a dit de prendre mon temps et de ne pas m'inquiéter, qu'il restait là.»* Quand elle a récupéré sa valise, elle l'a retrouvé à la sortie où il l'attendait, iPad à la main avec son nom écrit dessus. Et, surtout, Suzy n'en revient toujours pas : *«Je n'ai pas payé plus que le forfait prévu, 55 euros, malgré mon retard.»* Depuis, elle n'a de cesse de faire de la retape pour les VTC auprès de ses enfants, amis et collègues.

Sans être Nostradamus, on prédit sans mal que les VTC sont à même de concurrencer fortement, dans un très proche avenir, l'activité des taxis parisiens. Lesquels, le plus souvent, se sont lourdement endettés pour acheter une licence professionnelle dont le prix tutoie souvent les 200 000 euros, alors qu'un chauffeur de VTC ne doit, lui, s'acquitter que d'une centaine d'euros pour pouvoir exercer !

Aussi les sociétés de VTC souhaitent-ils éviter une guerre frontale avec les taxis. Pour ce faire, elles mettent en vitrine les différences de service. *«Nous sommes un peu plus chers qu'eux»*, reconnaît ainsi bien volontiers Yves Weissenberger, qui a lancé Snappcar en septembre 2012. *«Notre idée n'est pas de les concurrencer, mais de proposer une offre complémentaire, car il y a du travail pour tout le monde»*, assure Mathieu Guillaume, créateur de Voitures jaunes, selon lequel les quelque 17 000 taxis parisiens réalisent environ 200 000 courses chaque jour quand les VTC en totalisent entre 1 000 et 1 500. *«On ne sera jamais moins cher qu'un taxi, ajoute Benjamin Cardoso, qui a lancé LeCab. Notre métier, c'est la réservation.»*

Horokilométrique. Au ministère du Tourisme, on est pour la coexistence pacifique... et réglementée. *«C'est vrai que certains dysfonctionnements sont apparus depuis que la loi Novelli de 2009 a libéralisé ce secteur des VTC et a permis la création plus facile d'entreprises»*, reconnaît un conseiller de la ministre, Sylvia Pinel. Et de poursuivre : *«Nous ne sommes pas contre la concurrence entre les différents acteurs, mais nous souhaitons assurer qu'elle soit équilibrée, avec des règles connues à l'avance. Nous ne sommes pas non plus pour une confusion entre les activités de VTC et de taxi.»*

Le ministère annoncera donc de nouvelles mesures législatives avant l'été pour les véhicules de tourisme avec chauffeur, comme l'interdiction des compteurs horokilométriques et des lumignons sur les voitures, équipements qui restent réservés aux taxis. *«On va aussi instaurer des contrôles de preuves de réservation préalable, avec heure et nom du client obligatoires.»*

Cet encadrement plus strict tempérera-t-il la popularité du transport par VTC auprès de ses utilisateurs ? Rien de moins sûr. En revanche, pour conserver leurs clients, il y a fort à parier que les taxis vont devoir adapter leurs pratiques à ces nouveaux acteurs et concurrents du transport urbain, en améliorant notablement leur qualité de service. Qui s'en plaindra ?



Et si on s'offrait un chauffeur privé ?

Marre des files d'attente interminables aux bornes de taxis et des longues minutes passées au téléphone pour espérer en obtenir un ? Alors, passez au chauffeur privé. Ce nouveau moyen de transport, certes plus cher, facilite la vie - surtout nocturne - des Parisiens. On peut désormais commander un chauffeur en temps réel via une application gratuite téléchargée sur smartphone. PAR DAPHNÉ DEGUINES

Quatre heures du matin, pas l'ombre d'un taxi libre à l'horizon et l'envie de regagner au plus vite sa couette... La solution : le chauffeur privé. Ces nouvelles sociétés, Uber, SnapCar, Chauffeur-Privé ou Voitures Jaunes, comptent déjà une flotte de mille à deux mille voitures et ne cessent de se développer. Elles ont toutes fait le même constat : il y a un manque de taxis "évident" à Paris. « Le nombre de taxis reste stable alors que la population ne cesse d'augmenter », affirme Pierre-Dimitri Gore-Coty, directeur France d'Uber. Uber est, d'ailleurs, la première entreprise à s'être lancée dans l'aventure à Paris, en décembre 2011. Un service calqué sur un modèle mis en place à San Francisco, début 2010. L'idée : mettre à la disposition des Parisiens des véhicules avec chauffeur que l'on peut commander via une application gratuite depuis un mobile. Pour une course, il faut compter au minimum 15 € (contre 6 € pour le taxi).

Trois clics suffisent

Comment ça marche ? Le principe est simple : pour la première utilisation, il suffit de télécharger l'application, enregistrer ses données personnelles et bancaires, puis commander un véhicule lorsque l'on en a besoin. Pour les courses suivantes, il n'y aura plus qu'à réserver un chauffeur depuis un smartphone. Mais attention, les voitures ne se hèlent pas, contrairement aux taxis. Tout doit passer par l'application, voire le site Internet.

Le client, qui indique l'endroit où il se rend, est géolocalisé. Le prix est estimé au préalable sur la base du temps et de la distance du trajet, soit environ 20 € pour une course dans Paris intra-muros (contre 12-15 € environ pour le taxi) et 80 € pour se rendre à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle par exemple (contre 50 € environ pour le taxi). Plus besoin d'attendre désespérément un taxi, le chauffeur s'engage à arriver dans les cinq minutes.

Chauffeur-Privé, Uber et SnapCar ont investi dans des voitures de luxe noires type Audi A6, Mercedes classe E ou S. Voitures Jaunes, dans



des Renault Scénic, comme son nom l'indique, jaunes. Les chauffeurs sont aimables et aux petits soins. Ils descendent toujours pour ouvrir la portière. Une fois confortablement installé dans la berline, on peut recharger son smartphone, boire de l'eau ou même choisir sa musique.

« Jusqu'à présent, il n'y avait pas beaucoup d'alternatives pour des services haut de gamme. Finalement, on se rend compte que les Parisiens sont prêts à payer un peu plus pour ce type d'offre », assure le directeur France



Chaque société offre des services complémentaires : ouverture de la portière par le chauffeur, playlist, chargeurs pour smartphone ou ordinateur portable, par exemple.

d'Uber. « Aujourd'hui, notre service ne cesse de croître, car il y a une forte demande. Nous mettons donc à la disposition des clients des voitures, mais également des vans pour les groupes de sept ou huit personnes (avec une majoration totale de 5 € sur le prix de la course) et même des motos (à partir de 35 € la course) », ajoute-t-il.

Des services complémentaires

Les 17 500 taxis parisiens voient, plutôt d'un mauvais œil, le développement de ces sociétés de VTC (véhicule de tourisme avec chauffeur). « Ce sont deux métiers différents, estime Joël Chapuis, le président de la fédération de VTC. Le VTC est destiné davantage au tourisme d'affaires et pratique des tarifs supérieurs, le taxi est un service public. » Yves Weisselberg, co-fondateur de SnapCar, assure même que : « L'un n'étouffe pas l'autre ! À Londres et à New York, par exemple, il y a beaucoup plus de chauffeurs de taxis et beaucoup plus de voitures privées qu'à Paris. Je dirai même plus, l'existence de cette offre est un stimulant pour les taxis parisiens. » Pour preuve, on voit des services émergés aussi de leur côté. C'est le cas, par exemple, de Taxiloc (www.taxiloc.com) qui, depuis l'été dernier, met en relation les chauffeurs de taxis et leurs clients via une application gratuite sur smartphone. « Nous avons voulu moderniser la profession par les nouvelles technologies », précise Pierre Peyrard, le directeur général de Taxiloc. Par ailleurs, d'autres innovations se mettent en place. Taxis G7, par exemple, communique sur l'équipement d'une partie de son parc automobile avec des sièges bébé, des bornes wi-fi en libre-service, des chargeurs de smartphones ou encore de prises 220V pour brancher un ordinateur. ■

INFORMATIONS PRATIQUES

Principe : télécharger l'application, enregistrer ses coordonnées, commander un véhicule.

Prix minimum d'une course : 15 € pour Uber, SnapCar, Chauffeur-Privé et 12 € pour [Voitures Jaunes](http://www.voituresjaunes.com).

Temps d'attente moyen : 5 minutes.

Disponibilité : 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Possibilité de réserver à l'avance.

Services annexes : ouverture de la porte par le chauffeur, distribution de bouteilles d'eau, mise en place de chargeurs de smartphones, possibilité de choisir sa musique.

www.uber.com, www.voituresjaunes.com,
www.chauffeur-prive.com, www.snapcar.com.



FLOTTE D'ENTREPRISE

Optimisation des coûts

Du TCO au TCM

Changement de prisme: du seul coût du véhicule à la prise en compte globale de la mobilité des salariés

Alors que les leviers d'optimisation du "total cost of ownership" sont désormais bien connus des gestionnaires de flotte, la réflexion des professionnels du secteur se tourne vers prise en charge globale de la mobilité des salariés, ou "total cost of mobility". Un changement de paradigme,

puisque ce n'est plus la voiture qui est au centre de l'attention, mais le conducteur. Certains acteurs commencent même à proposer aux entreprises de se substituer à leur direction de la mobilité pour gérer les déplacements de leurs salariés en voiture, en avion ou en train.

Par Fabien Humbert

Ausein de l'entreprise, la notion de "total cost of ownership" (TCO) recouvre un périmètre de plus en plus large, jusqu'à flirter désormais avec le concept de "total cost of mobility" (TCM). Autour de la flotte automobile, cette évolution du coût complet de possession, au coût complet de mobilité, impose aux gestionnaires de flotte d'aller plus loin dans leurs réflexions, par exemple en repensant globalement les déplacements des collaborateurs. Mais pour bien comprendre cette évolution encore balbutiante, il faut d'abord être au fait des fondamentaux du TCO. Apparue dans les années 2000, ce concept s'est développé avec la mise en place des différentes taxes sur les carburants. Il s'agit pour les gestionnaires de flottes, les directions de la mobilité ou les loueurs longue durée, d'analyser le coût total de détention de la flotte de véhicules d'une entreprise. "Au-delà de l'assurance, de l'entretien et du financement, il faut prendre en compte des notions de fiscalité, le coût des carburants ou encore les frais de restitution, analyse Mathieu Ferrat, directeur des achats chez DHL. Bref, il faut prendre en compte l'ensemble des coûts que génère un véhicule." Une fois tous ces coûts repérés et mesurés, il s'agit de les analyser, puis de proposer et mettre en œuvre des optimisations.

La première mesure à prendre est de bien choisir les véhicules à l'achat, ou à la location longue durée. Du fait de l'augmentation des prix de l'essence, de la prochaine augmentation des prix du diesel, mais aussi des taxes sur le CO₂, ce choix peut s'avérer crucial. "Lors du renouvellement de leur flotte, et lorsque l'analyse de l'usage des véhicules le permet, nous conseillons à nos clients d'y intégrer des voitures hybrides ou électriques, car elles émettent moins de CO₂ et consomment moins de carburant" explique Catherine Milne, consultante chez LeasePlan France. Attention cependant, car la consommation théorique du véhicule, telle qu'elle est déclarée par le constructeur, est généralement plus basse que sa consommation réelle. Mais des solutions existent pour mesurer au plus près cette consommation réelle. "Les données qui circulent sur des câbles d'une voiture, soit à peu de chose près les informations qui sont affichées sur le tableau de bord du véhicule, sont remontées à la fin de chaque trajet grâce à notre système de mesure, explique Christophe L'Hermine, directeur des services aux professionnels chez Masternaut. Ce qui permet au gestionnaire de flotte de connaître la consommation précise de ses véhicules, via les kilomètres compteur plutôt que les kilomètres GPS." Ces solutions permettent aussi de repérer les problèmes techniques et l'usure du véhicule. "Nous souhai-

tons éviter de nous retrouver avec des véhicules qui ont doublé leur kilométrage alors que d'autres sont complètement sous-utilisés, explique Rémi Loustalet, cofondateur de la société de transport de personnes Voitures Jaunes. Les informations que nous faisons quotidiennement remonter nous permettent de lisser l'utilisation des véhicules." Ils se détériorent ainsi moins vite, et consomment moins de carburant. Le TCO recouvre donc l'entretien du véhicule, car un défaut d'entretien aura un impact négatif sur sa consommation de carburant.

Toutes ces mesures visant à maximiser le TCO d'une entreprise sont évidemment bien connues des gestionnaires de flottes. Mais certains professionnels proposent d'aller plus loin, en tentant de trouver des sources d'économies non plus sur le véhicule, mais chez le conducteur lui-même. Ils font ainsi un pas de plus vers la prise en compte du TCM.

Le conducteur et son éco-conduite

Les leviers du TCO ont en effet leurs limites. Une fois que tout est optimisé au niveau de l'assurance, du carburant, ou de la "car policy", il faut trouver d'autres sources de d'économies. Il s'agit donc de reconsidérer la mobilité du conducteur et de réfléchir aux façons de réduire les coûts qu'il génère. Le premier pas vers la prise en compte du Total

une certaine aura. Il s'agit souvent d'un élément statuaire, de valorisation, de motivation et de conservation du salarié, parfois même inscrit dans le contrat de travail. *"Mais on note un changement de focus complet vis-à-vis de l'automobile selon l'âge des collaborateurs, analyse Olivier Dumain. Pour les plus de 35 ans, la voiture reste un élément statutaire, alors que les moins de 35 ans conçoivent leur mobilité comme ils consomment du smartphone."* Ils n'ont pas ce besoin de détenir un véhicule. Pour eux, la liberté n'est plus dans la possession, mais dans la possibilité d'utiliser et de consommer. De quoi pousser les gestionnaires de flotte à faire un pari sur l'avenir en ne remplaçant pas la voiture de fonction quand un salarié part à la retraite, et à préférer les véhicules de pool, moins nombreux et moins coûteux. Mais certains acteurs du secteur réfléchissent à pousser le concept de TCM jusqu'à son paroxysme en proposant aux entreprises de se charger de l'ensemble de la mobilité de leurs salariés. *"Demain, un grand compte s'adressera à une entreprise pour lui confier la gestion totale de la mobilité de ses salariés",* prévoit Olivier Dumain. Ces acteurs ont pour ambition de dépasser la simple gestion de la flotte ou des conducteurs, pour faire entrer en ligne de compte les voyages en avion, en train, en métro et même la visioconférence.

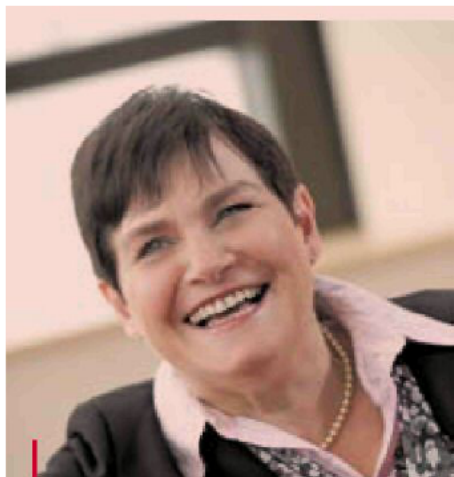
La mobilité globale et sa gestion

Les loueurs longue durée comme LeasePlan, Atlhon ou Alphanet, mais aussi des sociétés comme Expedia et des agences de voyages, commencent à proposer aux entreprises d'externaliser chez eux tout ce qui relève des déplacements des salariés. *"L'enjeu pour LeasePlan est d'être capable à terme de traiter la mobilité du salarié dans son ensemble, confirme William Duchange. Cela englobe bien sûr la voiture, mais aussi l'avion, le train, la réservation de taxis, la mise à disposition de véhicules de remplacement en cas de panne, et même la gestion des opérations courantes pour le compte des collaborateurs."* Certaines entreprises ont d'ores et déjà adopté une vision globale de la mobilité de leurs salariés et ont créé de puissantes directions pour la gérer. *"Notre direction gère d'une part les véhicules du groupe, mais aussi les voyages d'affaires et l'alternative qu'est la visioconférence, explique Hélène Billon, directrice business travel, alternatives and overhead chez Orange. Concrètement, le salarié parisien qui devra se rendre à Lyon, utilisera les outils mis en place par notre direction pour obtenir une place de train, une voiture de location à son arrivée, et éventuellement une chambre d'hôtel."* Avoir une seule direction qui s'occupe de l'ensemble de la mobilité permet de croiser les différentes informations disponibles sur la mobilité, afin d'en optimiser les coûts. *"Par exemple en examinant les grands axes de déplacement de nos salariés à travers le monde, nous avons pu définir où posi-*

tionner des salles de visioconférence, explique Hélène Billon. Nous avons d'ailleurs 270 salles de vidéoconférence dans le monde, et les utiliser plutôt que de se déplacer permet de faire baisser le coût global de la mobilité." Ce qui permet aussi de renforcer la sécurité des salariés, en leur évitant d'avoir à se rendre dans certains pays parfois peu sûrs. Les grands groupes qui en ont les moyens risquent donc de préférer gérer en interne leur mobilité. *"Nous avons fait le choix de ne pas externaliser la mobilité des salariés, car Orange est un grand groupe multi-pays et ma direction ne gère pas moins de 23 000 véhicules et 40 000 voyageurs en France, révèle Hélène Billon. Un intervenant extérieur aurait du mal à manier une telle complexité."* Les promoteurs de l'externalisation de la prise en compte du TCM ont conscience de la complexité de l'opération. *"Dans la plupart des entreprises, ces questions englobent des sujets divers comme la fiscalité, les RH, les transports, qui sont traités par des directions différentes, explique Catherine Milne. Notre travail consiste d'abord à récolter toutes ces informations et à pousser ces directions cloisonnées à se parler."* Mais ils ne comptent pas pour autant renoncer devant la difficulté de la tâche. Et il est fort possible que dans les années à venir, des ETI ou des PME en viennent à confier l'ensemble de leur mobilité à ces nouveaux acteurs. ■



“Jusqu’à présent, l’immatriculation, c’est-à-dire la voiture, était au centre de l’activité. Désormais, c’est le conducteur qui est le cœur du métier, et la voiture n’est plus que son attribut.” William Duchange, LeasePlan France.



“Notre direction gère d’une part les véhicules du groupe, mais aussi les voyages d’affaires et l’alternative qu’est la visioconférence.” Hélène Billon, Orange.

Taxes sur les émissions de CO₂ Véhicules verts plus chers, mais moins coûteux

La TVS, ou taxe sur les véhicules de société, est une taxe annuelle due par toutes les sociétés possédant ou utilisant des voitures particulières de cinq places. C’est-à-dire qu’elle touche les voitures de fonction octroyées aux collaborateurs, mais qu’elle épargne les véhicules de transport, ou les véhicules de tournée (camion, camionnettes de livraison...). Ceux-ci seront par contre touchés par l’Ecotaxe, qui devrait voir le jour en

essence (EE), ou encore l’énergie électrique avec la motorisation diesel (GL), sont en effet totalement exonérées de TVS depuis février 2012. Le mode de détermination de la taxe due par une société pour les différents véhicules qu’elle détient diffère selon la date d’entrée de ces derniers dans son patrimoine. Pour les voitures qui n’étaient pas possédées ou utilisées par la société avant le 1^{er} janvier 2006, le tarif applicable est fonction de leur

Un véhicule qui peut coûter jusqu’à 10 ou 15 % plus cher à l’achat sera immédiatement plus intéressant en termes de TCO via les aides de l’État, l’exonération de taxes pendant 8 trimestres, et la consommation réduite d’énergie

2013, mais selon un calendrier encore incertain. Les entreprises portent donc une attention extrême à leurs achats de véhicules de tourisme ou aux véhicules pris en location longue durée. “Il peut être intéressant et rentable d’acheter plus cher un véhicule moins énergivore que ses concurrents, explique Laurent Zerafa, le responsable du parc automobile de DHL. Car il existe des aides très importantes sur l’achat ou la location de véhicules hybrides et électriques.” À tel point qu’un véhicule qui peut coûter jusqu’à 10 ou 15 % plus cher à l’achat sera immédiatement plus intéressant en termes de TCO via les aides de l’État, l’exonération de taxes pendant 8 trimestres, et la consommation réduite d’énergie. Les voitures émettant moins de 110 grammes de CO₂ par kilomètre, et qui combinent l’énergie électrique avec la motorisation

taux d’émission de dioxyde de carbone (CO₂). Pour les véhicules détenus par l’entreprise depuis une date antérieure au 1^{er} janvier 2006, la taxe à acquitter dépend de leur puissance fiscale. Concrètement, de 1 à 100 g une voiture coûtera 2 € par gramme et par an. De 100 à 120 g, ce sera 4 €. Entre 120 et 140 g, elle coûtera 5,50 €. Entre 140 et 160 g, 11,50 €, et ainsi de suite. “Une Renault Mégane 100 CV Énergie rejette 90 g de CO₂ par kilomètre, explique Laurent Zerafa. La taxe s’élèvera donc à 180 € par an pour cette voiture.” Et ce qu’elle parcourt 1 ou 100 000 km dans l’année. Un argument de poids en faveur des véhicules verts... et de l’auto-partage.

F.H.



LA GROGNE DES CHAUFFEURS DE TAXIS

Ecota.co, le nouveau service de transports à la demande, innove par son concept mais réveille la colère des chauffeurs de taxi. Bruno Lambrechts, président de l'Union nationale des taxis du 59 (UNT) défend la cause des voitures jaunes. *« Nous ne pouvons pas comparer notre métier à celui des jeunes d'Ecota.co. Nous ne faisons pas le même travail et n'avons pas les mêmes obligations, pas les mêmes contraintes, ni les mêmes véhicules... »*

Pour le président de cette Union, ce service est *« une concurrence déloyale qui sous-traite les chauffeurs. C'est un service par intermédiaire dont les véhicules n'ont aucun signe de reconnaissance, pas de lumineux, ni de compteur kilométrique. À contrario, lorsque l'on embarque dans un taxi, on sait que c'est un taxi. Il y a le compteur, la reconnaissance visuelle et une traçabilité de A à Z pour l'utilisateur. »*

Le signification du service turlupine encore les esprits. *« Par son nom, Ecota.co voudrait faire croire aux usagers que "taco" signifie "taxi" et "éco", pas cher ? Donc un taxi pas cher ? Qu'est-ce que cela veut dire ? »* ■ J. N.

V

Vogue.fr @VogueParis

6 Mars

Besoin d'un chauffeur pendant la Fashion Week? Appelez les **Voitures Jaunes** au 0140100808 ou

voituresjaunes.com pic.twitter.com/XMld3JCT1n

Suivi par Le HuffPost et 2 autres

 [Ouvrir](#)





20h

ALLO VOITURES JAUNES, UN CHAUFFEUR SVP Pas facile de trouver un taxi aux heures de pointe. La solution ? Voitures Jaunes, aux couleurs des taxis new-yorkais, avec chauffeurs. Il suffit d'appeler, de passer commande et il rapplique à l'heure dite où vous l'attendez, Paris et proche banlieue.

Service + : bouteille d'eau à dispo, wifi à bord, chargeur de téléphone, paiement par CB . Un vrai service VIP jusqu'au chauffeur qui vous tient la porte ! Le Prix ? A peine plus cher qu'un taxi et un prix fixe annoncé à la commande embouteillages compris ! **Réservation au 01 40 10 08 08 et www.voituresjaunes.com**

Emission: *Direct Auto*

Des start-up à l'assaut des taxis

LE MONDE ECONOMIE | 18.02.2013 à 10h41 • Mis à jour le 18.02.2013 à 15h18

Par Julien Dupont-Calbo



Ils viennent de la géolocalisation, du logiciel, du transport ou même de la City, et entendent bien "dépoussiérer" le transport de personnes. Depuis deux ans, ces créateurs de start-up ont lancé leurs engins d'un nouveau genre, les "voitures de tourisme avec chauffeur", à l'assaut des boulevards parisiens.

Ces "VTC" seraient entre 1 500 et 2 500 dans la capitale, sans parler des 500 motos-taxis qui agaçaient déjà les artisans traditionnels. "Les VTC ont poussé comme des champignons", s'alarme-t-on chez Alpha Taxis, le numéro trois du taxi parisien. C'est l'américain Uber qui a ouvert le bal fin 2011, avant d'être rejoint par de nombreuses start-up hexagonales. SnapCar, Voitures jaunes, Chauffeur privé ou Le Cab, la liste n'est pas exhaustive.

Ce ne sont pas à véritablement parler des taxis, mais la frontière entre les deux est ténue. Le principe des VTC ? Le client télécharge une application sur son smartphone, puis s'inscrit au service d'une société en communiquant ses coordonnées bancaires. Pour se déplacer, il peut réserver un véhicule en utilisant l'application. Sur l'écran, apparaît la localisation du client, celle de la voiture en approche, et bien souvent le prix de la course.

Contrairement aux taxis, les VTC n'ont pas le droit d'embarquer un client qui le hèle, ils doivent obligatoirement être réservés à l'avance et présenter un véhicule de bonnes dimensions, équivalentes au moins à une grosse berline. E

revanche, pas besoin d'une licence onéreuse ou de compteur, comme les taxis

CONCURRENCER LES TAXIS

Récemment créées, les sociétés de VTC n'ont pas exactement les mêmes modes de fonctionnement - chauffeurs salariés ou non, prix fixés à l'avance ou pas -, mais toutes avouent concurrencer les taxis. *"On part du principe que le marché est extensible"*, explique Mathieu Guillaume, cofondateur de Voitures jaunes.

Le marché des "grandes remises" - limousines avec chauffeur pour des clients plus fortunés - existe depuis longtemps. Ces start-up s'adressent à un autre public, moins aisé mais sensible à la qualité du service. Yan Hascoët, cofondateur de Chauffeur privé, qui compte une centaine de voitures en circulation, promet ainsi un véhicule *"qui arrive en douze minutes, avec l'envoi de sa photo par SMS"*.

D'autres mettent en avant la mise à disposition d'une bouteille d'eau, le paiement par carte bleue ou virement mensuel, l'amabilité de leurs chauffeurs.

"Comme toujours, les acteurs traditionnels innovent moins vite que les petites sociétés qui arrivent", affirme Yves Weisselberger, cofondateur de SnapCar, lancé il y a cinq mois. *"Nous faisons du transport 2.0. Nous souhaitons offrir une expérience qualitative, avec une voiture nickel, un chauffeur bien habillé, un chargeur iPhone dans la voiture..."* En moyenne, d'ailleurs, une course par VTC revient de 20 % à 30 % plus cher qu'en taxi.

Mais la vraie nouveauté introduite par ces start-up est de faciliter la rencontre entre l'offre et la demande. Pour les taxis, c'est là que le bât blesse. Ils passeraient 40 % de leurs journées de travail sans client à bord, dans les bouchons, les parkings d'aéroports ou à côté des bornes d'appel.

FAIBLE VISIBILITÉ DES TAXIS

Les clients, eux, pestent d'abord sur la faible visibilité des taxis dans les rues de la capitale. En 2012, sur un échantillon de plus de 1 700 courses, 10% seulement des clients ont hélé un véhicule, 29% des taxis ont été pris dans une station et 61% ont été commandés, souvent par des entreprises.

Logiquement, les start-up se sont engouffrées dans ces failles. "Le constat, c'est que le taxi est peu accessible, peu lisible et trop cher", ajoute Guillaume Mathieu, le PDG de CityzenCab, une jeune pousse qui s'est lancée dans le partage de taxis.

Depuis 2011, il fournit son système à Alpha Taxis. Comptez 29 euros par personne pour aller du centre de Paris à l'aéroport Charles-de-Gaulle. La course est à l'équilibre dès que deux passagers montent pour un même trajet. Une solution qui permet de faire baisser le prix de la course, l'autre reproche adressé aux taxis.

Face à ces critiques récurrentes, les centrales taxis ont réagi. Le leader G7 propose des applications de réservation depuis 2008 (400 000 courses en 2012), et des taxis partagés depuis 2012. Taxis Bleus - qui a les mêmes actionnaires que G7, la famille Rousselet - a lancé en septembre 2012 des abonnements pour particuliers (Carte junior, senior ou famille). *"Le mobile peut apporter beaucoup de services aux usagers, et permet de mieux répartir les courses, admet Yann Ricordel, directeur général de Taxis Bleus. Mais pour l'instant, il ne représente que 4 % des commandes chez nous."*

Le taxi traditionnel ne craint pas l'avènement du mobile et de la géolocalisation. *"Ce qui a mis le feu aux poudres, c'est le non-respect de la législation des VTC",* martèle Serge Metz, PDG de G7. Ce dernier évoque le racolage dans les gares et les aéroports, le détournement de la réservation préalable des VTC et des motos. *"Certains ont dévié de leurs objectifs premiers",* confirme Pierre Peyrard, le patron de Taxiloc, jeune société éditrice d'une application mobile d'intermédiation.

Depuis la grève des taxis du 10 janvier, les représentants des taxis et des VTC sont reçus par leurs ministères de tutelle respectifs, l'intérieur et le tourisme. *"L'objectif est de lever les éléments permettant d'entretenir la confusion entre taxi et VTC, de bien séparer les activités",* indique-t-on au cabinet de Sylvia Pinel, la ministre du commerce et du tourisme. Selon Bercy, la prochaine réunion est prévue le 26 février, et les choses devraient se clarifier par décret avant l'été.

Emission: *66 Minutes*



Emission: *19/20 National*



La fin du taximètre ou la fin du taxi des villes ?

Par Richard Darbéra,
chercheur au CNRS-Latts et universitaire

Le chercheur Richard Darbéra se penche sur la question de la tarification des taxis urbains. Selon lui, les applications sur smartphones rendent obsolètes les justifications économiques au contingentement des taxis et à l'administration de leurs tarifs. Voici douze points de sa réflexion.



Richard Darbéra.

« On ne retrouve nulle part ailleurs qu'en France des centraux de réservation aussi bien retranchés derrière leur position de monopole. »

1 Pourquoi, dans tous les pays, les taxis ont-ils une enseigne lumineuse sur le toit ? Pour qu'on sache que depuis le trottoir, lorsque ce signal (le lumineux, dans le jargon) est allumé (ou vert), le taxi est libre et donc disponible pour une course.

2 Pourquoi les taxis ont-ils un taximètre ? Parce que, quand on monte à bord du taxi, on ne sait pas combien la course va nous coûter. Le taximètre est là pour nous garantir que le prix sera juste.

3 Introduire une concurrence par les prix dans l'offre de taxi urbain est très compliqué. Cela a été tenté à la fin de l'époque des fiacres à Paris, avec des fanions bleus, blancs ou rouges, selon la grille de tarifs appliquée (*Où vont les taxis*, Richard Darbéra, 2009, p. 85). L'expérience n'a pas été concluante, et le système a été abandonné. Même aujourd'hui, avec les techniques modernes, la concurrence par les prix qui a été imposée à Stockholm, à Amsterdam ou à Oslo est loin d'avoir eu l'effet escompté : le système a perdu en lisibilité, et les prix n'ont pas baissé. La concurrence par les prix dans le taxi urbain traditionnel n'est tout simplement pas possible.

« Selon les conditions du marché, le taxi pourra choisir à quel prix il mettra aux enchères sa prochaine course »

4 Changement de décor. Quelque part dans le futur, je me trouve sur un trottoir, dans Apple Ville ou dans Google City. Je prends mon iPhone et je dis à Siri que je souhaite aller à l'aéroport (ou au Starbucks le plus proche). Siri

sélectionne une demi-douzaine de véhicules et me montre, pour chacun d'eux, sa photo, le prix que me coûtera la course et combien de temps il me faudra attendre pour le voir arriver. Je peux choisir le moins cher, ou le plus habitable (monospace) si j'ai des valises, ou le plus rapide (moto taxi) si je suis pressé, ou le plus écologique (voiture électrique). Je peux aussi le choisir selon la note de qualité que ses clients précédents ont attribuée au chauffeur. Une fois mon choix arrêté, je peux, sur le plan du quartier affiché sur mon iPhone, voir s'approcher mon taxi. Quand il est assez proche, l'écran de mon iPhone « clignote » sur toute sa surface un code particulier que je peux montrer aux véhicules qui passent pour que le chauffeur me reconnaisse comme la personne qui a commandé la course.

5 Pas de lumineux sur le toit, pas de taximètre, et probablement pas d'argent non plus car l'entreprise qui a fourni l'appli taxi de mon iPhone pourra débiter mon compte bancaire et payer le taxi directement. Dans la file d'attente du comptoir d'embarquement de mon vol (ou sirotant mon café au Starbucks), j'utiliserai mon iPhone pour donner une note au taxi qui vient de me déposer.

6 De son côté, après m'avoir déposé, le taxi dira à son terminal embarqué qu'il est disponible pour une nouvelle course. Selon les conditions du marché (offre, demande, congestion) qui lui seront fournies en temps réel par son terminal, le taxi pourra choisir à quel prix il mettra aux enchères sa prochaine course, et bien sûr il pourra aussi m'attribuer une note comme passager.

7 Dans ce système, plus besoin d'autorité régulatrice pour administrer les tarifs et fixer le nombre de licences. La simple interaction de l'offre et de la demande déterminera, comme elle le fait déjà pour le transport aérien, les tarifs et les nombres de véhicules nécessaires pour différents niveaux de service. Le rôle du régulateur se résumera à empêcher,



dans chacune des villes, qu'un prestataire d'application atteigne une position de monopole.

8 Bien sûr, ce futur est beaucoup plus éloigné de Paris qu'il ne l'est d'autres villes comme New York, Londres ou Berlin. Mais, même à Paris, tous les éléments du système sont déjà en place.

9 On compte en Ile-de-France environ 10 000 taxis sans taximètre. Ils ont pour nom officiel « voitures de tourisme avec chauffeur » (probablement plus de 2 000 véhicules) ou « transports occasionnels de voyageurs » (environ 8 000). Dans la première catégorie, on trouve des entreprises comme Voitures jaunes ou Uber. Dans la deuxième, Shuttle et les innombrables navettes d'aéroports et d'hôtels.

10 Les applications pour téléphones intelligents existent déjà aussi. Une des plus anciennes est G1-Taxi, devenu Le Bon Taxi après un procès intenté par G7, mais il y a aussi TaxiLoc, initiée par un syndicat d'artisans taxis parisiens, ou Taxicommande. Ces applications mettent les clients potentiels en relation avec des taxis parisiens ; le client doit donc payer chaque fois la fameuse « course d'approche », une spécificité des taxis français. Mais il y a aussi des applications dédiées aux voitures de tourisme avec chauffeur, comme Chauffeur privé, Club Chauffeur ou Uber.

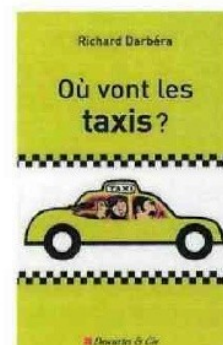
11 Pour l'instant, en France, ces applications ne peuvent mobiliser au mieux que quelques dizaines de véhicules. On est loin des milliers de véhicules affiliés à MyTaxi en Allemagne ou à HailoCab et GetTaxi à Londres, ou TaxiMagic aux Etats-Unis.

12 Dans ces pays, ces nouveaux venus ont réussi à s'imposer malgré la méfiance, voire, en Allemagne, l'hostilité des centraux de réservation existants. Mais il est vrai que l'on ne retrouve nulle part ailleurs qu'en France des centraux de réservation aussi bien retranchés derrière leur position de monopole, ni des taxis avec une aussi forte emprise politique.

Pour Richard Darbéra :
« La concurrence par les prix dans le taxi urbain traditionnel n'est tout simplement pas possible ».

Bio express

Richard Darbéra est chercheur au CNRS. Il travaille au Latts, le Laboratoire techniques, territoires et sociétés, unité mixte de recherche du CNRS à l'Ecole des ponts ParisTech. Il enseigne l'économie des transports à l'université Paris XII/Ecole des ponts ParisTech/UMLV. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages et articles dont « *Où vont les taxis* » (Descartes & Co, 2009) ; « *Is our Present Transport System Sustainable* » (Presses des Ponts & Chaussées, 1999) ; « *Le Planificateur et le cyclopusse, les avatars de la politique des transports urbains en Inde* (Paradigme, 1985).



« Où vont les taxis ? », Editions Descartes & Cie, collection « Urbanités », Paris, 2009, 270 p.

« L'Entreprise BFM »

intervention de Mathieu Guillaume



Accueil > Personnalités attendues > Plus de 150 modèles d'entrepreneurs > Mathieu GUILLARME

Mathieu GUILLARME

Voitures Jaunes



Vidéo(s) de Mathieu GUILLARME



Interview vidéo enregistrée le 06 Février 2013

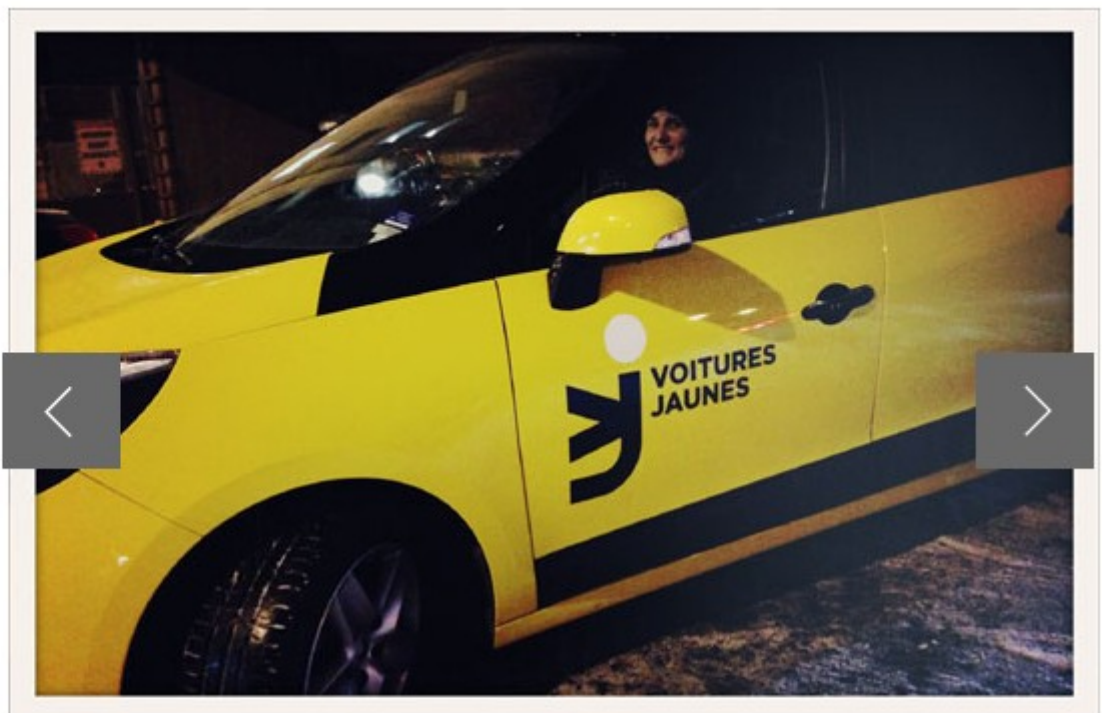
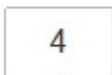


Ajouter un commentaire...

Commenter avec...

Fashion Week survival kit

10
Feb
2013



A driver

To get from show to show with ease, Parisians are opting for **Voitures Jaunes**. With onboard Wi-Fi, cell phone chargers, drinks and newspapers, what more could you need?

Voitures Jaunes, www.voituresjaunes.com

By the editorial team. Translated by Eliza Chubb and Quinn Connors.

actu

pratique

réagir

Créé le 3 février 2013 à 05h00 par [Morgane Solignac](#)

UNE VOITURE AVEC CHAUFFEUR AU BOUT DES DOIGTS



Tap, tap, tap... Après quelques tapotements sur votre smartphone, l'écran vous indique les berlines disponibles à proximité et leur temps d'arrivée. Les services de voiture avec chauffeur, accessibles à partir d'une simple application mobile, connaissent un succès grandissant, malgré leur prix supérieur à celui d'un taxi.

"Uber", "Chauffeur-privé", "Snapcar", "Lecab", "Voitures jaunes"... autant d'applications téléchargeables sur votre mobile, récemment apparues et qui se présentent comme une alternative aux taxis parisiens, parfois décriés.

Paris, dans la nuit de samedi à dimanche. Dix minutes après la confirmation de la commande, une voiture haut de gamme banalisée s'arrête devant l'adresse indiquée ou après vous avoir géolocalisé via votre smartphone. Pas de logo, ni de signal lumineux sur le toit. Le chauffeur descend vous ouvrir la porte et vous propose une bouteille d'eau fraîche à l'intérieur.

Pas d'attente à la borne, ni de crampe à force de lever le bras pour héler les taxis souvent occupés aux heures de pointe. Et encore moins de halte au distributeur : votre carte bleue, dont vous avez entré les coordonnées lors de l'inscription, est directement débitée après la course. Enfin, vous pouvez noter votre chauffeur et faire part de vos commentaires. En dehors du temps d'arrivée indiqué, parfois dépassé, le service fonctionne globalement.

Né aux Etats-Unis, ce concept a débarqué en France début 2012 avec l'Américain "Uber", basé à San Francisco et actuellement présent dans 25 villes à travers le monde, dont les principales capitales. Après Paris, Londres et Amsterdam en 2012, le service verra le jour notamment à Berlin et Stockholm, en 2013. A la différence des taxis, ces véhicules qui disposent du statut de "voiture avec chauffeur" (VTC, anciennement "grande remise") n'ont pas le droit de prendre un client "à la volée", ni à une borne et doivent être en mesure de présenter un bon de commande pour chaque course.

"Payer un peu plus"

"On répond à un vrai besoin des gens qui était la disponibilité. L'offre n'était pas suffisante. On se retrouve à capturer une clientèle qui n'était pas consommatrice de taxis. Il y a des tas de gens qui sont prêts à payer un petit peu plus pour avoir ce confort-là", explique à l'AFP Pierre-Dimitri Gore-Coty, directeur général d'Uber France qui dit effectuer "plusieurs dizaines de milliers de courses par mois" sans communiquer le nombre de voitures en activité.

Chez le Français Chauffeur-privé, lancé en mars 2012, on compte "plus d'une centaine de voitures" et une activité "en pleine croissance", déclare Yan Hascoët, le PDG de cette société qui estime représenter avec Uber "autour de 60 % du marché" français, actuellement limité à Paris et ses environs.

Chauffeur-privé met en avant le prix, qui est annoncé juste avant de confirmer la commande. "Quand vous savez ce que vous allez payer, vous êtes beaucoup plus serein", juge Yan Hascoët. L'implantation en province et à l'international est prévue "courant 2013", assure-t-il.

La différence de prix avec les taxis, souvent mise en avant par les détracteurs de ce service, est un argument qu'il conteste. "On est 30% plus cher qu'un taxi pris dans la rue +à la volée+, équivalent avec un taxi commandé à l'avance et moins cher qu'un taxi avec un abonnement entreprise", assure-t-il, expliquant que les VTC ne facturent pas de "frais d'approche". "Nous voulons faire les choses en bonne entente avec les taxis. Il y a de la place pour plusieurs acteurs car l'offre à Paris est insuffisante", tempore-t-il.

"Lors d'une sortie, cela permet de prolonger la fête pour le retour. C'est un petit moment de luxe qui était inaccessible avant", témoigne Jean-Charles, un utilisateur occasionnel, qui pointe néanmoins, parmi les bémols, "le fait de ne pas pouvoir se faire rembourser les trajets par son employeur", à la différence des taxis.

ACTUALITÉ > SOCIÉTÉ > UNE VOITURE AVEC CHAUFFEUR AU BOUT DES DOIGTS

Une voiture avec chauffeur au bout des doigts

Publié le 01-02-2013 à 13h32

 Recommander 0  0	PARTAGER     	RÉAGIR 0	Abonnez-vous au Nouvel Observateur
---	--	-----------------------	---------------------------------------

PARIS (AFP) - Après quelques tapotements sur votre smartphone, l'écran vous indique les berlines disponibles à proximité et leur temps d'arrivée. Les services de voiture avec chauffeur, accessibles à partir d'une simple application mobile, connaissent un succès grandissant, malgré leur prix supérieur à celui d'un taxi.

"Uber", "Chauffeur-privé", "Snapcar", "Lecab", "Voitures jaunes"... autant d'applications téléchargeables sur votre mobile, récemment apparues et qui se présentent comme une alternative aux taxis parisiens, parfois décriés.

Paris, dans la nuit de samedi à dimanche. Dix minutes après la confirmation de la commande, une voiture haut de gamme banalisée s'arrête devant l'adresse indiquée ou après vous avoir géolocalisé via votre smartphone. Pas de logo, ni de signal lumineux sur le toit. Le chauffeur descend vous ouvrir la porte et vous propose une bouteille d'eau fraîche à l'intérieur.

Pas d'attente à la borne, ni de crampe à force de lever le bras pour héler les taxis souvent occupés aux heures de pointe. Et encore moins de halte au distributeur : votre carte bleue, dont vous avez entré les coordonnées lors de l'inscription, est directement débitée après la course. Enfin, vous pouvez noter votre chauffeur et faire part de vos commentaires.

En dehors du temps d'arrivée indiqué, parfois dépassé, le service fonctionne globalement.

Né aux Etats-Unis, ce concept a débarqué en France début 2012 avec l'américain "Uber", basé à San Francisco et actuellement présent dans 25 villes à travers le monde, dont les principales capitales. Après Paris, Londres et Amsterdam en 2012, le service verra le jour notamment à Berlin et Stockholm, en 2013.

A la différence des taxis, ces véhicules qui disposent du statut de "voiture avec chauffeur" (VTC, anciennement "grande remise") n'ont pas le droit de prendre un client "à la volée", ni à une borne et doivent être en mesure de présenter un bon de commande pour chaque course.

"Payer un peu plus"

"On répond à un vrai besoin des gens qui était la disponibilité. L'offre n'était pas suffisante. On se retrouve à capturer une clientèle qui n'était pas consommatrice de taxis. Il y a des tas de gens qui sont prêts à payer un petit peu plus pour avoir ce confort-là", explique à l'AFP Pierre-Dimitri Gore-Coty, directeur général d'Uber France qui dit effectuer "plusieurs dizaines de milliers de courses par mois" sans communiquer le nombre de voitures en activité.

Chez le Français Chauffeur-privé, lancé en mars 2012, on compte "plus d'une centaine de voitures" et une activité "en pleine croissance", déclare Yan Hascoët, le PDG de cette société qui estime représenter avec Uber "autour de 60 % du marché" français, actuellement limité à Paris et ses environs.

Chauffeur-privé met en avant le prix, qui est annoncé juste avant de confirmer la commande. "Quand vous savez ce que vous allez payer, vous êtes beaucoup plus serein", juge Yan Hascoët. L'implantation en province et à l'international est prévue "courant 2013", assure-t-il.

La différence de prix avec les taxis, souvent mise en avant par les détracteurs de ce service, est un argument qu'il conteste.

"On est 30% plus cher qu'un taxi pris dans la rue + à la volée+, équivalent avec un taxi commandé à l'avance et moins cher qu'un taxi avec un abonnement entreprise", assure-t-il, expliquant que les VTC ne facturent pas de "frais d'approche".

"Nous voulons faire les choses en bonne entente avec les taxis. Il y a de la place pour plusieurs acteurs car l'offre à Paris est insuffisante", tempore-t-il.

"Lors d'une sortie, cela permet de prolonger la fête pour le retour. C'est un petit moment de luxe qui était inaccessible avant", témoigne Jean-Charles, un utilisateur occasionnel, qui pointe néanmoins, parmi les bémols, "le fait de ne pas pouvoir se faire rembourser les trajets par son employeur", à la différence des taxis.

Le Point.fr - Publié le 30/01/2013 à 16:39 - Modifié le 31/01/2013 à 10:30

Un taxi nommé désir : état des lieux (1)

Premier volet de notre grande enquête sur le monde opaque des taxis et d'une nouvelle concurrence pour eux : les voitures avec chauffeur moins coûteuses ([2e volet](#)).



Les taxis doivent faire face à un changement de la pratique de leur métier lié à l'arrivée de nouveaux acteurs que favorise la législation. Bilan (1) ici et perspectives (2) dans le second volet. © sipa

Par ANDRÉ DEGON

A⁻ A⁺

Augmentation du carburant, concurrence des deux-roues et des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), embouteillages quotidiens : non, la vie d'un chauffeur de taxi n'est pas un long fleuve tranquille. Celle du client, aussi, qui désespère souvent de trouver une voiture. Pourtant, il existe des solutions. Et la balle est sans doute dans le camp des taxis.

Qui n'a jamais pesté contre l'absence de taxis à une borne d'appel ou à la suite d'un appel à une centrale de réservation. Sans évoquer l'expérience de héler un taxi aux heures de pointe. Dans les grandes villes comme Paris, trouver un taxi relève bien souvent du parcours du combattant, alors qu'à Londres les cabs sont toujours disponibles et qu'à New York il suffit de lever le bras pour qu'un yellow cab s'arrête.



Pléthore de taxis

Et pourtant, c'est à Paris que les taxis sont les plus nombreux (17 000), alors qu'à New-York ils ne sont que 12 000. Le plus étonnant, c'est que les chauffeurs eux-mêmes se plaignent de moins travailler. En 30 ans, selon la Chambre syndicale des artisans du taxi (CSAT), un chauffeur est passé de 25 courses en moyenne à 15 aujourd'hui dans la capitale française. Il n'y a pas besoin d'être grand clerc pour conclure que, le problème, c'est la rencontre entre l'offre et la demande.

En réalité, la pénurie tient à plusieurs facteurs. En premier lieu, la congestion urbaine. Aujourd'hui, un chauffeur de taxi passe 40 % de son temps dans les bouchons ou en attente de clientèle. Pour de nombreux taxis, la course indispensable, c'est l'aéroport, Charles-de-Gaulle de préférence. On monte à 7 heures du matin pour redescendre à 11 heures. Résultat, près de 1 000 taxis stationnent sur 33 files rue Eugène-Poubelle à Roissy, une véritable cour des miracles avec ses tripots clandestins et ses trafics. Et pendant ce temps-là, les voitures ne sont pas en ville.



Monopole des centrales de réservation

Il faut dire à la décharge des chauffeurs que la structure des tarifs applicable en fonction de l'heure et de la zone, le tout combiné avec la vitesse du véhicule, les oblige, pour gagner leur vie, à faire au moins un aéroport par jour. Autre raison, les grands centraux de radio taxi - qui se partagent plus de la moitié du marché - sont en position de monopole et tiennent à le conserver. Normal, leur chiffre d'affaires n'est pas seulement généré par les courses, mais également par les numéros surtaxés où l'attente - parfois de dix minutes - a un prix... Et pour s'entendre dire qu'il n'y pas de taxi disponible. Et quand il y en a un, il arrive avec plus de 10 euros au compteur. Sans parler des réservations payantes qui, souvent, n'aboutissent pas. Cherchez l'erreur !



Nouvelle concurrence : les VTC

C'est sans doute la raison pour laquelle commencent à fleurir des sociétés de véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), anciennement voitures de petite remise, qui se substituent au taxi classique. Bien sûr, ces "vrais faux" taxis n'ont pas le droit de faire du racolage ou de s'arrêter aux bornes. Mais ils ont l'outil magique : le smartphone. Alors, plus besoin de hélér un taxi, il suffit d'utiliser une application téléchargée gratuitement et le tour est joué. Et en plus les VTC ne payent pas de "plaque", licence ou autorisation de stationnement (240 000 euros à Paris) et bénéficient d'une liberté totale pour fixer leur prix.

On comprend donc pourquoi les taxis - qui sont soumis à une stricte réglementation - râlent et manifestent pour dénoncer une concurrence déloyale, comme le 10 janvier dernier. Tout en ajoutant aussi à leurs revendications la nécessité de conserver, surtout en région, le transport médicalisé conventionné qui représente pour certains 70 % de leur recette. Une petite révolution est donc en train de se produire dans le monde opaque du taxi (lire notre 2e volet).



Le Point.fr - Publié le 30/01/2013 à 17:07 - Modifié le 31/01/2013 à 10:34

Un taxi nommé désir : les taxis "libres" (2)

Suite de notre grande enquête sur [le monde opaque des taxis](#) et, deuxième volet, l'arrivée d'une concurrence sérieuse : les voitures avec chauffeur moins coûteuses (VTC).



L'arrivée de nouveaux acteurs dans le transport de personnes bouleverse le monde fermé des taxis. Mais qui sont-ils vraiment ? Réponse dans ce 2e volet.

Par ANDRÉ DEGON

A⁻ A⁺

Nous sommes donc à la croisée des chemins ([lire notre premier volet](#)). Quelques acteurs du secteur commencent à comprendre que le meilleur moyen de faire se rencontrer l'offre - le taxi - et la demande - le client - est d'utiliser les nouvelles technologies. C'est le cas de Pierre Peyrard, un spécialiste de la géolocalisation qui s'est associé avec Jacques Salomon, patron de Deveryware (www.deveryware.com), une société spécialisée dans les services basés sur la géolocalisation de tout ce qui est mobile. Ensemble, ils ont créé [spotloc.fr](#).



En mars dernier, en partenariat avec TomTom, ils ont lancé Taxiloc (www.taxiloc.com), une application permettant de commander un taxi en temps réel. L'idée est simple : interconnecter les smartphones des clients avec les navigateurs GPS des chauffeurs de taxi. "Pour le client, la commande est simple, explique Pierre Peyrard. En trois clics sur son smartphone et en trois minutes maximum, il trouve le taxi disponible le plus proche et lui indique son lieu de rendez-vous. L'approche ne peut durer au-delà de 10 minutes. Si aucune voiture n'est libre, l'application propose la mise en relation avec la borne la plus proche au prix d'une communication locale. L'avantage de ce système est de bénéficier réellement du taxi le plus proche. Et, en ce qui concerne Paris, d'être pris en charge par un véritable taxi parisien respectueux de son statut. De plus, l'application permet une traçabilité en temps réel. La course est géoréférencée. Le client peut suivre sa demande, son acceptation, le trajet emprunté pendant l'approche et durant la course sous le pilotage par Info-traffic. Donc aucune triche. L'étranger qui part de Charles-de-Gaulle pour aller à l'Étoile aura l'assurance de ne pas passer par la Bastille."



Moins cher, plus rentable

Déjà, 120 chauffeurs ont adhéré au système mis en place par Pierre Peyrard et 18 000 figurent dans la base de données permettant de réserver gratuitement une voiture dans toute la France. Quand on lui demande ce qui séduit les taxis avec Taxiloc, sa réponse est claire : "Dans une centrale de réservation comme la G7, l'abonnement mensuel est de 350 euros. Chez nous, il est de 82 euros par mois avec une façon de travailler différente, certainement plus rentable."

Pierre Peyrard compte bien augmenter ses parts de marché sur Paris - de 500 à 1 000 taxis sur Paris la première année - et s'étendre progressivement en France et en Europe et, pourquoi pas, au monde, car cette solution est universelle. L'application est traduite en cinq langues (français, anglais, italien, allemand, espagnol) et le comité régional du tourisme en Ile-de-France propose aux touristes son téléchargement, en attendant la prochaine version qui sera complétée par le russe, le chinois, le japonais et le portugais.



"Faire évoluer le métier de taxi"

Conscient que Taxiloc est un plus, la Chambre syndicale des artisans du taxi (CSAT) lui a donné son "imprimatur" et le président de la chambre, Christian Delomel voit même plus loin : "Je suis totalement pour ce système qui devrait faire évoluer le métier de taxi, lui donner une meilleure image et le rapprocher du client. En ce qui concerne Paris, je souhaiterais la mise en place d'une application smartphone en collaboration avec la mairie qui pourrait s'appeler *Taxi mairie de Paris*. Ainsi labellisé pour assurer le client de son sérieux, ce "vrai" taxi serait au tarif réglementé, avec la sécurité du transport et le contrôle de la préfecture de police."

Christian Delomel n'est pas à court d'idées : "Imaginez que cette application soit disponible également sur les bornes de taxis, dotées par exemple d'une tablette fixe permettant de se mettre en rapport avec un chauffeur via l'application lorsqu'il n'y a pas de véhicules... La CSAT verse un million d'euros tous les ans à la mairie de Paris pour l'entretien des bornes. Peut-être pourrait-on utiliser cet argent à leur modernisation, éventuellement à l'implantation de nouvelles ? Et pourquoi ne pas utiliser les bornes Autolib de Bolloré ?"



La mairie de Paris à la traîne

Pour Julien Bargeton, adjoint chargé des déplacements, des transports et de l'espace public à la mairie de Paris, les nouvelles technologies dans la relation taxi-client à Paris sont encore vagues. Tout comme sa réponse : "Nous travaillons actuellement à la rédaction d'un cahier des charges pour un appel d'offres de création d'un système plus performant de bornes. Il est encore trop tôt pour préjuger de la technologie et des

supports associés. Le système devra être labellisé et contrôlé. C'est pourquoi nous travaillons avec la préfecture de police, qui reste l'organisme tutélaire des taxis et un partenaire essentiel dans la réalisation d'un tel projet, que nous souhaitons voir réalisé en 2013." En attendant, le système de mise en relation par l'utilisation d'une application est en train de révolutionner le monde du transport privé en France non seulement avec Taxiloc mais aussi, par exemple, avec Le Bon Taxi.

Quelques sites de réservation en ligne sur smartphone et Internet :

www.lebontaxi.com : réservation sur smartphone

www.taxiloc.com : citée dans cet article

www.taxicommande.com : réservation sur smartphone

www.voituresjaunes.com : la plus "visible" à Paris

www.taxibeat.fr : une innovation née en Grèce et qui a essaimé également à Oslo et à Rio de Janeiro et sous le nom de mytaxi.com en Allemagne, hailocab.com en Angleterre, getaxi.com en Israël et qui est en train de créer des sociétés à Londres, New York et bientôt à Paris. Alors, bientôt fini les redoutables queues d'attente aux gares, aux aéroports et dans les rues commerçantes ?

V

Vogue.fr @VogueParis

23 Janv

Le bon plan pour se déplacer facilement pendant les défilés: le service de chauffeurs proposé par les **Voitures Jaunes**
voituresjaunes.com

Ouvrir

CLIMATS

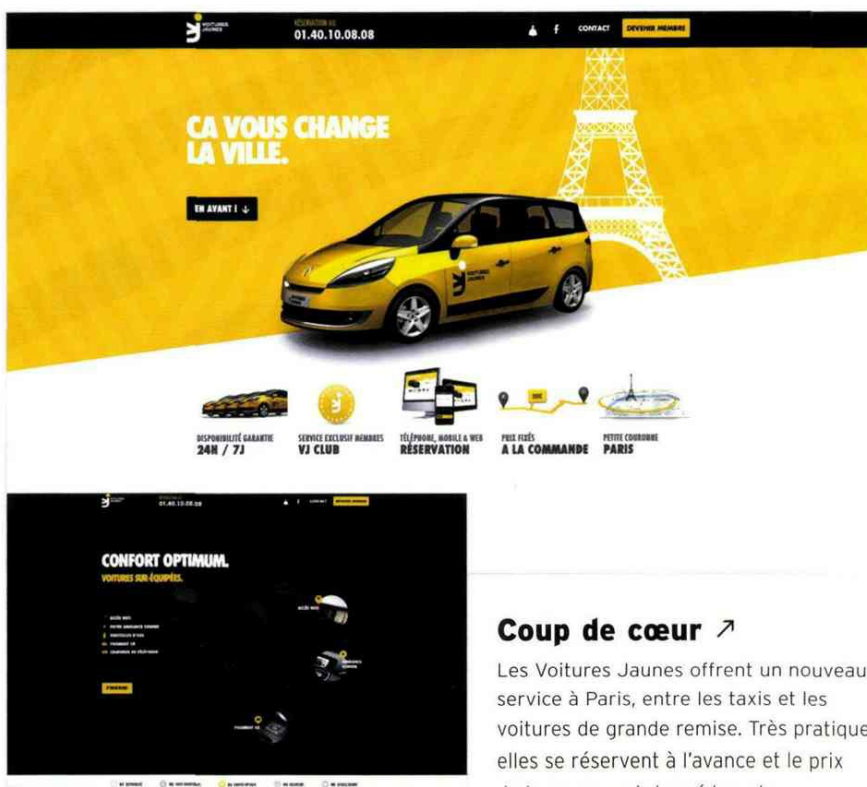
VOTRE ANNONCE

N'hésitez pas à nous envoyer vos anecdotes de voyages, vos bonnes surprises comme vos révoltes : les coups de cœur et les coups de griffe se nourrissent d'histoires vécues. Nous aimerions connaître les vôtres.

Par courrier à : **Désirs de Voyages**
 10, boulevard Poissonnière, 75009 Paris.
 Ou par mail à : contact@editionsdailleurs.com

CLIMATS

COUPS DE CŒUR & COUPS DE GRIFFE DE LA RÉDACTION



Coup de griffe ↘

Mauvaise surprise sur un célèbre site de réservation d'hôtels : les fausses photos ! Un de nos lecteurs réserve une chambre design dans un hôtel d'une chaîne française. Les photos invitent à une découverte contemporaine, une literie moderne et des gadgets dernier cri. Erreur ! Le site mettait en avant les photos des futures chambres de l'hôtel, seule une chambre témoin avait été complétée lors de la réservation. A l'arrivée, notre lecteur obtient une chambre vieillotte, très loin de l'offre faite sur le site.

Coup de cœur ↗

Les Voitures Jaunes offrent un nouveau service à Paris, entre les taxis et les voitures de grande remise. Très pratique, elles se réservent à l'avance et le prix de la course est donné lors de la réservation : finies les mauvaises surprises du taxi réservé qui arrive avec 10 euros au compteur. Le tarif pour Roissy au départ de la Bastille est de 60 euros, le chauffeur porte votre valise, les voitures sont neuves et journaux, eau et chargeurs de portable à disposition. A l'arrivée des gares ou des aéroports, le chauffeur de votre Voiture Jaune vient vous chercher : plus d'attente dans le vent ou le froid ! En cas de retard de votre train ou de votre avion, il vous attend sans augmentation du tarif. Près de 80 Voitures Jaunes sillonnent déjà la capitale, à suivre !



Coup de cœur ↗

Le tour-opérateur en ligne, PlanetVeo fait le pari de proposer des voyages très originaux, loin des sentiers touristiques les plus fréquentés. Exemple de programmation pour cet hiver : l'Ethiopie. Le départ se fait à Addis Abeba, la capitale la plus élevée d'Afrique à 2 300 mètres d'altitude puis direction le Nord, vers Bahar Dar pour découvrir les paysages ruraux de la campagne éthiopienne le long des gorges du Nil bleu. Le voyage se poursuit vers le lac Tana, le plus grand d'Ethiopie avant de rejoindre la presqu'île de Zéghié et découvrir les Chutes de Tississat. Parmi les autres étapes, on retient la visite de la ville de Lalibela et de ses onze églises rupestres déclarées au patrimoine de l'UNESCO. Un voyage exceptionnel ! Parmi les autres voyages proposés : l'Argentine à vélo, le Pérou chez l'habitant et des randonnées à Madagascar.



En voiture pour la concurrence

Taxis

Services de standing, prix accessible, prouesse technologique : les offres de voitures de remise avec chauffeur se multiplient dans la capitale.

« Des journées comme aujourd'hui, on voudrait en voir beaucoup plus souvent », s'exclame Mathieu Guillaume, cofondateur de Voitures jaunes. Impossible, en effet, de trouver un taxi parisien, ce jeudi 10 janvier. Les principaux syndicats et fédérations de taxis ont déclenché un mouvement de grève pour protester contre l'article 44 de la nouvelle loi de financement de la Sécurité sociale, qui introduit des procédures d'appels d'offres pour les transports de malades assis. Il s'agit de la plus importante mobilisation des taxis depuis 2008, à Paris mais aussi à Lyon, Lille, Toulouse ou Montpellier. Les artisans taxis estiment aussi que la concurrence des voitures de remise et des motos-taxis menace leur avenir.

Depuis la fin septembre, Voitures jaunes propose un service de véhicules de tourisme avec chauffeur, disponible sur réservation. Une soixantaine de Grand Scénic jaune canari sillonne la capitale, non sans rappeler les taxis new-yorkais ou les cabs londoniens.

D'autres sociétés proposent de vraies prouesses technologiques. Créée l'an dernier, la société Chauffeur-privé.com propose une application gratuite, disponible sur iPhone et BlackBerry et pour les smartphones Android. Il suffit de créer gratuitement un compte en enregistrant ses coordonnées. L'utilisateur peut ensuite commander 24 heures sur 24 un véhicule en quelques clics. Grâce à un système de géolocalisation, il voit en un coup d'œil les chauffeurs disponibles autour de lui et le temps estimé d'attente en fonction du trafic. Une fois la voiture réservée, il peut suivre en temps réel l'approche de son véhicule, jusqu'à ce qu'un SMS l'informe de son arrivée. Fixé à l'avance, le prix ne varie pas selon le nombre de passagers (hormis pour les voitures à 7 places), ni du temps réel de parcours.

« Pour une course de nuit dans Paris intra-muros, il faut compter en moyenne 20 euros. Les prix sont de 20 à 30 % plus cher qu'un taxi traditionnel, mais pour un service premium », assure

Yan Hascoët, cofondateur de Chauffeur-privé.com.

Pour séduire la clientèle d'affaires et faire passer le surcoût plus facilement, le confort est optimal. Chauffeur en costume-cravate, bouteille d'eau, journaux, choix de la musique, chargeurs pour smartphone, wi-fi... les services sont standardisés. Ce jeudi 10 janvier, il est bien agréable qu'un chauffeur en costume gris et cravate jaune vous ouvre la porte et vous accompagne avec un parapluie jusqu'à votre porte.

« Les chauffeurs, triés sur le volet, sont tenus d'attendre que la cliente déposée de nuit ou en soirée rentre dans son immeuble avant de repartir », précise Mathieu Guillaume. De quoi rassurer la clientèle noctambule.

Ces véhicules ne se hèlent pas. Ils n'ont ni le droit de charger de clients à la volée ni celui d'utiliser les stations de taxi ou les couloirs de bus. En contrepartie de ces contraintes, ils peuvent facilement exercer leur activité. Depuis 2010, ils ont besoin d'une simple immatriculation au registre du commerce, contrairement aux taxis, qui nécessitent une licence accordée par la préfecture de police.

Dès 2008, Jacques Attali, auteur du rapport pour "libérer la croissance", avait suggéré de réformer le secteur. Il proposait notamment d'augmenter le nombre de taxis et d'instaurer un

contrôle des voitures de place. Mais les syndicats avaient alors immédiatement contré la réforme, n'hésitant pas, comme aujourd'hui, à bloquer les villes et à crier aux risques de la concurrence déloyale. *« Ils auraient pourtant eu tout à gagner à approuver mes propositions à l'époque ; aujourd'hui, ils n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes »*, juge sévèrement Jacques Attali.

L'environnement économique de la profession n'est pas aussi morose que certains voudraient le faire croire. Selon les estimations, un chauffeur de taxi parisien réalise en moyenne 12 courses par jour (pour 10 heures travaillées), pour un chiffre d'affaires mensuel de 7 000 euros. Ceux qui ne sont pas propriétaires de leur plaque paient entre 4 000 et 4 500 euros de loyers mensuels à la compagnie exploitante. Leur salaire minimum est généralement compris entre 1 800 et 2 200 euros. Les autres, qui ont fini de rembourser leur plaque, s'octroient des rémunérations jusqu'à deux fois supérieures.

« La problématique des taxis vient du monopole des grandes compagnies. Ce sont elles qui ont créé le déséquilibre entre l'offre et la demande et organisé le déficit », juge Mathieu Guillaume. Aux heures de pointe, jusqu'à 40 % de la demande n'est pas satisfaite.

Le nombre de taxis à Paris est d'environ 19 500, contre 15 000 en... 1930 ! À Londres et à New York, où des systèmes de plaque similaires à celui de Paris existe, on compte respectivement 22 000 et 15 000 taxis... mais aussi 60 000 et 50 000 voitures de remise (contre moins de 2 000 à Paris), qui permettent de répondre à la demande. Le nombre de chauffeurs par habitant est trois fois moins élevé à Paris qu'à Londres et six fois moins qu'à Dublin !

« La plupart des capitales mondiales ont une offre complémentaire aux taxis ; deux marchés coexistent avec une clientèle différente », poursuit Yan Hascoët. Le patron de Chauffeur-prive.com, qui a réalisé un chiffre d'affaires de 1 million d'euros l'an dernier, vise un premier objectif de 5 000 véhicules. Après avoir créé la pénurie, les tout-puissants syndicats de taxis devront désormais compter avec une concurrence féroce. La fin d'un monopole. ●

Marie de Greef-Madelin

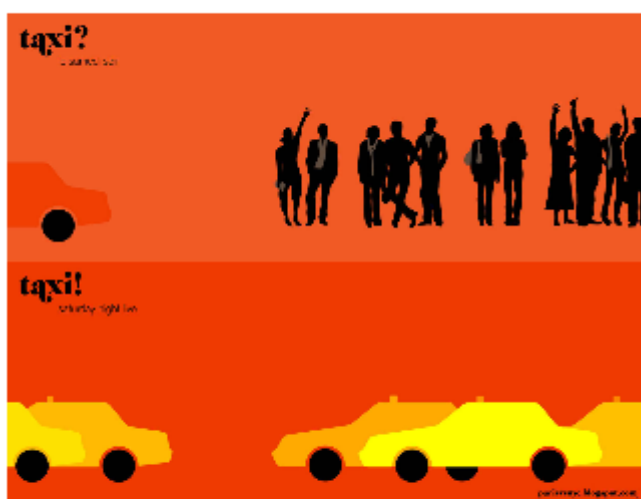
Reprise de l'article du blog *Le Parisien Libéral*

vendredi 11 janvier 2013

Greve des taxis Parisiens

Désolé, Mesdames et Messieurs les chauffeurs de taxis parisiens, mais Jacques Attali a raison : vous méritez ce qui vous arrive, à savoir : moins de clients. ""Les taxis n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes", 100% d'accord avec cette phrase de l'auteur du rapport Attali.

Faire grève contre la concurrence déloyale et contre la cherté du carburant ... vraiment, Mesdames et Messieurs les chauffeurs de taxis parisiens, vous donnez envie de rouvrir et de relire la **Pétition des marchands de chandelles, de Frédéric Bastiat**, car vous y êtes !



Vous ne comprenez donc pas que si la concurrence "déloyale" se développe, c'est parce que vous avez refusé la concurrence tout court ? C'est simple, il n'y a pas assez de taxis à Paris, comment faut-il vous le dire ?

Par le dessin ? Vahram Muratyan et son livre Paris vs New York <http://parisvsnyc.blogspot.com/> le fait avec humour

Par les chiffres ? Lisez ceux de <http://moto-taxi-paris.over-blog.com/>: à Paris, il y a 2,8 taxis pour 1000 habitants contre 4,7 à Berlin, 8,6 à Londres, 11,1 à New York et même 17 à

Stockholm !

Par les reportages de Bernard de la Villardière, qui, quand il n'est pas en train de traquer la drogue et la prostitution dans une capitale asiatique, suit les tribulations des *nightclubbers* Parisiens ?

Vous savez, Mesdames et Messieurs les chauffeurs de taxis parisiens, quand on est un touriste qui visite la capitale, un *business man* ou une *business woman* avec des rendez-vous, un malade cherchant à se rendre dans un hôpital ou tout simplement un fêtard cherchant à rentrer chez lui après une nuit parisienne, une fois qu'on a été confronté à cette hallucinante pénurie de taxis, une fois, deux fois, dix fois, on est très content de trouver des solutions alternatives et de pouvoir se passer de vous, si possible à vie. Vous vouliez protéger la valeur de votre patrimoine ? On ne peut pas vous le reprocher. Mais ce faisant, vous aviez commencé à scier la branche sur laquelle vous êtes assis.

Vélib, mototaxis, voitures avec chauffeur, deux roues motorisés, taxis clandestins, sociétés de transport de personnes, pourquoi pensez-vous que tout cela rencontre un succès croissant ? Vous avez été trop malthusiens trop protectionnistes, pas assez audacieux, pas assez libéraux. Vous préférez attendre 4 heures à Roissy et faire une course à 50 euros plutôt que



faire 10 courses à 5 euros ? Ça peut se comprendre. Sauf que sur le Paris-Roissy, il y aura toujours un concurrent, du plus *low cost* (RER B) au plus haut de gamme (Voitures Jaunes par exemple). Et les 9 autres clients potentiels que vous avez ignoré, parce qu'ils ne pouvaient pas se permettre le coût du taxi, parce que vous n'étiez pas là où ils vous attendaient, parce qu'ils ne vous revenaient pas, parce qu'ils étaient très pressés, parce qu'ils voulaient un véhicule propre, ils ont tous trouvé des solutions alternatives, des **voitures d'Aziz Senni** à l'Autolib, en passant par d'autres solutions.

Les libéraux vous avaient alerté, prévenu. En réaction à tous ces entrepreneurs comme **Alex qui vous déteste**, **l'frap avait fait un rapport**, Contrepoints avait proposé de **libérer le prix de la course**, Claude Reichmann pensait à **vendre les voitures des ministères** ;-), **Serge Féderbusch**, du **Parti des Libertés**, vous demandait combien de temps encore fallait-il laisser la France piégée dans ses conservatismes de tout poil, **Alternative Libérale** avait soutenu la proposition d'abolir le monopole des Taxis Parisiens à Roissy CDG, mais **vous avez tenu bon, aidés, il est vrai, par le conservatisme, le manque de courage et l'anti libéralisme de la gauche socialiste française et de l'UMP, le parti socialiste de droite.**

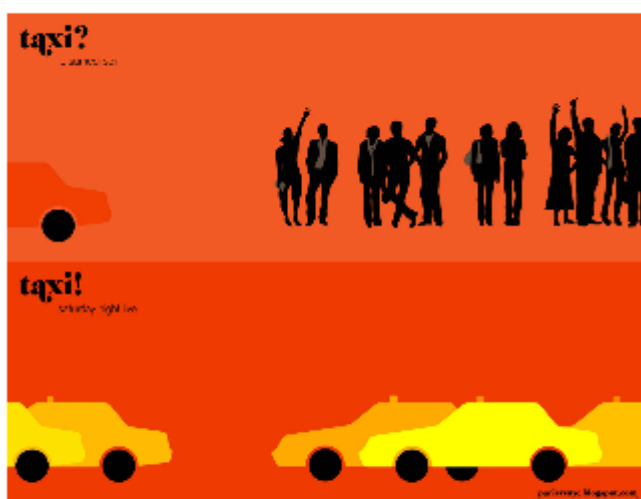
Bravo les gars, et mesdames ! Mais maintenant que la concurrence est là, vous faites quoi ? Vous ne pourrez pas empêcher un client d'appeler un type à moto, par téléphone, pour qu'il passe le prendre. Paris est une ville de tourisme et d'échanges. Vous auriez pu être les rois du pétrole de cette ville qui ne demande qu'à vivre H24. Vous avez préféré en être les agents du couvre-feu. Dommage.

vendredi 11 janvier 2013

Greve des taxis Parisiens

Désolé, Mesdames et Messieurs les chauffeurs de taxis parisiens, mais Jacques Attali a raison : vous méritez ce qui vous arrive, à savoir : moins de clients. ""Les taxis n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes", 100% d'accord avec cette phrase de l'auteur du rapport Attali.

Faire grève contre la concurrence déloyale et contre la cherté du carburant ... vraiment, Mesdames et Messieurs les chauffeurs de taxis parisiens, vous donnez envie de rouvrir et de relire la **Pétition des marchands de chandelles, de Frédéric Bastiat**, car vous y êtes !



Vous ne comprenez donc pas que si la concurrence "déloyale" se développe, c'est parce que vous avez refusé la concurrence tout court ? C'est simple, il n'y a pas assez de taxis à Paris, comment faut-il vous le dire ?

Par le dessin ? Vahram Muratyan et son livre Paris vs New York <http://parisvsnyc.blogspot.com/> le fait avec humour

Par les chiffres ? Lisez ceux de <http://moto-taxi-paris.over-blog.com/>: à Paris, il y a 2,8 taxis pour 1000 habitants contre 4,7 à Berlin, 8,6 à Londres, 11,1 à New York et même 17 à

Stockholm !

Par les reportages de Bernard de la Villardière, qui, quand il n'est pas en train de traquer la drogue et la prostitution dans une capitale asiatique, suit les tribulations des *nightclubbers* Parisiens ?

Vous savez, Mesdames et Messieurs les chauffeurs de taxis parisiens, quand on est un touriste qui visite la capitale, un *business man* ou une *business woman* avec des rendez-vous, un malade cherchant à se rendre dans un hôpital ou tout simplement un fêtard cherchant à rentrer chez lui après une nuit parisienne, une fois qu'on a été confronté à cette hallucinante pénurie de taxis, une fois, deux fois, dix fois, on est très content de trouver des solutions alternatives et de pouvoir se passer de vous, si possible à vie. Vous vouliez protéger la valeur de votre patrimoine ? On ne peut pas vous le reprocher. Mais ce faisant, vous aviez commencé à scier la branche sur laquelle vous êtes assis.

Vélib, mototaxis, voitures avec chauffeur, deux roues motorisés, taxis clandestins, sociétés de transport de personnes, pourquoi pensez-vous que tout cela rencontre un succès croissant ? Vous avez été trop malthusiens trop protectionnistes, pas assez audacieux, pas assez libéraux. Vous préférez attendre 4 heures à Roissy et faire une course à 50 euros plutôt que



faire 10 courses à 5 euros ? Ça peut se comprendre. Sauf que sur le Paris-Roissy, il y aura toujours un concurrent, du plus *low cost* (RER B) au plus haut de gamme (Voitures Jaunes par exemple). Et les 9 autres clients potentiels que vous avez ignoré, parce qu'ils ne pouvaient pas se permettre le coût du taxi, parce que vous n'étiez pas là où ils vous attendaient, parce qu'ils ne vous revenaient pas, parce qu'ils étaient très pressés, parce qu'ils voulaient un véhicule propre, ils ont tous trouvé des solutions alternatives, des **voitures d'Aziz Senni** à l'Autolib, en passant par d'autres solutions.

Les libéraux vous avaient alerté, prévenu. En réaction à tous ces entrepreneurs comme **Alex qui vous déteste**, **l'frap avait fait un rapport**, Contrepoints avait proposé de **libérer le prix de la course**, Claude Reichmann pensait à **vendre les voitures des ministères** ;-), **Serge Féderbusch**, du **Parti des Libertés**, vous demandait combien de temps encore fallait-il laisser la France piégée dans ses conservatismes de tout poil, **Alternative Libérale** avait soutenu la proposition d'abolir le monopole des Taxis Parisiens à Roissy CDG, mais **vous avez tenu bon, aidés, il est vrai, par le conservatisme, le manque de courage et l'anti libéralisme de la gauche socialiste française et de l'UMP, le parti socialiste de droite.**

Bravo les gars, et mesdames ! Mais maintenant que la concurrence est là, vous faites quoi ? Vous ne pourrez pas empêcher un client d'appeler un type à moto, par téléphone, pour qu'il passe le prendre. Paris est une ville de tourisme et d'échanges. Vous auriez pu être les rois du pétrole de cette ville qui ne demande qu'à vivre H24. Vous avez préféré en être les agents du couvre-feu. Dommage.

Qualité Perçue – Le Blog

L'objet de ce blog L'auteur

[Accueil](#) » [Uncategorized](#) » Transports : les Voitures Jaunes testées

Transports : les Voitures Jaunes testées

10 janvier 2013 Posté par admin sous Uncategorized

[Pas de commentaire](#)

Pure coïncidence, je mets en ligne mes impressions sur mon inscription et mon 1^{er} voyage avec cette compagnie de chauffeurs privés le jour même où une opération escargot des taxis de région parisienne est prévue. Cela ne va pas les aider à redorer leur image. Et parmi leurs multiples raisons de mécontentement, il y a d'ailleurs la concurrence jugée par certains déloyale de compagnies de chauffeurs privés qui se lancent.

He(I)p taxi !

Je ne cache pas que l'image que j'ai des taxis à titre personnel n'est pas très reluisante.

Bien sûr que pris individuellement, il y a des chauffeurs sympas, que certaines courses se passent bien et ont pu être agréables.

Après ces mots réconfortants, la vérité : je ne suis pas satisfait de leurs services.

Pourquoi ? le principal problème est qu'on ne sait jamais à quoi s'attendre...

Le véhicule ? Mercedes Classe E neuve ou 307 break au bout du rouleau, encrassée du sol au plafond, avec les vitres bloquées (délibérément ?) ?

Le tarif ? bah non, ça dépend. Du trajets, des routes choisies etc. Et si il est réservé, le compteur a déjà pris ses aises, bien avant que votre séant n'est pris les siennes sur le moelleux de la banquette arrière.

Le chauffeur ? là aussi, tout est possible. Aurai-je droit à l'ours / au muet / à une radio hurlante, au sympa ?

Au-delà de mon avis personnel, notons que les griefs contre les taxis parisiens portent sur leur rareté notamment la nuit. Quand on pense à New-York, où la rue est une marée jaune de taxis. Et leur couleur est une aide pour une reconnaissance aisée par les clients. A NY les taxis sont jaunes, à Londres les taxis sont noirs, à Paris les taxis sont...

Néanmoins, notons l'avancée récente : la signalisation lumineuse universelle ! Vert : je suis libre Rouge : occupé. Ouf ! Des décennies durant, des millions de personnes ont hélé des taxis occupés, ou vides mais en fait occupés, taxis qui leur passaient sous le nez plein gaz. Sans comprendre. Et cet échec était souvent suivi un mouvement de bras d'exaspération...

Et au-delà de leur disponibilité, Tripadvisor vient de publier une étude menée auprès de 75000 internautes sur 40 grandes destinations internationales. Et Paris y est classé 30^e ...pour la gentillesse de ses chauffeurs de taxi.

Il est généralement expliqué que la satisfaction client est la différence entre la Qualité perçue et la qualité attendue.

Et vous l'avez compris, pour ma part la qualité attendue avec les taxis parisiens est faible...et si les touristes étrangers ont à l'esprit les standards d'autres pays, et bien en ce cas, plus dure sera la chute.

Qu'en est-il avec les voitures jaunes ?

Allo les Voitures jaunes ?

Tout commence au téléphone. Ces compagnies ne peuvent être approchées directement sur la chaussée.

J'ai pensé à eux pour un premier trajet depuis la banlieue ouest jusqu'à l'aéroport d'Orly. Pour profiter de cette nouvelle possibilité par rapport aux taxis. Pour analyser leur prestation.

Je les avais remarquées ces Voitures Jaunes, par leur look distinctif, leur logo représentant un chauffeur à partir des lettres V et J. Pas mal. Ici, pas de berlines Premium anonymes, mais des Renault Scénic affichant leur fonction ouvertement.

Je me suis donc inscrit sur leur site, en tant que société. Je reçois alors un mail qui donne des informations sur la société, nombre de véhicules, de chauffeurs, en précisant que leur contrat est de type Cdi. Démonstration de solidité. Et des informations sur mes types et fréquences de trajet.

Ensuite, réservation sur leur central téléphonique. Un dimanche soir, vers 20h.

Accueil et conversation plutôt agréables, naturels et non formaté. Et surtout, le prix de la course est annoncé en direct. 20% plus cher qu'un taxi ai-je lu dans la presse. Peut-être, mais il est vrai qu'avec un taxi ce n'est jamais le même tarif. Pas d'abonnement néanmoins avec Voitures Jaunes.

Je reçois alors un sms confirmant ma réservation le lendemain à 7h30. Cette confirmation m'a rassuré, il était hors de question évidemment de risquer de louper mon avion. Bon, mon nom est écorché sur le sms. Les risques de la personnalisation dans les relations clients...

Et en allant me coucher, je me surprends à rêver que ce type de compagnie propose un service de réveil en cas de départ matinal.

Et mon rêve de devenir réalité, à 6h32, soit 13 minutes avant mon réveil. Bien fait pour moi ! Un sms, toujours avec mon nom écorché, m'informe en effet que l'auto « est en route ». Mon épouse a pu vivre et apprécié (!) avec moi ce souci d'information des Voitures Jaunes. Mais en tant que client stressé pour son avion, je suis rassuré.

7h19 : « Votre Voiture Jaune a destination de : 86 Avion Orly Ouest est arrivée. Votre chauffeur vous attend. Bonne route ! »

Le + : information client, la voiture est là, 11 minutes en avance

Bof : encore un mélange entre mon adresse et la destination qui vient brouiller la qualité du message

Je me penche à la fenêtre, et ne voyant pas de Scénic jaune, j'envoie alors un sms précisant mon adresse et prévenant de mon arrivée quelques minutes plus tard.

7h29 : je sors, je vois alors MA Voiture Jaune, coffre ouvert avec une personne me souhaitant la bienvenue, accueillante et souriante prête à prendre en charge mes bagages. Dans le coffre, des petites bouteilles d'eau rangées dans les espaces ad hoc. Bon point.

Voiture comme neuve, impeccable. Nous partons.

Je vois le parcours programmé dans les (!) GPS. Je recommande un raccourci.

« je vous remercie Monsieur pour vos conseils »

Je suis assis à l'arrière, comme dans un taxi, un journal est rangé roulé devant moi.

« désirez-vous écouter une radio en particulier ?

« oui, RMC Info, s'il vous plaît »

Bon, ce sera France Info...Je ne reviens pas à la charge tout de suite, je ne suis pas du matin.

« la température vous convient ? »

« S'agit-il de votre premier voyage avec Voitures Jaunes ? Oui ? Nous sommes enchantés Monsieur »

A ce stade, je note la bonne volonté incontestable de mon chauffeur du jour. Les questions de confort posées ne l'ont jamais été dans un taxi. Parfois, je me dis qu'il en fait un peu trop, mais l'enseignement principal est : je me sens respecté par un chauffeur attentionné et j'ai confiance dans le label car je sens qu'il y a une charte à respecter. Autant de garanties pour attendre la même chose lors de prochains trajets.

« vous désirez un chewing-gum Monsieur ? » me dit-il...en me tendant le chewing-gum à mains nues !! argh, là il y a faute. Proposer un chewing-gum reste délicat dans l'absolu, on risque de faire comprendre que la personne en a besoin, et à pleines mains, hors de question. En mettre à disposition dans un logement dédié, avec de quoi le jeter aussi, là pourquoi pas.

Je demande : « Votre GPS vous conseille ce chemin ? »

« oui, c'est bizarre je trouve aussi, celui qu'il nous donne, je leur ai dit déjà, qu'il racontait parfois des trucs bizarres, j'ai plus confiance dans celui de la voiture. Une fois, on était arrivé, le client connaissait l'adresse, je savais que c'était là aussi, et le GPS nous demandait de continuer... »

Tiens, je ressens son besoin d'exprimer sa défiance vis-à-vis de ces guides modernes, notamment celui choisi par sa direction.

En passant devant l'immeuble RMC sur le périphérique, je relance ma demande de station radio, aussitôt prise en compte.

Le trafic étant gluant, l'heure tourne, je commence à douter de notre arrivée dans les temps. « je ferai tout pour que vous ayez votre avion Monsieur » Touchant, non ?

Cela confirme mon impression de bonne volonté, d'implication dans ma préoccupation de client. Et lui de chercher la file la plus prometteuse, avec succès je dois dire.

Je tente un : Et avec les taxis ça se passe comment ?

« de plus en plus dur, des collègues se sont faits jetés des tomates sur leurs autos il y a quelques jours quand il y avait un rassemblement...mais sinon, c'est sur la route, des refus de priorités... »

Et quand un client vous appelle dans la rue, j'ai lu sur Rue89 que vous donniez une carte pour qu'il appelle le central de réservation, et pendant ce temps, vous faites un tour de pâté de maison avant de le prendre en charge légalement, vrai ?

« ah non, non, nous n'avons pas le droit de prendre les gens dans la rue, mais si ils nous font signe, et nous de donnons pas de carte. »

Réponse ferme à propos d'un sujet sensible sur cette nouvelle concurrence pour les taxis.

En arrivant à Orly, je vois les bouchons dans le sens opposé, vers Paris. J'imagine donc ma Voiture Jaune engluée après m'avoir déposé.

Et vous avez une course possible pour ne pas revenir à vide, comment ça se passe ?

« ah là je rentre chez moi, j'ai travaillé toute la nuit Monsieur, donc si ils m'appellent pour une nouvelle course, je refuse ! Ils m'ont déjà ajouté votre course, mais là je m'arrête »

Qui veut la peau des taxis?

Par Julie de la Brosse - publié le 10/01/2013 à 15:54

Ils manifestent ce jeudi contre le projet de loi sur le transport des malades et la concurrence déloyale exercée par les véhicules de tourisme avec chauffeur. Jusqu'alors très protégé, le business des taxis est-il vraiment menacé?

f Recommender

16

Tweeter

22

+1

2

in Share

6



11

A⁻ A⁺



Jusqu'alors très protégé, le business des taxis est-il vraiment menacé?

REUTERS/Charles Platiau

"Le lent processus d'éradication de notre métier est en phase finale. Nous ne pouvons accepter cette mort programmée sans livrer un ultime combat"... Les chauffeurs de taxis sont en colère. Ce jeudi 10 janvier, ils se sont donnés rendez-vous dans toutes les grandes villes de France pour protester contre le projet du gouvernement de lancer des appels d'offres pour le transport des malades, et le développement des pratiques concurrentes. C'est leur plus grosse opération depuis janvier 2008, époque où le rapport Attali pronostiquait la déréglementation pure et simple du marché. Qu'est-ce qui menace leur pré-carré? Et ont-ils raison de protester? L'Expansion.com fait le point.

A lire aussi

- Article - Jacques Attali: "Les taxis n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes"
- Article - Les taxis en grève contre la concurrence
- Article - Prix de l'essence: les taxis veulent des



La Sécurité Sociale

Elle est au coeur de la grève de ce jeudi, après que le gouvernement ait estimé que les frais de transports de malades coûtaient trop cher à la Sécu. Selon un rapport de la Cour des comptes de 2012, les dépenses de transport prises en charge par l'assurance maladie auraient représenté 3,5 milliards d'euros en 2010, soit 2,1% des dépenses totales de l'assurance maladie. Sur l'ensemble de ces frais, les prescriptions injustifiées se seraient élevées à 40 millions d'euros, et le manque de rigueur sur le niveau de remboursement (à 100% au lieu de 65%) à 180 millions. Un trou financier, donc, pour la Sécurité sociale que le gouvernement a décidé de boucher en contrôlant davantage les dépenses, et en soumettant ces trajets à appels d'offres.

Mais pour les taxis, qui réalisaient environ un tiers de ces prestations, le projet risque d'écorner les quelque 5 milliards d'euros de chiffres d'affaires de la profession. Les taxis indépendants, notamment, estiment qu'en cas d'appel d'offres, ils n'auront plus les moyens d'être compétitifs face à des géants comme Veolia Transdev, qui songerait déjà à se mettre sur les rangs. En perdant ce marché, ce sont des milliers d'emplois qui seraient menacés, notamment en zone rurale, où les transports de malades peuvent représenter jusqu'à 90% de l'activité de certains taxis. "Sur des appels d'offre régionaux, les artisans qui pour la plupart travaillent seuls ne seront pas en mesure de lutter face aux grands groupes qui immanquablement casseront les prix tout en sous-traitant le transport des malades", estime ainsi Alain Griset, président de l'Union nationale des taxis (UNT).

Le rapport Attali

Depuis des années, la question de la libéralisation du marché des taxis- notamment à Paris où les trajets sont coûteux et le nombre de véhicules très insuffisant- fait l'objet de divers recommandations et rapports. En 2008, pour en finir avec la situation intenable des *numerus clausus*, la Commission Attali avait proposé de développer le marché de la "petite remise", ces véhicules loués avec chauffeur dont les tarifs sont libres, et qui n'ont le droit de travailler que sur réservation, sur le modèle des mini-cabs londoniens. Elle suggérait aussi de distribuer gratuitement des licences à tous les chauffeurs inscrits sur les listes d'attente depuis 2007, soit 6400 personnes supplémentaires. Mais après trois jours d'une grève massive, le gouvernement n'a pas donné suite, et s'est contenté d'accorder quelque 2000 licences supplémentaires.

Lire aussi notre interview de Jacques Attali: "Les taxis n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes"

Pour leur défense, les taxis mettaient en avant le prix exorbitant des licences à Paris (environ 240.000 euros en 2011 selon l'Ifrap), qui les auraient nettement défavorisés face à un nouveau type de concurrents non soumis à réglementation. Reste que la situation de "rente" des taxis - dont la rémunération mensuelle brute est comprise entre 3500 et 5000 euros (entre 1500 et 2200 euros pour les chauffeurs salariés)- qui a été dénoncée à de nombreuses reprises, n'a pas été réglée.

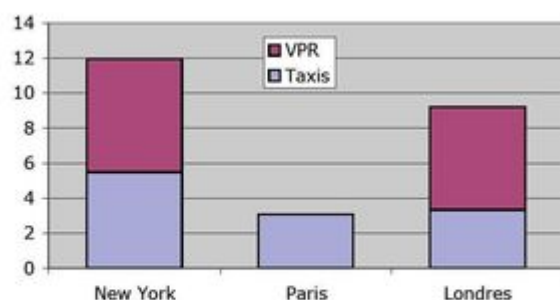
Les chauffeurs privés

En juillet 2009, le législateur reprend finalement à son compte l'une des idées formulées par Jacques Attali en instaurant une nouvelle catégorie de véhicules, la voiture de tourisme avec chauffeurs (VTC), qui reprend les caractéristiques des "remises": prix libres et réservations. Immédiatement, le marché se met en branle. De nouveaux acteurs émergent, comme récemment les **voitures jaunes** inspirées des cab new-yorkais...

Mais aujourd'hui, les professionnels taxis dénoncent un marché totalement dérégulé, et dans lequel même les règles du jeu les plus élémentaires (réservations surtout) ne seraient pas respectées. "Véhicules de tourisme avec chauffeurs et motos représentent une concurrence déloyale qui est presque autorisée par les pouvoirs publics puisque personne ne respecte aucune règle", estime ainsi Ahmed Sembel, vice-président de la FNTI (Fédération nationale des taxis indépendants).

A Paris, il y a actuellement 2400 chauffeurs de VTC (500 entreprises environ) pour environ 19.000 chauffeurs de taxis. Une concurrence qui n'a sans doute pas fini de se développer, et qui reste d'ailleurs très en deçà de ce qui se passe dans les autres grandes métropoles mondiales. Selon les estimations de Richard Darbéra, chercheur au CNRS, il y aurait à Londres et New-York 3 à 4 fois plus de chauffeurs de taxis et minicabs qu'à Paris. Pour Yan Hascoët, le cofondateur du site [Chauffeur-Privé](#): "il n'y a pas de raison que Paris ne connaisse pas la même offre complémentaire".

Figure 1 - Chauffeurs de taxis et de voitures de petite remise (VPR) pour mille habitants en 2007 à Paris et New York et en 2004 à Londres



Sources: NYC-TLC, 2008, p.9 et DfT, 2005, p. 48.

Notes: les populations desservies sont respectivement 5,5 millions à Paris, 8,2 à New York et 7,5 à Londres

Darbéra, Richard "Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées ?", DR

Les taxi-motos

Parmi les nouveaux concurrents des taxis parisiens, les moto-taxis ont pu se développer au début des années 2000 grâce à un vide juridique qui ne le mettait dans aucune catégorie établie. Pendant longtemps les taxi-motos ont donc pu exercer sans obligations, ni licences. Avec la loi de 2009, ils ont été soumis aux mêmes obligations que les VTC -à savoir essentiellement la réservation-. Aujourd'hui, on estime qu'ils seraient environ 500 à opérer dans la capitale.

A lire aussi

- Article - Jacques Attali: "Les taxis n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes"
- Article - Les taxis en grève contre la concurrence
- Article - Prix de l'essence: les taxis veulent des compensations
- Article - Les syndicats de moto-taxis, rois de la route et du lobbying

Vos réactions

Dans ce cas ,comme dans d'autres, la seule solution:liberté totale et concurrence non encadrée:le marché se régulera de lui même et la France fera l'economie...

par anarcivilise

Réagissez

> Découvrez les 11 réactions

Paris : on a testé... les voitures jaunes


Mots clés : Taxis, Voitures Jaunes, Figaro Paris, Paris

Par  Alexandra Michot


Mis à jour le 10/01/2013 à 11:23 | publié le 09/01/2013 à 19:33  Réactions (26)



Les voitures jaunes peuvent, sur réservation, nous transporter dans Paris mais n'ont pas l'autorisation, comme les taxis, de «charger» un client dans la rue, de stationner aux bornes, ni de circuler dans les voies de bus.


 J'aime


149

 Tweeter

25

 +1

 Share

 Recommander

Les taxis, en grève jeudi, considèrent les véhicules de transport avec chauffeurs comme une alternative déloyale.

Depuis fin septembre 2012, on voit leur carrosserie jaune poussin circuler dans la capitale. Que font-elles? Conduire des particuliers, d'un point à un autre. Comme un taxi en somme. Et c'est d'ailleurs ce qui leur est reproché. Dernières-nées des sociétés de VTC, ou véhicules de tourisme avec chauffeur, ces voitures jaunes peuvent, sur réservation, nous transporter dans Paris mais n'ont pas l'autorisation, comme les taxis, de «charger» un client dans la rue, de stationner aux bornes, ni de circuler dans les voies de bus. Autant de droits réservés aux taxis qui obligent ces VTC à ne fonctionner que sur réservation préalable et, forcément, à soigner les services apportés au client.

Pour se faire une idée, réservation fut faite hier auprès de la société Voitures jaunes, qui compte une soixantaine de véhicules. D'abord par le biais du site Internet. Mal nous en prit car, «pour cause de navigateur obsolète», il était impossible d'y accéder. D'où un repli penaud sur le téléphone. Là, bonne surprise, contrairement aux conditions annoncées, il ne fut pas nécessaire d'être parrainé par un membre pour s'inscrire et réserver tout de suite. Le trajet demandé: la gare de Lyon au départ des grands boulevards. Un jour d'ouverture de soldes, la demande était un rien perverse. «Cela fera 21 euros, à régler uniquement par carte de crédit, directement au chauffeur». Pas besoin, donc, de s'ingénier à trouver du liquide. Ni de s'inquiéter du compteur qui tourne dans les embouteillages. La voiture, facilement repérable, arrive à l'heure dite. À l'intérieur, une petite bouteille d'eau mise à la disposition du passager et un chauffeur en costume, cravaté de jaune, salarié au mois. Mais ne pratiquant pas toujours les mêmes horaires. Selon les semaines, il peut commencer à 6 heures du matin ou à 22 heures et finir alors à 6 heures...

La conduite n'en est pas moins soignée et la dépose effectuée gare de Lyon trente minutes plus tard. Sous le regard pas très amène des taxis stationnés alentour, le chauffeur s'empresse de sortir du véhicule pour nous ouvrir la portière. Pas assez vite. Peu habituée à tant de galanterie, nous sommes déjà dehors. Mais, la nuit, savoir que le chauffeur a pour consigne d'attendre que ses clients soient entrés dans leur immeuble avant de démarrer doit être rassurant. Un petit luxe accessible donc, en moyenne 20 % plus cher qu'un taxi classique. Si ces derniers s'inquiètent et parlent de concurrence déloyale, c'est parce qu'ils payent actuellement leur licence 240.000 euros environ, quand un chauffeur de VTC ne règle qu'une cotisation de 100 euros pour exercer pendant trois ans.

La plupart des sociétés de VTC, telles qu'Uber ou Viacab, fondent donc leur développement sur des services pas toujours offerts par les taxis sous licence: la prise en charge des personnes handicapées par exemple, mais aussi de groupes de quatre ou cinq personnes sans supplément, d'animaux, de poussettes... Certes, on ne compte pour l'heure que quelque 2400 chauffeurs de VTC à Paris, pour 19.000 taxis «classiques». Mais la concurrence, pas déloyale mais réelle, va s'accroître. Depuis début janvier, Les Cabs parisiens proposent, toujours sur réservation, des véhicules munis de compteur, comme les taxis. Mais ce dernier démarre à 0, au lieu de 2,40 euros et la course d'approche n'est pas facturée. «De quoi, selon Antoine Baudoin, des Cabs Parisiens, casser à terme la pénurie de taxis qui arrange autant les centrales de réservation que les taxis. Car, avec les frais d'approche, les deux s'y retrouvent!»

GESTION DU TEMPS Comment planifier des horaires pour une activité non-stop et irrégulière

Voitures jaunes anticipe finement l'emploi du temps de ses chauffeurs

Depuis septembre dernier, Paris est sillonné de voitures jaunes au look de taxis new-yorkais. Attention, ce ne sont pas des vrais taxis, mais des véhicules de tourisme avec chauffeur, qui se réservent à toute heure du jour et de la nuit. Ce moyen de transport alternatif a été lancé par trois jeunes Français de retour d'une expatriation londonienne, contrariés de ne jamais trouver un taxi libre dans les rues de Paris.

Pour convertir les Parisiens à ce nouveau service, Voitures jaunes s'appuie sur un système d'information particulièrement performant. Ainsi, la réservation peut-elle se faire par téléphone, mais aussi via un site web ou une application smartphone dédiée. Autre avantage pour les clients : le prix de la course – calculé en fonction du trajet et de la tranche horaire – est communiqué au moment de la réservation.

Le confort high-tech des passagers a également été soigné. Ainsi, les 60 véhicules de Voitures jaunes sont équipés d'une connexion Wi-Fi et d'un dispositif de paiement par carte bancaire. A noter qu'il est aussi possible pour le client de choisir de régler la course au moment de la réservation.

Côté back office, la gestion de l'emploi du temps des chauffeurs est un élément central de l'activité de la jeune entreprise. Pour cela, ce sont les outils de



Les Renault Scenic de Voitures jaunes sont toutes équipées d'une connexion Wi-Fi.

l'éditeur Kronos qui ont été retenus, en l'occurrence Workforce Central Suite et Kronos Efficient. Ces logiciels permettent de suivre les temps de travail de chaque salarié, d'établir des plannings prévisionnels précis et même de contrôler les accès au siège

« En un clin d'œil, le gestionnaire de planning visualise les éventuels problèmes d'affectation »

de l'entreprise. « Nous avons opté pour cet éditeur étant donné ses références en matière de planification optimisée dans la gestion du personnel, mais aussi pour ses prix compétitifs », confie Mathieu Guillaume, l'un des trois cofondateurs – avec David Darmouni et Rémi Loustalet – de la société de location.

Parmi les complexités de l'application de planification, il y a tout d'abord la prise en compte d'un volume d'activité très fluctuant selon les semaines et même suivant les heures de la journée. Seconde problématique : Voitures jaunes, qui fonctionne 7j/7 et 24h/24, se doit de respecter scrupuleusement les contraintes du code du travail, particulièrement en ce qui concerne le travail de nuit et des week-ends. Sans compter que « nous prenons en compte les souhaits des chauffeurs. Certains

préfèrent travailler de nuit, d'autres de jour », précise Sébastien Gibier, consultant senior chez Kronos.

Dix semaines pour affiner les paramètres de la plate-forme

Workforce Central Suite ayant besoin de nombreuses sources d'information, aussi bien celles intégrées de façon native (prévisions d'activité) que récupérées sur l'ERP Sage de l'entreprise (données des employés), l'éditeur a mis une dizaine de semaines pour paramétrer finement l'outil. Désormais, toutes les trois semaines et par l'intermédiaire de services web, Voitures jaunes envoie à l'application en ligne une prévision du volume d'activité sur la période, calculée à partir des réservations et de données externes (volume de trafic selon les jours, horaires, etc.) « Une fois ces informations traitées, le logiciel délivre automatiquement un planning détaillé en fonction des disponibilités des chauffeurs : temps déjà travaillé, récupération, RTT (récupération du temps de travail), maladie... », précise Sébastien Gibier. En un clin d'œil, le gestionnaire visualise sur écran les éventuels problèmes d'affectation et peut rééquilibrer le planning en fonction d'un sous-effectif ou d'un sureffectif.

L'application de contrôle d'accès Kronos Efficient permet, quant à elle, de sécuriser l'accès aux locaux et de gérer le flux de salariés (téléopérateurs et chauffeurs). Les données de présence sont ainsi collectées à partir du planning ou de systèmes de pointage, puis ventilées dans des compteurs (heures supplémentaires ou de nuit, primes...) avant d'être automatiquement basculées dans la solution de gestion de paie et administrative. Côté employés, Workforce Central Suite offre une fonctionnalité appelée Employee Self Service, grâce à laquelle tous les collaborateurs peuvent consulter le planning, connaître leurs primes et poser leurs jours de congés et de RTT. ■

JULIETTE FAUCHET

L'ENTREPRISE

VOITURES JAUNES

Activité : location de courte durée de voitures avec chauffeur.

Création : septembre 2012.

Implantation : Saint-Ouen (93).

Effectif : 95 personnes.

LE PROJET

L'objectif : planifier l'activité des 60 véhicules et des 80 chauffeurs.

Les solutions : Workforce Central Suite et Efficient, de Kronos (gestion des temps, planning, absences, réservations, accès...).

Emission: *Ce soir BFM*



Emission: *Le 12:45*



Taxis : "VTC über alles", ou les raisons de la colère...

07 janvier 2013 Par Pierre PEYRARD

Recommander 156



Une voiture exploitée par une société de VTC stationnée irrégulièrement sur une station de taxis à Paris.

Une récente mésaventure vécue par l'entourage d'une décoratrice médiatique a été divulguée à ses 116 000 « followers » sur twitter. Ce buzz a récemment enflammé le réseau social et une certaine presse friande des scandales concernant les "pipoles" (et même au-delà) a largement repris l'incident en mentionnant

un "clash avec une société de taxis"...

Une course au prix du caviar !

Pourtant, c'est une société de VTC (véhicule de tourisme avec chauffeur) souhaitant garantir la disponibilité de ses véhicules malgré le pic de demandes ponctuel lors de la nuit de la St Sylvestre, qui a maintenu le concept du « yield management » pour calculer ses tarifs. Cette technique tarifaire est entre autres utilisée par les compagnies aériennes, les centrales de réservation hôtelière, et notre "chère" compagnie nationale de transport ferroviaire.

En clair, un coefficient majorateur calculé par un savant algorithme adossé à l'évolution de la demande en temps réel s'applique aux tarifs horaires et kilométriques, afin de garantir un véhicule disponible à tout moment à parc constant, quelque soit le niveau d'intensité de la demande.

Résultat : Des prix exorbitants ont été proposés ce soir là, motif du courroux de la célèbre icône du petit écran championne du marouflage à domicile. Un autre client blogger influent relatant l'affaire détaillait comment il s'était vu proposé de régler 92 euros pour parcourir 7 kms. ↗

Cette distance équivaut à peu de choses près à parcourir un trajet entre la place de la Nation et l'Etoile, et à ce tarif là, notre blogger aurait pu se payer 7 carnets de 10 tickets de métro pour rien (les transports en commun étaient gratuits cette nuit là)... ou 40 grammes de caviar.

Quelques malheureux clients habitués ou pas de ce service chic ont donc opté pour le caviar. La cuillère en argent dans la bouche en prime. Car convenez qu'il faut être bien né(e) ou parvenu(e) pour utiliser un tel service. Et les voilà qui crachent dans la soupe devant tout le monde en pratiquant l'amalgame ? Car l'opinion publique prise à témoin bien malgré elle aura retenu que *"la compagnie de taxis"* avait été traitée de *"voleurs"*, ternissant un peu plus l'image des 17 000 chauffeurs de taxi parisien... qui en l'occurrence n'y étaient pour rien !

Merci pour eux.

"Yield management pour tous !"

Et si l'avenir du taxi passait par le « yield management » ? Osons un peu pour voir... car si nous suivons les commentaires de notre blogger éclairé *"les services de limousine (comme on les appelle aux US) sont l'avenir du taxi"* (sic).

Faisons un peu de prospective : Si les compteurs horokilométriques des taxis géolocalisés étaient connectés à des centres serveurs contrôlés par la Préfecture de Police de Paris afin d'assurer le contrôle des tarifs pratiqués en plus de la sécurité publique, on pourrait également centraliser sur les mêmes serveurs les demandes anonymes géolocalisées des clients en temps réel.

On réaliserait à n'en pas douter des gains de productivité substantiels en rapprochant dans le temps et l'espace l'offre de la demande... Mais probablement pas suffisamment, au point d'éviter une majoration importante du prix des taxis aux heures de pointe pour garantir leur disponibilité. Car si on ne trouve pas de taxis aux heures de pointe, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas assez de taxis. Mais pour bien d'autres raisons dont notamment la congestion urbaine qui empire chaque année !

C'est un choix de conception du service public de transport à la demande qui nous est proposé :

Disponibilité à tout prix ou encadrement tarifaire fixé à l'année ?
D'ailleurs, pourrait-on encore parler de "service public" de transport à la demande si l'on optait pour le premier choix ?

Nous n'en sommes pas (encore ?) là.

Mais pendant que certaines sociétés de VTC n'hésitent pas déjà à pratiquer le « yield management » en optimisant leur rentabilité et leur chiffre d'affaires, les chauffeurs de taxi sont assujettis à des tarifs réglementés ajustés chaque année par la tutelle. Liberté des prix d'un côté, encadrement de l'autre. Pourtant, en dehors du transport médicalisé, le transport public à la demande n'est pas subventionné, alors que les charges d'exploitation augmentent (carburant, RSI)... Cette différence de conception tarifaire n'est manifestement pas équitable.

VTC über alles* !

Et qu'en est-il à présent des conditions d'exploitation des deux modes de transport concurrents ?

Assurément, les nouvelles technologies de communication vont plus vite que les évolutions réglementaires.

Déjà la géolocalisation permet aux VTC de capter la clientèle de rue qui tente de heler parfois désespérément un taxi aux heures de pointe. En effet, en géolocalisant les véhicules autour de soi, puis en permettant de se signaler électroniquement dans les véhicules sur les smartphones ou autres boîtiers GPS communicants embarqués, les clients peuvent alerter des VTC.

Les VTC captent donc la même clientèle que les taxis sur des trajets analogues alors qu'il leur est pourtant interdit de prendre en charge la clientèle à la volée (racolage interdit, interdiction de stationner aux endroits réservés aux seuls taxis, nécessité de disposer d'une réservation à l'avance écrite avec un prix forfaitaire convenu). Cet essor des nouvelles technologies a provoqué donc de fait une distorsion de concurrence évidente :

Rappelons qu'un chauffeur artisan doit s'endetter sur plusieurs années pour payer son autorisation de stationnement (ADS) qui s'élève aujourd'hui à Paris à 240 000 euros ! Rappelons également que les chauffeurs payent une taxe de stationnement à la ville de Paris de 18 euros par trimestre pour pouvoir stationner en attente de clientèle. Une entreprise exploitant des véhicules de tourisme avec chauffeurs ne paye pas de taxe de stationnement et 100 euros suffisent pour acquitter les droits de la licence d'exploitation.

Dans de telles conditions chacun comprendra le mécontentement des chauffeurs de taxis, surtout lorsqu'en prime, des chauffeurs de VTC indécents « squattent » les stations de taxis en recherche de clientèle alors que dans le même temps leur patron explique à la télévision aux heures de grande écoute que sa société n'est pas en concurrence avec les taxis ! (cf. photo jointe à l'article).

Cette situation se généralise partout en France, bien au delà du périphérique parisien, seuls les prix des licences et autres taxes de stationnement changent, mais partout la distorsion de concurrence est la même...

Embouteillages à prévoir...

Si vous ajoutez à ce contexte la mise en concurrence des taxis conventionnés dans le cadre de l'article 44 du PLFSS (Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale) vous obtiendrez les conditions d'une forte mobilisation pour la journée du 10 janvier de la part d'un secteur d'activité qui pèse 55 000 emplois pour 3 milliards d'euros de chiffres d'affaires : Plus d'une entreprise de taxi sur deux en région vit du transport médicalisé... Ce que craignent les artisans taxis, notamment en région, c'est l'exclusion pure et simple des appels d'offres au profit de grands groupes, compromettant la pérennité de leur activité.

Et si à la faveur d'appels d'offre remportés, des entreprises gérées selon les mêmes techniques que celles qui appliquent le "yield management" à Paris aujourd'hui remportaient des marchés publics demain ? Attention à ne pas confier l'organisation du marché du transport médicalisé à quelques trop rares fournisseurs pratiquant cette méthode de gestion... Car si on pousse la logique à l'extrême pour optimiser les comptes de la Sécu, les patients seraient tenus de se déplacer pendant les heures creuses... Certes des gains de productivité doivent être dégagés au service de l'intérêt général en matière de transport assis professionnalisé, mais l'accès aux soins pour tous, idéal républicain confronté à la réalité d'une carte de Santé redessinée sera compliqué à maintenir sans le concours des taxis.

Pourquoi alors ne pas faire confiance aux artisans taxis organisés en région parisienne et partout ailleurs en France ? Sans nul doute, le progrès apporté par les nouvelles technologies leur permettrait de réduire les heures d'attente et autres kilomètres improductifs et d'en faire bénéficier ainsi la collectivité...

** Des VTC partout !*

Emission: *Le 20 H du week end*

