L'Autorité de la concurrence émet un avis favorable au principe des forfaits pour les courses de taxis entre les aéroports parisiens et Paris.

Publié le 08 juin 2015

L'Autorité se déclare également favorable à la mise en place d'une tarification qui, pour l'ensemble des trajets, forfaitise ce que paieront les usagers au titre des « courses d'approche » à la suite d'une réservation préalable.

Tout en saluant cette avancée ainsi que d'autres mesures de simplification favorables aux taxis et aux consommateurs, elle assortit son avis de plusieurs recommandations.

Saisie par le gouvernement d'un projet de décret permettant d'instituer des forfaits pour les courses de taxis et d'un projet d'arrêté mettant en place des forfaits aéroports pour les taxis parisiens, **l'Autorité rend un avis globalement favorable**. L'Autorité assortit par ailleurs son avis de recommandations.

1-LES FORFAITS AEROPORTS

La mise en place de forfaits entre les aéroports parisiens offre une plus grande garantie pour les consommateurs

Le projet d'arrêté met en place quatre forfaits entre, d'une part, les aéroports de Roissy et d'Orly et, d'autre part, les rives droite et gauche de Paris, aussi bien sur le marché de la maraude (prise en charge des clients sur la voie publique, aux stations situées dans les aéroports…), sur lequel les taxis jouissent d'un monopole légal, que sur le marché de la réservation préalable, sur lequel les taxis sont en

concurrence avec les VTC (voitures de tourisme avec chauffeur).

Les prix maxima envisagés par le gouvernement sont les suivants :

Prix maxima envisagés	Dans les deux sens, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris « rive
	Dans les deux sens, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris « rive
	Dans les deux sens, entre l'aéroport de Paris-Orly et Paris « rive droite »
	Dans les deux sens, entre l'aéroport de Paris-Orly et Paris « rive gauche»

Ces forfaits aéroports, en faveur desquels l'Autorité s'était prononcée dès 2009 (voir avis 09-A-51) vont dans le sens d'une meilleure protection du consommateur, notamment du touriste étranger. En effet, la réglementation tarifaire actuelle est complexe en raison de la tarification horokilométrique, qui fait varier le prix de la course selon les conditions de circulation, le trajet emprunté, l'heure de la journée et le jour de l'année.

Cette forfaitisation, qui fixe des prix plafonds, constitue une forte garantie pour les consommateurs, qui sont assurés de payer un prix fixe et déterminé en amont, quel que soit l'itinéraire emprunté par le chauffeur ou les éventuels embouteillages qu'il rencontrerait. Elle permettra par ailleurs aux taxis d'être plus attractifs par rapport aux VTC.

L'Autorité encourage le gouvernement à étendre le principe des forfaits aéroports pour des trajets entre les deux aéroports parisiens et des communes proches de Paris, voire de grandes destinations touristiques comme Disneyland Paris, ainsi que pour des trajets à partir ou à destination d'autres aéroports de grandes villes de province.

L'Autorité souhaite par ailleurs que le consommateur soit clairement informé que ces forfaits sont des prix maxima.

L'Autorité recommande d'imposer le forfait sur le marché de la maraude. Sur le marché de la réservation préalable, elle souhaite qu'il soit institué sans contrainte mais comme une option sur laquelle pourraient s'appuyer de manière volontaire les taxis. Cela permettrait à ces derniers de rivaliser à armes égales avec les VTC.

Sur le marché de la réservation préalable, où les taxis sont en concurrence avec les VTC, ces derniers peuvent pratiquer des forfaits libres ou désormais un tarif horokilométrique à la suite d'une décision récente du Conseil constitutionnel[1].

Si la possibilité d'une tarification forfaitaire peut être un avantage pour les taxis sur le marché de la maraude, les contraindre à cette seule forme de tarification sur le marché de la réservation et fixer un plafond calculé sur la base du coût moyen d'un trajet entre les aéroports et Paris, pourrait créer une distorsion de concurrence en leur défaveur.

En outre, si les objectifs de protection du consommateur peuvent justifier l'obligation pour les taxis en maraude, activité en monopole, de pratiquer le forfait maximum sur les trajets des aéroports vers Paris et inversement, cette obligation est moins nécessaire pour le consommateur sur le marché de la réservation préalable. En effet, si à son arrivée à l'aéroport, les consommateurs, et notamment les touristes étrangers, sont captifs et vulnérables (la réglementation étant complexe et mal connue), cela est moins vrai lors de leur départ vers l'aéroport dans la mesure où ils peuvent être accompagnés par leur hôtel pour réserver.

> L'Autorité est donc tout à fait favorable à ce que les taxis puissent pratiquer des forfaits pour les courses entre les aéroports et Paris mais recommande de n'appliquer cette mesure sous la forme d'une obligation accompagnée d'un montant maximum qu'au marché de la maraude et de laisser les taxis libres d'appliquer des forfaits de leur choix ou une tarification horokilométrique sur le marché de la réservation préalable.

Cette possibilité dynamiserait la concurrence non seulement entre taxis et VTC mais également entre les taxis (ou entreprises de taxis) eux-mêmes : de nouveaux entrants plus petite taille pourraient ainsi proposer des forfaits compétitifs afin de développer leur activité dans le cadre d'un marché aujourd'hui très oligopolistique.

Le montant des forfaits

Pour déterminer le montant des forfaits aéroports, le gouvernement a fait le choix de s'approcher le plus près possible du prix moyen d'une course entre les aéroports et Paris en s'appuyant uniquement sur les éléments communiqués par la centrale de réservation G7.

Sans émettre d'objection sur les montants proposés, l'Autorité, qui regrette le manque de données suffisamment fiables et exhaustives sur l'activité des taxis, renouvelle sa demande de disposer d'une telle base de données sur laquelle le gouvernement avait pris des engagements.

A ce titre, l'Autorité attire à nouveau[2] l'attention du gouvernement sur la nécessité de disposer de données publiques récentes et fiables sur l'activité des taxis afin de pouvoir fixer de façon objective les montants maxima des forfaits et les faire évoluer dans le futur.

2 -LES COURSES D'APPROCHE

La forfaitisation de la course d'approche est une mesure positive mais qui doit être simplifiée à moyen terme

La course d'approche est le trajet que le taxi parcourt entre le lieu où il se situe au moment de la réservation et le lieu de la prise en charge du client. Cette course d'approche facturée au client de façon horokilométrique est mal perçue par le consommateur qui ne dispose d'aucun moyen pour en vérifier le montant.

Le projet de texte prévoit de remplacer la facturation horokilométrique par deux forfaits (un forfait de 4 € pour une réservation immédiate, un forfait de 7 € pour une réservation différée). Pour l'Autorité, la forfaitisation de la course d'approche constitue une évolution positive tant pour les consommateurs que pour les taxis. Elle contribuera très vraisemblablement à un regain d'attractivité de ces derniers sur le marché de la réservation préalable, dans un contexte de concurrence avec les VTC.

L'Autorité s'interroge néanmoins sur le bien-fondé de la mise en place de deux forfaits, l'un en cas de réservation préalable immédiate et l'autre en cas de réservation préalable différée. La distinction entre réservation préalable immédiate et différée ne résulte en tout cas d'aucun texte législatif ou réglementaire.

Dans une logique de simplification, l'Autorité recommande au gouvernement de mettre en place à moyen terme un seul forfait au titre de la course d'approche.

3-LES SUPPLEMENTS

La tarification envisagée à partir du 4ème passager est cohérente mais doit se limiter à un supplément unique

En lieu et place du système complexe de tarification actuel qui tient notamment compte du nombre de passagers au-delà du troisième ou du nombre de bagages, le gouvernement met en place un supplément par passager au-delà du quatrième.

L'Autorité est favorable à cette mesure de simplification qui lui semble cohérente, dans la mesure où la prise en charge de plus de quatre passagers nécessite un véhicule de taille importante. Il ne semble néanmoins pas justifié de facturer un supplément par personne supplémentaire au-delà de la quatrième, dès lors que le fait de transporter six passagers plutôt que cinq n'occasionne aucun investissement supplémentaire.

L'Autorité juge donc préférable de limiter à un supplément unique le transport de plus de quatre passagers, sans que celui-ci ne soit proportionnel au nombre de personnes supplémentaires.

[1]*Décision du Conseil constitutionnel du 22 mai 2015 qui a jugé inconstitutionnelle l'interdiction du tarif horokilométrique pour les VTC.*
[2]*Dans ses avis 05-A-02, 09-A-51, 13-A-23 et 14-A-17, l'Autorité recommandait que soit mis en place un outil statistique de suivi de l'activité des taxis.*

AVIS 15-A-07 DU 8 JUIN 2015

concernant un projet de décret et un projet d'arrêté relatifs au transport public particulier de personnes

Consulter le texte intégral

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contacter par mail