



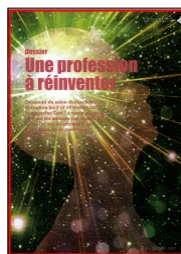
SAVE THE DATE

11^e édition du Salon des Taxis



La onzième édition du Salon des Taxis aura lieu les 9 et 10 février 2013 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles (Hall 8). Créé en 1998, le salon est le

rendez-vous des professionnels du secteur : chauffeurs, autorités de tutelles, représentants professionnels, constructeurs automobiles (10 cette année), fournisseurs de produits et de services. Le salon réunit à chaque édition plus de 5000 visiteurs professionnels. Parmi eux, 90% sont actifs et 7% en formation. Les chauffeurs sont aussi très majoritairement artisans et exercent individuellement. ■



Dossier

Une profession à réinventer

En amont du salon des taxis qui se déroulera les 9 et 10 février 2013, le magazine Taxi ! a voulu en savoir plus sur les attentes des chauffeurs de taxi et sur les perspectives d'évolution de la profession. État des lieux.

LE DOSSIER





CONJONCTURE

Un ras-le-bol général

Le 3 décembre, les taxis parisiens ont manifesté.

Une manifestation pour exprimer un ras-le-bol général et collectif à l'égard de la mairie, de la SNCF et des forces publiques. Explications et analyse avec Jean-Michel Rebours, président de l'UDTP (union de défense des taxis parisiens, adhérent de la FNAT), l'une des parties prenantes de ce mouvement.

PAR JEAN-MICHEL REBOURS, PRÉSIDENT DE L'UDTP

Il est évident que nous sommes présents à ce mouvement car tout le monde devrait s'y rendre quelles que soient les opinions de chacun. Il s'agit d'un ras le bol général de l'ensemble des taxis parisiens face à la Mairie de Paris complètement sourde à nos remarques et suggestions; à la SNCF qui

se moque complètement du confort de ses propres clients qui galèrent pour trouver un taxi dans de bonnes conditions et à la force publique qui s'acharne à verbaliser tous les collègues qui, pour déposer leurs clients, sont obligés de s'arrêter à des endroits qui ne sont pas toujours réservés à notre profession. Il faut dire que les emplacements qui nous sont réservés, et qui ne sont pas assez nombreux,

sont de plus occupés par toutes sortes de concurrences (VTC, transports de personnes à 2 ou 3 roues, etc.) qui eux ne sont pas verbalisés !

LES ORIGINES DE LA GROGNE

Il faut savoir que lors d'une réunion organisée par la Mairie de Paris, un représentant de la préfecture de Paris nous a conseillé de nous rapprocher de VINCI afin d'obtenir des

de la part des taxis parisiens

prix préférentiels pour pouvoir mettre nos véhicules dans leur parking de la Gare du Nord lorsque nous attendons nos clients faisant l'objet d'une réservation.

Nous rappelons que nous sommes le seul transport de personnes habilité à pouvoir stationner sur la voie publique en attente de la clientèle et que nous sommes également les seuls à payer des droits de stationnements à cet effet. Tous nos emplacements qui sont très insuffisants aux abords des gares et des principaux lieux touristiques sont très mal placés pour la plupart et encombrés très souvent par d'autres professionnels ou autres en toute impunité.

FOCUS SUR LA FERMETURE DES VOIES SUR BERGES

La fermeture des voies sur berges est un vieux projet récurrent de la Mairie. En effet, pour faire plaisir à une minorité de Parisiens mais, ayant sans aucun doute un poids incontestable dans les urnes, les voies sur berges devraient être fermées à la circulation.

Les conséquences pour notre profession d'une telle décision seront très préjudiciables non seulement pour nous-mêmes mais également pour nos clients ; sans oublier les conséquences fâcheuses pour les riverains qui devront subir une pollution encore plus forte de par la concentration des véhicules engagés dans des voies qui deviendront complètement saturées.

LE FAUX PROBLÈME DE LA PÉNURIE

Il nous est souvent reproché de ne pas être assez nombreux. Ceci est faux et les stations de taxis regorgent de véhicules en attente et ce pour la majeure partie d'une journée. Toutefois, lors des heures de plus fortes demandes, il est vrai que la clientèle se voit pénalisée en attendant plus longtemps que la normale pour obtenir un taxi qui se trouve bloqué dans le trafic. Les voies sur berges ne feront qu'aggraver ce constat avec une fatigue et un stress constant pour le chauffeur de taxi et, de plus, une course de plus en plus coûteuse pour le client.

Ce n'est franchement pas en aggravant le trafic que nous pourrions répondre de façon la plus adéquate à la demande de notre clientèle lors des heures d'affluence.

DES ATTENTES PRESSANTES

L'UDTP demande à la Mairie de Paris des emplacements et des accès dignes d'une capitale comme Paris aux abords de tous les lieux tels que les gares et les lieux touristiques. Il faut savoir que pour la tour Eiffel, premier site touristique de la capitale, nous nous faisons régulièrement verbaliser en déposant les touristes devant. Nous devrions les déposer à plusieurs centaines de mètres alors qu'une flopée de professionnels ou pas stationnent leurs véhicules en attente de clientèle sans en avoir le droit et ce, à des emplacements complètement interdits à quiconque. Cependant, en aucun cas, ils se font verbaliser ni pour stationnement illégal, ni pour travail illégal...

Nous ne relâcherons pas notre pression. Nous demandons

instamment à la Mairie de Paris, à la SNCF et aux pouvoirs publics concernés de nous laisser travailler et de faciliter nos transports. Nous devons être écoutés car nous sommes sans aucun doute les plus concernés quant aux changements concernant la voirie ; à moins que les difficultés actuelles ne soient clairement orchestrées de façon à renforcer encore la concurrence et à privilégier les VTC qui, à l'heure actuelle, bénéficient des meilleurs emplacements et en toute impunité et sans aucun contrôle.

Enfin, il serait difficile de parler de Paris sans évoquer un dernier point bloquant bien connu des taxis parisiens et de banlieues. Il s'agit de la réouverture du couloir sur l'A1. Il devait être rouvert à la fin des travaux de mises aux normes du tunnel de la porte de la Chapelle. Nous attendons encore... ■

MARCHÉ

« Le Salon des Taxis a participé à structurer la politique commerciale des fournisseurs du taxi »



Les chauffeurs de taxi, Marc Szperling les connaît bien ! Fondateur du salon des Taxis en 1998 et à l'aube de cette onzième édition, il est le témoin objectif des évolutions d'une profession qui a connu bien des changements. Entretien.

Depuis la première édition du Salon des Taxis en 1998, quelles sont les évolutions majeures que vous avez constatées dans la profession et ses fournisseurs ?

Marc Szperling. D'abord il faut rappeler que la première édition du Salon des Taxis a fait suite à une refonte majeure des textes qui organisent la profession. C'est la Loi de 1995, dite

Loi Pasqua et beaucoup inspirée par le Président de la FNAT d'alors, Monsieur Armand Arianer. Ce texte prévoit la cessibilité de la licence professionnelle à un tarif fixé par l'offre et la demande, constituant ainsi un pécule pour la fin de carrière de l'artisan taxi. Ce changement fut plus important pour la profession que tout ce qui est arrivé depuis...

Et même de l'avènement du Salon des Taxis, je dois bien l'admettre !

Le plus marquant pour moi c'est que, sans qu'on le remarque, la profession est en croissance constante et soutenue. Le nombre d'ADS est passé de 37000 à 53000 en quinze ans de Salon des Taxis et, avec lui, le nombre de véhicules équipés et toutes les prestations destinées aux chauffeurs bien sûr. Si quelques professionnels sont insatisfaits, la grande majorité des taxis s'accorde à constater que cet accroissement n'a pas eu de conséquences négatives sur le chiffre d'affaires. Les taxis ont su trouver des marchés (transport médical et social ou transport scolaire) et la relation de confiance avec la clientèle traditionnelle ne s'est jamais démentie. Notamment grâce aux évolutions technologiques du central-radio qui assure un meilleur confort d'exercice du métier et accroît le nombre de courses.

Le Salon des Taxis a participé à structurer la politique commerciale des fournisseurs du taxi. En 98, la plupart des constructeurs automobiles ne

distinguaient pas les ventes de véhicules destinés au taxi, les remises étaient toujours du ressort du vendeur local sans qu'une politique nationale les harmonise. Non seulement tout ceci s'est structuré mais beaucoup plus de constructeurs qu'à l'époque proposent aujourd'hui une gamme élargie de véhicules homologués. Les prestataires de services se sont multipliés jusqu'à proposer maintenant des packs tout compris : obtention du crédit, du véhicule, de l'équipement, de l'assurance, centre de gestion, jusqu'à vous trouver votre successeur lorsque vous arrêterez votre activité.

La dernière nouveauté notable est le développement des applications qui mettent le taxi en rapport direct avec sa clientèle via la géolocalisation liée aux Télécoms ou l'Internet. Cinq exposants proposeront leur solution respective sur le salon.

Lors de la prochaine édition du salon, vous distinguez trois typologies de taxis. Quelles sont-elles ? Quelles sont leurs points communs, leurs différences ?

MS. Si tous les taxis de France respectent les mêmes règles, leur tarification et surtout leurs conditions de travail diffèrent en fonction du lieu d'exercice. Ce qui entraîne des attentes professionnelles différentes que vous soyez un taxi à la campagne, un taxi en très grande ville ou un taxi en banlieue. Au sein du même département parfois, les situations sont si différentes que les solutions des uns ne valent pas forcément pour les autres. Nous distinguons donc trois types de taxi en France:

Les ruraux qui servent une clientèle régulière et qui sont intégrés pleinement dans la politique de transport des personnes organisée par leur Conseil général.

Les hyper-urbains (Paris, Lyon et Marseille intramuros) qui sont hélés et n'entretiennent aucune fidélité avec la clientèle.

Les urbains, enfin, qui sévissent partout ailleurs. Ceux-là sont difficilement assemblables tellement leurs modes de fonctionnement dépendent du lieu d'exercice et de la clientèle qui s'y trouve.

Les sujets de deux conférences sur les quatre programmées au salon seront déterminés en fonction de ces distinctions. Si les thèmes et les intervenants de ces deux conférences sont encore en cours de détermination, nous pouvons dire que le samedi après-midi nous traiterons un sujet qui intéressera les ruraux et que le dimanche après-midi ce seront les hyper-urbains qui seront visés.

Les deux autres conférences sont réservées à des sujets nationaux.

Quelles sont ces deux thèmes

de conférences à portée nationale qui vont être abordés lors de l'édition 2013 ? Pourquoi ces choix ?

MS. Les VTC constitue le premier. Créés par le législateur en 2010, ils ont été très mal perçus dans un premier temps par

teurs de personnes. Les VTC se sont vite structurés en organisation représentative et, depuis cet été, sont en discussion soutenue avec les représentants du taxi. Ce serait bien que l'ensemble de la profession soit tenue informée et adopte une

de conserver ce marché du transport médical sans trop céder sur les tarifs alors que la Collectivité cherche légitimement à réaliser des économies en préservant le confort du malade.

Combien de visiteurs attendez-vous en février prochain sur le salon ?

MS. Depuis les cinq dernières éditions nous accueillons chaque fois plus de 5000 visiteurs. Ce sont à 90% des chauffeurs de taxi ou des conjoints collaborateurs. Même s'ils viennent majoritairement d'Ile de France (65%), l'ensemble des régions françaises est représenté. C'est pourquoi tous les exposants du salon ont un réseau national de commercialisation.

Enfin bien que nous soyons tous là pour le travail, cela se passe dans une atmosphère décontractée où même les enfants (dès trois ans) sont les bienvenus. ■



les taxis qui dénonçaient une concurrence déloyale. Puis les taxis se sont massivement inscrits au Registre des transports de leur département, devenant eux-mêmes VTC et changeant ainsi les modalités de lutte contre ces nouveaux transpor-

position unique sur le territoire national.

Le deuxième sujet national concerne la Convention avec la CPAM qui est actuellement en négociation et qui doit être signée en septembre 2013. L'enjeu est évidemment

À propos du Salon des Taxis

Créé en 1998, le Salon des Taxis est devenu le rendez-vous majeur de la profession, le seul événement qui réunit dans un même lieu les autorités de tutelle, les fournisseurs, les représentants professionnels, les compagnies et les artisans eux-mêmes bien sûr.

Pour les chauffeurs de taxi, tout est gratuit : l'entrée du salon, l'accès aux conférences, le stationnement des véhicules avec lumineux devant le hall d'exposition...

La Salon des Taxis, c'est aussi : des conférences volontairement pragmatiques (elles sont enregistrées ; le contenu des débats est disponible en ligne après le salon) ; une tombola dotée par les exposants et par les organisateurs du salon ; un centre d'essai des véhicules (sur 500m², face au hall d'exposition pour tester les dernières nouveautés des constructeurs automobiles)...

Rendez-vous les 9 et 10 février 2013 au Palais des Expositions de la porte de Versailles.

Pour en savoir plus : www.salondestaxis.com