

Mars 2009

Les taxis londoniens



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Les taxis londoniens

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France
15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15
Tél. : 33 (1) 77 49 77 49 – Télécopie : 33(1) 77 49 77 69
E-mail : dqcomm@iau-idf.fr –http : www.iaurif.org

Directeur général : **François Dugeny**

Directeur du Département mobilité et transport : **Alain Meyère**

Etude réalisée par :

Frédérique Prédali, chargée d'études au Département Mobilité et Transport

Julia Boulenouar, stagiaire au Département Mobilité et Transport

Indira Sivasoubramaniane, géomaticienne du Département Mobilité et Transport

Crédit photo de couverture : Julia Boulenouar

© IAU île-de-France - mars 2009

Remerciements

Nous tenons à remercier Ed Thompson, Simon Buggey et Darren Crowson, *Public Carriage Office* qui ont accepté de nous recevoir et de nous présenter l'activité taxi et mini cab et renouveler nos vifs remerciements à Darren Crowson, qui a accepté de correspondre et répondre à nos très nombreuses questions.

Nous remercions par ailleurs Maxwell Forwood, *Computer Cab* qui a bien voulu nous recevoir et nous présenter le fonctionnement de l'un des plus importants centraux radios taxis britanniques.

Synthèse

L'offre dans le Grand Londres

Sur le périmètre du Grand Londres, l'offre se répartit entre les taxis ou *black cabs*, emblématiques du paysage londonien et les véhicules de remise (petite et grande confondues) dits *mini cabs* ou *private hire vehicles*. Les véhicules de taxis sont environ au nombre de 22 000, tandis que les *mini cabs* représentent plus du double, soit près de 50 000 véhicules.

Si les deux activités sont autorisées à travailler sur le périmètre du Grand Londres, les licences de chauffeurs de taxis sont sectorielles (valables dans la partie centrale dite *Inner London* ou dans les secteurs périphériques), tandis que les *mini cabs* se concentrent principalement dans les zones résidentielles à la périphérie du Grand Londres, *Outer London*. Les deux activités se partagent les secteurs géographiques comme les clientèles. Les taxis du Grand Londres exercent davantage dans le centre où est concentrée l'activité économique, et à l'aéroport d'Heathrow¹.

Malgré ces distinctions, les motifs de recours sont les mêmes pour ces deux activités, les principaux étant liés au travail (déplacement depuis ou vers le lieu de travail, affaires de l'employeur) ou aux loisirs et achats (loisirs, sport, magasins) :

- Plus de 40% des courses réalisées en taxis et un tiers des courses en *mini cabs* sont motivées par le travail ;
- Plus d'un quart des courses en taxis et 38% des courses en *mini cabs* sont réalisées pour les achats et loisirs.

Le nombre de taxis rapporté à la population est comparable à Paris et dans le Grand Londres. Ramené à la superficie, le nombre de taxis est bien inférieur dans le Grand Londres qu'à Paris : la superficie du Grand Londres est trois fois supérieure à celle des taxis parisiens et les remises pouvant travailler sur le même périmètre que les taxis (Grand Londres), multiplient par trois l'offre. A Paris au contraire, les remises travaillent dans l'ensemble de l'Ile-de-France, soit sur une superficie vingt fois supérieure.

Territoire	Superficie	Population	Nb total de taxis	Taxis pour 1000 hab.	Taxis par km ²
Grand Londres	1580 km ²	7 512 400	21 730	2,89	13,8
Taxis Parisiens	480 km ²	5 453 000	15 600	2,86	32,5

Il est difficile de tenir compte de la remise en Ile-de-France puisqu'elle est divisée (petite et grande), que la petite remise est en voie de disparition selon les chiffres officiels et que nombre de transporteurs font de la remise en plus de leur activité principale...

¹ Parmi les cinq aéroports de Londres, seuls l'aéroport d'affaires *London City Airport* et l'aéroport d'Heathrow sont situés dans le périmètre du Grand Londres.

Territoire	Superficie	Population	Nb total de taxis et remise	Nb de véh. / 1000 hab.	Nb de véh. / km ²
Grand Londres	1 580 km ²	7 512 400 ²	70 336	9,4	44,5
Ile-de-France	12 012 km ²	11 491 000 ³	31 972 (estimation)	2,8	2,7

L'offre totale de taxis franciliens (17 740 en ajoutant les taxis des autres départements, donnée 2004) et de remise (estimée à 5 600 véhicules et 8 600 qui seraient des véhicules de plus de 9 places⁴) se traduit par un ratio de 2,8 véhicules pour 1000 habitants et 2,7 véhicules au km². L'offre francilienne est donc sans commune mesure avec l'offre londonienne : 9,4 véhicules pour 1000 habitants et 44,5 véhicules au km².

La profession

Les chauffeurs de taxis ont en très grande majorité le statut de travailleur indépendant. Etant leur propre employeur, ils peuvent choisir de s'affilier à un central radio moyennant une cotisation : environ un tiers des chauffeurs le fait. Quant aux chauffeurs de *mini cabs*, ils travaillent en majorité pour des très petites entreprises.

TfL, autorité organisatrice des transports, responsable des taxis et de la remise

Les deux activités sont réglementées par *Transport for London*, l'autorité organisatrice des transports du Grand Londres. Le *PCO*, *Public Carriage Office*, qui dépendait du *Metropolitan Police* depuis 1850, est depuis 2000 le département de TfL responsable de la délivrance des licences pour les taxis et pour les *mini cabs* et de leur réglementation.

Ce type d'organisation a l'avantage d'associer les activités taxi et *mini cab* aux problématiques globales des transports du Grand Londres et invite l'autorité organisatrice à traiter conjointement les problématiques liées aux taxis et *mini cabs* et au transport public en commun. L'intérêt de ce système de gestion tient aussi dans la possibilité d'uniformiser l'activité taxi et remise par un système de réglementation très similaire, par exemple en harmonisant les durées de validité des licences.

Les licences

Il existe plusieurs types de licences délivrées par le *PCO* :

- les chauffeurs doivent obtenir une licence « chauffeur » différente selon qu'il s'agit d'un chauffeur de taxi ou de *mini cabs*, avec pour différence essentielle que celle des taxis est limitée géographiquement ;
- le véhicule doit être certifié par une licence « véhicule », différente pour les taxis et les *mini cabs* ;
- Les entreprises de *mini cabs* doivent obtenir une licence « d'exploitation » qui varie selon la taille de l'entreprise.

² Estimation en 2005

³ Estimation en 2006

⁴ selon un travail récent sur le recensement des entreprises de transport de voyageurs : « L'offre de transport à la demande en Ile-de-France », projet de première année mené au LATTs par des élèves ingénieurs de l'ENPC en 2007-2008 (Pommier, Soulas, Edouard, Messoussi).

Ces licences ont des conditions d'obtention, des durées de validité et des périmètres de validité variables (Cf. tableau récapitulatif page suivante).

Bien qu'elles soient réglementées, les activités de taxis et de remise ne sont soumises à aucun quota de licences ni à aucune réglementation du temps de travail. La réglementation des taxis et des *mini cabs* et de leurs chauffeurs par le biais des licences vise avant tout à assurer la sécurité des passagers et à garantir une plus grande transparence du marché.

Les tarifs des courses

Le *PCO* est aussi chargé de fixer après consultation des fédérations, les tarifs des courses en taxi, le coût minimum d'une course (en 2008 égal à 2,20 livres) et la grille de fonctionnement du compteur. La grille tarifaire est élaborée sur la base d'une combinaison du moment de la journée et de la semaine, de la distance parcourue et de la vitesse du véhicule. Au début de la course, le compteur ne prend en compte que la distance, puis il intègre la vitesse à partir d'un certain temps. Si le véhicule s'arrête, le compteur continue de fonctionner sur la base du temps écoulé. Trois types de tarifs ont été introduits en 2002 pour encourager les chauffeurs à travailler la nuit et ainsi répondre à la pénurie d'offre.

De leurs côtés, les entreprises de *mini cabs* fixent librement les tarifs des courses sans contrôle ou avis de *TfL*.

Synoptique des caractéristiques Taxi et PHV

	Taxi ou Black Cab	Mini cab ou Private Hire Vehicle
Autorité organisatrice	Transport For London → Public Carriage Office (PCO)	Transport For London → Public Carriage Office (PCO)
Accès à la profession	Réglémentée par le PCO 21 ans Visite médicale + tests psychologiques+ casier judiciaire vierge « Knowledge » (formation sur 2 ans minimum, coût env. 4 500£) Permis de conduire + test de conduite	Réglémentée par le PCO 21 ans Visite médicale + tests psychologiques + casier judiciaire vierge Lecture de cartes et planification d'un itinéraire Permis de conduire + 3 ans d'expérience
Types et durée de validité des licences requises	Licence chauffeur : 3ans Licence véhicule : 1 an	Licence chauffeur : 3 ans Licence véhicule : 1 an Licence d'exploitation : 5 ans
Périmètres de validité de la licence de chauffeur	Licence <i>All-London</i> : Centre de Londres (monopole de desserte de l'aéroport d'Heathrow) Licence <i>Suburban</i> : limitée à un secteur périphérique dans le Grand Londres	Pas de limite géographique de validité
Nombre de licenciés et statut des chauffeurs	25 000 chauffeurs (21 000 sur <i>All- London</i> et 4 000 <i>Suburban</i>) Essentiellement des travailleurs indépendants	33 810 chauffeurs en 2006 (et 48 000 véhicules) Essentiellement des employés
Principaux exploitants	Quelques exploitants principaux organisés en centraux-radios dont « <i>Radio taxis</i> » et « <i>Computer Cab</i> »	Quelques 2 400 exploitants mineurs (en 2008, PCO)
Affiliation à un central radio	38% des chauffeurs (environ 8 000) Cotisation hebdomadaire d'environ 30-50 £	Tous travaillent avec un téléphone ou un standard ou un central-radio pour prendre les réservations
Durée de travail	Aucune réglementation Travaille 44 semaines / an 4,7 jours / semaine 40h une semaine-type selon l'enquête PCO, et en moyenne 40 à 50h pour les affiliés aux centraux	Aucune réglementation Travaille 44 semaines / an 5 jours / semaine 45 heures hebdomadaires en moyenne (enquête PCO)

Sommaire

<i>Synthèse</i>	2
<i>Sommaire</i>	7
<i>Préambule</i>	9
I. La profession	11
A. Présentation de l'offre	11
1. Les taxis	11
2. La remise effectuée par les <i>mini cabs</i>	13
B. Les acteurs	14
1. L'autorité de régulation des taxis	14
2. La profession	16
3. Les fédérations de chauffeurs	18
C. La réglementation	18
1. La distinction entre taxi et <i>mini cab</i>	18
2. L'accès à la profession de chauffeur	19
3. Les licences de véhicules	22
4. Les licences d'exploitation	23
5. La licence « <i>proprietor</i> »	24
6. Nombre de licences de taxi et remise	24
7. La durée du travail	25
II. Le fonctionnement pour le client	26
A. Les lieux et modalités de prise en charge	26
1. Généralités	26
2. Les pratiques de taxi collectif	26
3. Les aménagements	27
B. Les tarifs	29
1. Le barème des taxis	29
2. Les <i>mini cabs</i>	32
C. Le cas de la desserte aéroportuaire	33
1. Heathrow	33
2. Gatwick	35
3. Stansted	37
4. London City Airport	37
5. Luton	37
D. Les services spécifiques fournis par les taxis	38
1. Taxicard	38
2. Capital Call	40
III. L'usage des taxis et de la remise en chiffres	41
A. Statistiques sur les courses	41
1. Le volume de courses	41
2. Temps d'occupation des véhicules	42
3. Les pics de demande	42
4. Origines-destination des courses	44
B. Profil des clientèles	46
1. Les clients	46

2. Les motifs de déplacements	46
Conclusion	49
Bibliographie	50
Glossaire	51

Préambule

Les taxis noirs aussi appelés *black cabs* sont emblématiques du paysage londonien et participent de l'identité culturelle de la ville. Dans les déplacements quotidiens, ils occupent une place d'exception dans l'offre de transport depuis l'introduction du péage urbain en 2000 qui a réduit l'accès des automobilistes au centre de Londres, et a favorisé la circulation des taxis.

Le périmètre des taxis londoniens correspond au périmètre du Grand Londres, c'est-à-dire à la fois *Inner London* qui recouvre les *boroughs* centraux et *Outer London* qui comprend les dix-huit *boroughs* périphériques⁵. Sur ce périmètre, l'offre privée de transport individuel se répartit entre les taxis et les *mini cabs* c'est-à-dire la remise, sans distinction entre petite et grande remise telle qu'elle existe en France.

Les trente-trois boroughs du Grand Londres



Source : IAU - DMT 2009

⁵ *Inner London* est composé de : Camden, Ealing, Greenwich, Hackney, Hammersmith and Fulham, Islington, Kensington and Chelsea, Lambeth, Lewisham, Southwark, Tower Hamlets, Wandsworth, City of Westminster.

Outer London est composé de : Barking et Dagenham, Barnet, Bexley, Brent, Bromley, Croydon, Ealing, Enfield, Haringey, Harrow, Havering, Hillingdon, Hounslow, Kingston upon Thames, Merton, Newham, Redbridge, Richmond upon Thames, Sutton, Waltham Forest.

Transport for London (TfL) est l'autorité organisatrice des transports de Londres, responsable des transports publics, ainsi que du transport privé individuel sur l'ensemble du périmètre du Grand Londres. Au sein de *TfL*, le *PCO, Public Carriage Office*, est le département responsable de l'attribution des licences des chauffeurs et des véhicules de taxis et de remise.

La première partie de cette étude sera consacrée à la présentation des acteurs clés de la profession et des principales réglementations qui s'appliquent aux professionnels.

La seconde partie s'attachera à décrire l'offre de taxi et de la remise du point de vue de l'utilisateur : les aménagements existants, les tarifs des courses et la nature de la desserte aéroportuaire.

Enfin, l'analyse de données statistiques issues de la récente enquête du *PCO* permettra d'identifier les profils de la clientèle et les motifs des courses.

I. La profession

A. Présentation de l'offre

1. Les taxis

L'appellation « taxi » renvoie aux véhicules noirs symboles de Londres, aussi appelés *cabs*, *black cabs* ou *Hackney carriages* soumis à des normes strictes de réglementation. Les taxis sont autorisés à afficher des publicités sur la carrosserie et ne sont donc pas nécessairement noirs. Pour autant, leur forme caractéristique est facilement reconnaissable. Les taxis disposent d'un compteur et sont autorisés à prendre les passagers sur la voie publique. Enfin, les taxis sont autorisés à transporter jusqu'à cinq personnes avec leurs bagages.

Les logos et publicités habillent les *Black cabs*



Photos : Julia Boulenouar

Offre taxis-remise à Londres

Territoire	Nombre de taxis	Nombre de remises	Nb de taxis / 1000 hab.	Nb de remises / 1000 hab.	Total (taxis + remises) / 1000 hab.
Grand Londres	21 729	48 607	2,89	6,47	9,3

Source : Site web de Transport for London (août 2008)

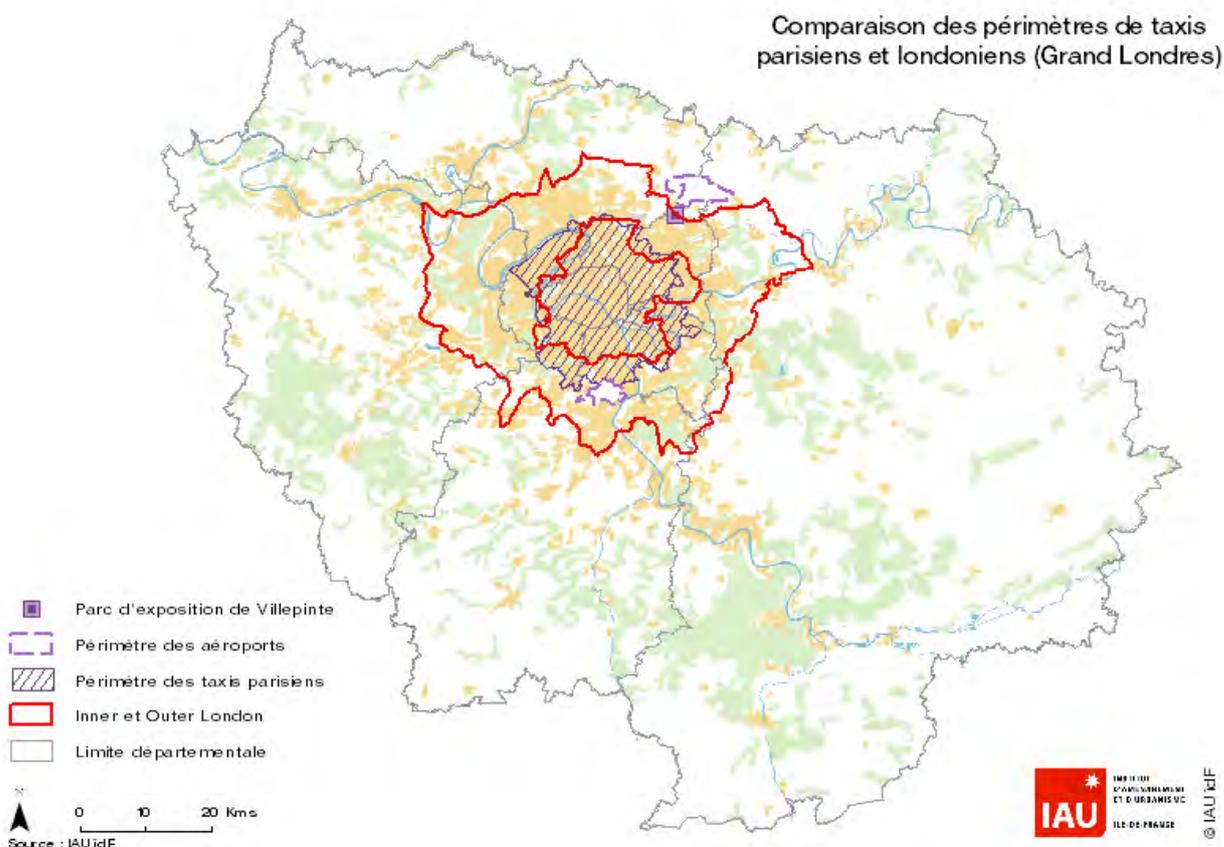
L'offre de taxis dans le Grand Londres est comparable en terme de population à l'offre de taxis dans le périmètre des taxis parisiens. Dans les deux cas, les chauffeurs de taxi travaillent dans la zone dense de l'agglomération.

Comparaison de l'offre taxis à Londres et Paris

Territoire	Superficie	Population	Nb total de taxis	Nb de taxis / 1000 hab.	Nb de taxis / km ²
Grand Londres	1580 km ²	7 512 400 ⁶	21 729	2,89	13,75
Taxis Parisiens	480 km ²	5 453 000 ⁷	15 600	2,86	32,5

Le nombre de taxis rapporté à la population est comparable à Paris et à Londres. Le nombre de taxis ramené à la superficie est bien inférieur à Londres qu'à Paris pour deux raisons :

- La superficie du Grand Londres est trois fois supérieure à celle des taxis parisiens.
- Les remises pouvant travailler sur le même périmètre que les taxis (Grand Londres), multiplient par trois l'offre. A Paris au contraire, la remise travaille dans l'ensemble de l'Ile-de-France, soit sur une superficie vingt fois supérieure.



Source : IAU - DMT 2009

⁶ Estimation en 2005

⁷ Estimation en 2006

2. La remise effectuée par les mini cabs

Les véhicules de remise, aussi appelés *mini cabs* ou *private hire vehicle* (PHV) sont définis par la loi de 1998 (*Private Hire Vehicles London Act*) comme : « Tout véhicule construit ou adapté pour accueillir moins de neuf passagers assis, conduit par un chauffeur, accessible au public pour le transport de passagers, qui n'est pas un taxi licencié ou un véhicule de service public ».

Les *mini cabs* sont des véhicules banalisés que l'on ne peut distinguer dans la circulation routière. Ils peuvent aussi bien être des véhicules classiques, des mini vans que des voitures de luxe. De fait, le terme recouvre sans distinction la petite et la grande remise.

Afin de pouvoir comparer l'offre entre les différentes métropoles européennes, ce type de véhicule sera qualifié de « remise ». Dans le Grand Londres, le nombre de *mini cabs* est deux fois supérieur à celui des taxis. A Paris, au contraire, l'activité de petite remise (au sens strict et assimilé) ne représenterait qu'un tiers du nombre de taxis parisiens.

Il est difficile de tenir compte de la remise en Ile-de-France puisqu'elle est divisée (petite et grande), que la petite remise est en voie de disparition selon les chiffres officiels et que nombre de transporteurs font de la remise en plus de leur activité principale...

L'offre totale de taxis franciliens (17 740 en ajoutant les taxis des autres départements, donnée 2004) et de remise (estimée à 5 600 véhicules et 8 600 qui seraient des véhicules de plus de 9 places⁸) se traduit par un ratio de 2,8 véhicules pour 1000 habitants et 2,7 véhicules au km². L'offre régionale est donc sans commune mesure avec l'offre londonienne : 9,4 véhicules pour 1000 habitants et 44,5 véhicules au km².

Comparaison de l'offre taxis et remise à Londres et Paris

Territoire	Superficie	Population	Nb total de taxis et remise	Nb de véh. / 1000 hab.	Nb de véh. / km ²
Grand Londres	1 580 km ²	7 512 400 ⁹	70 336	9,4	44,5
Ile-de-France	12 012 km ²	11 491 000 ¹⁰	31 972	2,8	2,7

⁸ selon un travail récent sur le recensement des entreprises de transport de voyageurs : « L'offre de transport à la demande en Ile-de-France », projet de première année mené au LATTs par des élèves ingénieurs de l'ENPC en 2007-2008 (Pommier, Soulas, Edouard, Messoussi).

⁹ Estimation en 2005

¹⁰ Estimation en 2006

B. Les acteurs

1. L'autorité de régulation des taxis

a) L'historique du PCO

En 1850, le *Metropolitan Police*¹¹ confie au *Public Carriage Office* (PCO) nouvellement créé, la responsabilité de réglementer l'industrie du taxi. Le PCO est alors une autorité uniquement chargée -jusqu'en 1998- de la délivrance de licences pour les véhicules et les chauffeurs de taxis¹². A partir de 1998, le *Private Hire Vehicles Act* introduit l'obligation pour les *mini cabs* et leurs chauffeurs d'obtenir une licence de l'autorité organisatrice. La décision de réguler le marché du *mini cab* vise d'une part à assainir la concurrence avec les taxis déjà régulés et d'autre part, à améliorer la sécurité des passagers en réduisant le nombre de chauffeurs frauduleux.

En 2000, *Transport for London* est créé, le PCO lui est transféré et devient le plus vieux département de *TfL*. Son intégration au sein de *TfL* lui donne plus d'importance et l'oblige à travailler en étroite collaboration avec les autres services de *TfL*. Le PCO participe pleinement à la stratégie globale de *TfL* et n'est plus cantonné à la délivrance des permis mais son rôle s'étend à celui de la réglementation. Il est chargé de fixer et de réviser les tarifs des courses en taxis, de désigner l'emplacement des stations de taxis¹³ ainsi que de contrôler l'affichage publicitaire sur les véhicules.

Le pouvoir du PCO s'étend à l'ensemble du périmètre de *TfL* à savoir le périmètre du Grand Londres. De fait, le périmètre des taxis et des remises recouvre le périmètre du Grand Londres¹⁴. Depuis 2001, les exploitants de *mini cabs* doivent aussi obtenir une licence d'exploitation du PCO.

TfL est responsable des transports publics et, via le PCO, de l'activité taxis et remise dans le Grand Londres. *TfL* travaille sous tutelle du ministère des transports, *Department for Transport* (*DfT*), qui fixe le cadre législatif pour toutes les autorités organisatrices de Grande-Bretagne. *DfT* est par exemple responsable de la mise en application de la loi sur l'accessibilité des taxis aux personnes à mobilité réduite. Le *DfT* sert d'appui au PCO à qui il donne des avis et conseils. *DfT* a de fait un rôle plus prescripteur dans d'autres domaines du transport qui relèvent du secteur public.

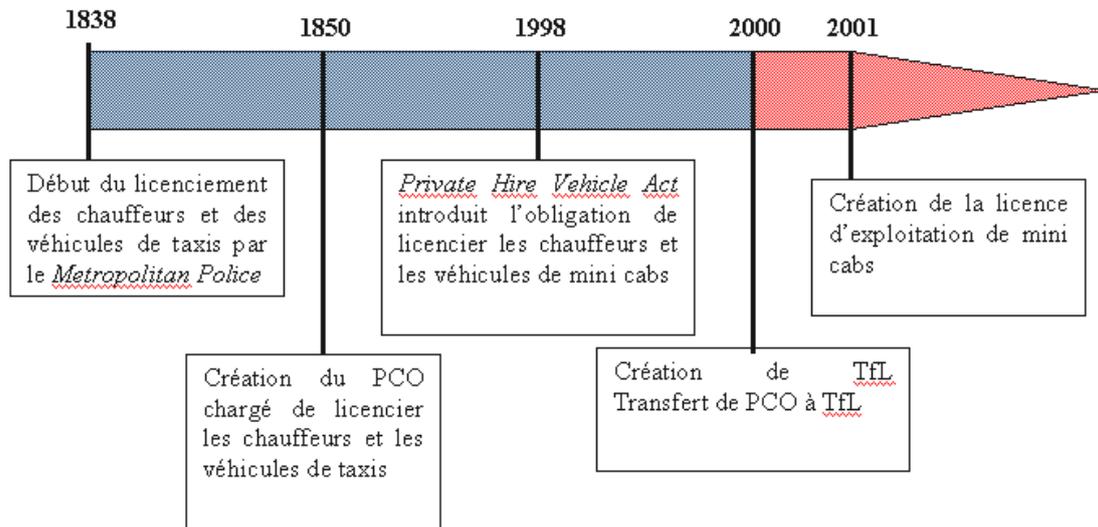
¹¹ Le « MET » est le plus grand service de police de *Greater London*. Il contrôle une superficie de 1600 km² et 7,5 millions d'habitants.

¹² Les chauffeurs de taxis sont tenus de détenir une licence depuis 1838.

¹³ Depuis mars 2007, l'émission des licences a été transférée à l'entreprise privée Société Générale de Surveillance.

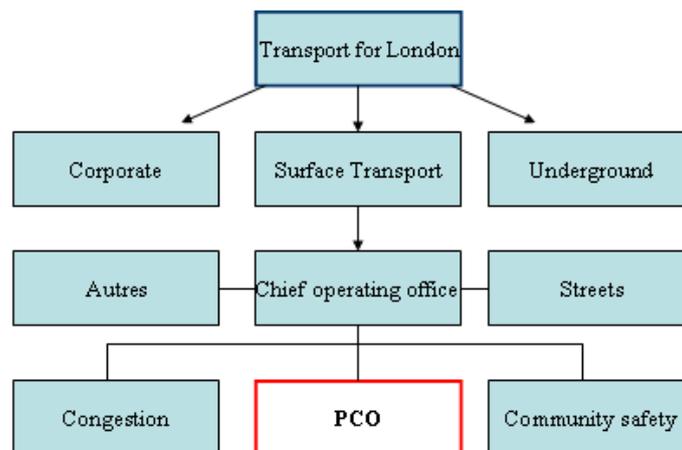
¹⁴ Attention : le périmètre des licences de taxis n'est pas équivalent au périmètre du PCO. Tous les chauffeurs de taxis ne peuvent pas circuler dans l'ensemble de *Greater London* cf. page 19.

Dates clé pour les activités de taxis et *mini cabs*



-  PCO : Autorité de licenciement
-  PCO : Département de *Transport for London* intégré à la stratégie globale des transports

Le PCO au sein de Transport for London



Source : *Transport for London*, octobre 2008

L'activité du PCO se répartit en quatre départements :

- « *Regulation* » : détermine la réglementation et fixe les normes
- « *Service delivery* » : assure la gestion au jour le jour, la délivrance de permis et prend en charge le contrôle dans la rue
- « *Strategy planning* »
- « *Projects developments* » : informatise le système papier actuel.

Au sein de la Police, le *Transport Operational Command Unit* (TOCU) et son *cab enforcement unit* aident à la mise en application des règles relatives à l'industrie du taxi et du *mini cab* et travaille en collaboration avec le PCO pour repérer les sociétés de *mini cabs* illégales.

b) Le financement du PCO

Le PCO reçoit :

- 18,4 millions de livres de recette de la vente des licences,
- 2 millions de livres de *TfL* pour le marketing
- et 2,5 millions de livres de *TfL* pour la recherche.

c) L'intérêt d'une gestion par l'autorité organisatrice de transport

D'après le *PCO*, ce système d'organisation permet une meilleure intégration des taxis et *mini cabs* au système global de transports. Lorsque le *PCO* faisait partie de la Police, il était seulement habilité à délivrer des licences de véhicules et de chauffeurs. Aujourd'hui, le *PCO* fait partie intégrante de *TfL*, et bénéficie de fait d'un budget de communication et des campagnes destinées à informer les passagers sur tous les moyens de transport. Récemment par exemple, *TfL* a mis en place une campagne appelée « *Safer Travel at Night* » destinée à sensibiliser les utilisateurs de taxis ou *mini cabs* la nuit sur la présence de chauffeurs illégaux potentiellement dangereux.

TfL a choisi de mettre en place une stratégie de communication centrée sur les besoins du passager et traite l'ensemble des modes de transport comme un tout cohérent. Comme le montre l'organigramme de *TfL* (ci-dessus), le *PCO* s'intègre dans un ensemble qui gère une partie des routes et s'enquière du niveau de trafic routier, ce qui lui permet de prendre en compte toutes les problématiques liées au transport urbain. Actuellement, une réflexion est par exemple menée sur l'utilisation de l'*Oyster Card* dans les taxis et *mini cabs*.

La position du *PCO* se situe à la charnière entre « application des lois » et « régulation », pour être plus réactif aux besoins des passagers. Pour illustrer cela, on peut citer la décision prise par le *PCO* d'assouplir les conditions de passage de l'examen de connaissance des rues de Londres (le « *Knowledge* ») afin de permettre aux chauffeurs de taxis le désirant, d'étendre leur zone de prise en charge au secteur où l'offre est notoirement insuffisante¹⁵.

2. La profession

a) Les statuts des chauffeurs de taxi

Les chauffeurs de taxis sont presque tous des travailleurs indépendants, c'est-à-dire qu'ils sont leur propre employeur.

Il n'existe que quelques entreprises de taxis exploitant plus de dix véhicules.

b) Les statuts des chauffeurs de mini cab

Contrairement aux chauffeurs de taxis, les chauffeurs de *mini cabs* sont en majorité employés par des entreprises, même s'ils ont la faculté de posséder la licence d'exploitant et être leur propre employeur.

Les chiffres du *PCO* au 16 août 2008 indiquent qu'il existe 2 433 exploitants licenciés de *mini cabs* à Londres dont la taille des sociétés (en nombre de véhicules) est extrêmement

¹⁵ Cela est valable pour les chauffeurs disposant d'une licence *Suburban* qui ont une zone de prise en charge limitée à un secteur périphérique du Grand Londres. Ceux-ci ne sont pas autorisés à prendre des clients dans la zone centrale de Londres, et comme les taxis du centre sont occupés dans l'hyper centre, il existe une ceinture entre *Inner* et *Outer London* où l'offre en taxis est déficitaire.

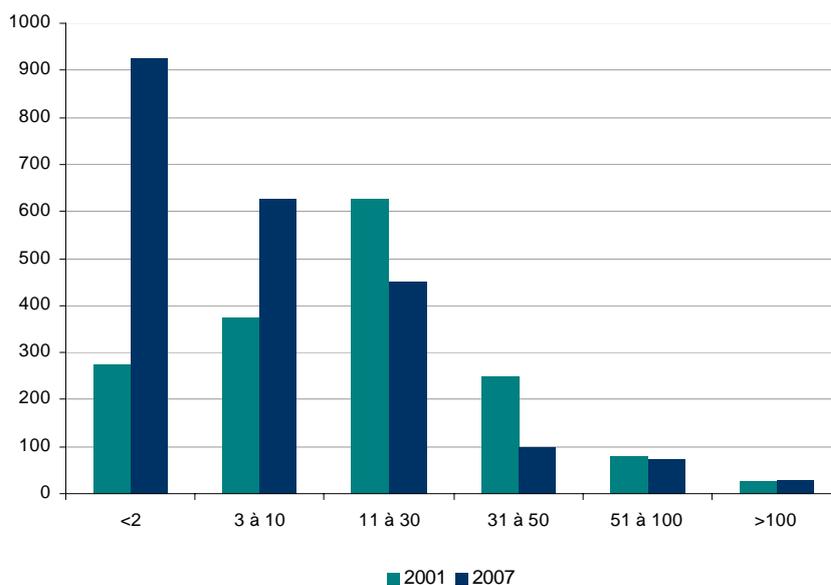
variable. Généralement, les autorités opèrent une distinction entre les propriétaires d'un ou deux véhicules (petits exploitants) et les exploitants dits standards, propriétaires d'au moins trois véhicules.

En 2001, le nombre d'exploitants de *mini cabs* était estimé à 1 600, parmi lesquels 280, soit 17%, sont de petits exploitants.

En 2007 : sur un total de 2 200 exploitants, le nombre de petits exploitants a doublé et représente 42%. Le graphique ci-dessous met en évidence la réduction de la taille des exploitants et la majorité croissante des très petits exploitants depuis 2001.

Evolution des effectifs des sociétés d'exploitants de *mini cabs*

(en abscisse, le nombre de véhicules par société, en ordonnée le nombre de sociétés)



Source : PCO, mai 2008, Consultation on proposed changes to structure of private hire operator licence fees

c) Les centraux radio

Les centraux radio taxis sont des entreprises indépendantes qui n'ont pas besoin d'obtenir une licence du PCO. Ces entreprises se sont développées dès les années 1950 à partir de groupes de chauffeurs indépendants utilisant des circuits radios pour communiquer qui ont vu leur intérêt à former des coopératives.

Ces coopératives ont depuis fusionné ou été rachetées, d'autres sont devenues des sociétés anonymes ou des filiales de sociétés cotées en bourse.

Les principaux centraux de taxis sont : *Radio Taxi*, qui compte 6 000 affiliés, *Dial a Cab*, *Computer Cab* et *Xeta*.

L'avantage de l'existence de ces centraux pour TfL est qu'ils relaient l'information relative aux normes et réglementations en vigueur auprès des chauffeurs.

Selon l'enquête du PCO (2006), le nombre total de chauffeurs de taxis affiliés à un central radio est estimé à 8 000, soit 38%. Ce nombre est stable depuis 2003. Les taxis *Suburban* ont davantage tendance à s'affilier que les taxis *All-London* qui travaillent davantage dans le centre de Londres et à l'aéroport d'Heathrow (48% contre 36%).

3. Les fédérations de chauffeurs

Le nouveau maire du Grand Londres, Boris Johnson a nommé au siège du comité exécutif de *TfL* (*TfL Board*) deux représentants (un pour chaque activité taxi et *mini cab*). Récemment, l'inspection des véhicules de taxi et de *mini cab* a fait l'objet d'un projet de loi présenté au comité exécutif de *TfL*. Les deux représentants ont dû donner leur point de vue sur le sujet.

a) Les fédérations représentant les chauffeurs de taxi

Il existe plusieurs fédérations chargées de représenter les intérêts des chauffeurs de taxi. Les fédérations les plus importantes sont au nombre de trois et représentent au total 10 000 chauffeurs de taxis : *London Taxi Drivers Association*, *Unite Unions*.

London Cab Drivers Club fondé en 1989 sous le nom de *Metrocab Club* pour représenter les intérêts des propriétaires de *metrocabs* (premiers taxis). Il s'agit d'une organisation mutuelle à but non-lucratif. Ses membres versent une cotisation et reçoivent en échange une représentation légale en cas de poursuite judiciaire ou de conseil disciplinaire. Cette fédération assure la liaison entre le *PCO* et les chauffeurs et représente les intérêts de la profession auprès des autorités.

Certains chauffeurs peuvent être membres de plusieurs organisations professionnelles. Elles ont pour rôle de protéger les chauffeurs et de les représenter auprès du *PCO*. De manière générale, les fédérations sont très actives. Elles sont consultées par le *PCO* sur la tarification et le choix de localisation des stations de taxis.

b) Les fédérations représentant les chauffeurs de mini cab

Il existe aussi des fédérations chargées de représenter les chauffeurs de *mini cab*. Les deux plus importantes sont la *Licensed Private Hire Car Association* (Association officielle des véhicules de location) qui comprend 150 entreprises, 15 000 chauffeurs et 1 000 compagnies enregistrées et la *National Private Hire Association*.

Il en existe quatre au total qui ne représentent pas la majorité des chauffeurs. Elles sont souvent liées aux exploitants. Comme les fédérations de taxi, elles aussi sont consultées par *PCO* sur la révision des politiques relatives à l'activité des *mini cabs*.

C. La réglementation

A Londres, ni les taxis ni les *mini cabs* ne sont assortis de quotas. En théorie, l'accès au marché est libre et quiconque satisfait aux exigences peut se lancer dans la profession.

1. La distinction entre taxi et mini cab

Les chauffeurs de taxi *All-London* (21 000) peuvent travailler dans l'ensemble du Grand Londres, mais la grande majorité choisit de travailler dans la zone centrale *Inner London*, ou sur les liaisons avec l'aéroport d'*Heathrow*.

Les chauffeurs de taxis *Suburban* (4 000) sont cantonnés pour la prise en charge des clients à des secteurs distants d'environ 9 km d'*Inner London*.

De cette répartition géographique du travail entre les deux types de licences, il résulte une pénurie de taxis autour de la zone centrale, correspondant à une distance de 6-9 km d'*Inner London*.

Les *mini cabs* n'ont pas de restrictions liées au périmètre de travail. Cependant, ils travaillent moins dans *Inner London*, zone moins dense, plus touristique (et la réservation d'un *mini cab* implique une connaissance des numéros d'appel ou de la localisation des bureaux de réservation, ce qui ne peut être le cas des touristes ou des personnes mal avisées) et où ils n'ont pas l'aisance de circulation des taxis qui empruntent les couloirs de bus. De fait, les *mini cabs* se concentrent plutôt dans *Outer London*, la partie périphérique du Grand Londres.

2. L'accès à la profession de chauffeur

Le *PCO* délivre trois types de licences : des licences de chauffeur, des licences de véhicule et des licences d'exploitation. Toutes concernent indifféremment taxis et *mini cabs* à l'exception des licences d'exploitation qui ne concernent que les taxis.

a) Les licences de chauffeurs de taxi

A Londres, l'accès à la profession est réglementée par un système de licence de capacité professionnelle depuis 1838, émis par le *PCO* depuis 1850. Tous les chauffeurs de taxi, propriétaires ou non du véhicule de location doivent obtenir cette licence pour être autorisés à conduire un taxi dans le Grand Londres. Les licences de chauffeurs de taxi sont assorties de périmètres de validité, qui dépendent du type de licence choisi.

La licence *All-London* est valable dans l'ensemble du Grand Londres et à l'aéroport d'*Heathrow* et permet au chauffeur de taxi de prendre des clients dans l'ensemble de ce périmètre.

Les candidats à la licence *Suburban* doivent choisir un des neuf secteurs d'*Outer London* (qui ne suivent pas nécessairement les frontières des *boroughs*). Il leur est également possible d'obtenir une licence pour plusieurs secteurs (généralement deux mitoyens). La licence *Suburban* est seulement valable dans les secteurs choisis par le chauffeur licencié, ce qui limite sa zone de prise en charge.

Les chauffeurs ont pour obligation de prendre un client dans le périmètre de leur licence et doivent accepter toute course jusqu'à 18 kilomètres (12 miles) dans le Grand Londres. En dehors du périmètre de leur licence, ils ne sont pas autorisés à prendre des clients.

Les différentes zones de banlieue pour la licence *Suburban*



Numéro de zone	Boroughs	Nombre de licences
1	Enfield, Haringey, Waltham Forest	154
2	Barking & Dagenham, Havering, Newham, Redbridge	879
3	Bexley, Greenwich, Lewisham	299
4	Bromley	277
5	Croydon	470
6	Merton, Sutton	564
7	Hounslow, Kingston upon Thames, Richmond upon Thames	379
8	Ealing, Hillingdon	354
9	Barnet, Brent, Harrow	285
Total	22 boroughs	3661

Source : Transport for London, août 2008

Sur 25 000 chauffeurs de taxis, 21 000 détiennent la licence *All-London* aussi appelée *Green badge* qui les autorise à travailler dans le Grand Londres et 4 000 conducteurs possèdent la licence *Suburban* ou *Yellow badge* qui limite la zone de prise en charge à un secteur d'*Outer London*. De manière générale, les candidats à la licence *Suburban* choisissent rarement plus d'un secteur. Le secteur choisi correspond le plus souvent à leur quartier d'habitation. Il en résulte que certains secteurs sont mieux pourvus que d'autres, parfois déficitaires en taxis.

Pour obtenir la licence de chauffeur de taxi, le candidat doit être âgé de 21 ans, ne doit pas avoir d'antécédents judiciaires, disposer d'un certificat médical et valider sa connaissance de Londres par le test du *Knowledge* qui consiste à connaître avec précision les 25 000 rues et points d'intérêt d'*Inner London* ainsi que les artères principales dans l'ensemble du Grand Londres. La formation peut se faire seul, dans une école privée, ou par un central comme *Com Cab* qui dispense des cours en échange d'une affiliation de six mois du chauffeur après l'obtention de la licence. Le *PCO* ne dispense aucun cours mais fixe les standards et effectue les tests de validation finaux. Le

« *Knowledge* » est valable à vie, sauf pour les chauffeurs s'arrêtant de travailler pendant une longue période. Ils doivent dans ce cas, revalider l'examen. Une connaissance moins approfondie du centre de Londres suffit pour les candidats à la licence *Suburban*, qui doivent néanmoins connaître en détail le secteur choisi.

En moyenne, l'acquisition du *Knowledge* prend trois ans et demi pour un chauffeur *All-London*, et deux ans pour un chauffeur *Suburban*. Les candidats peuvent postuler à partir de 18 ans pour le *All-London Knowledge*, et à partir de 21 ans pour le service de banlieue. Il n'existe pas de limite supérieure d'âge pour être candidat à la licence de chauffeur de taxi.

b) Les licences de chauffeurs *mini cabs*

L'obligation de détenir une licence pour les chauffeurs de *mini cabs* date de 1998. Il a fallu attendre 2003 pour que l'ensemble des chauffeurs de *mini cabs* ait obtenu une licence du *PCO*.

Contrairement à celles des taxis, les licences de chauffeurs de *mini cabs* ne sont pas limitées à un périmètre.

L'accès à la profession de chauffeur de *mini cabs* est réglementé depuis 2003, avec des critères d'admission différents de ceux des chauffeurs de taxis.

Critères d'accès à la profession de chauffeur

Critères	Chauffeur de taxi	Chauffeur de remise
Age	21 ans	21 ans
Vérification du casier judiciaire	oui	oui
Etat de santé	DVLA Group 2	DVLA Group 2
Compétences d'orientation	« <i>knowledge</i> »	Lecture de cartes et planification d'un itinéraire
Compétences de conduite	Permis de conduire + DSA test de conduite pour taxi	Permis de conduire + 3 ans d'expérience de conduite

Source : *Transport for London*, août 2008

Pour obtenir la licence de chauffeur de *mini cab*, les candidats doivent notamment valider le test de connaissance topographique sur les routes locales et les points d'intérêt. Comme les chauffeurs de *mini cabs* peuvent planifier leur itinéraire, l'examen requiert une connaissance moins approfondie des rues du Grand Londres par rapport au « *Knowledge* ».

Du fait d'une plus grande facilité de l'examen, les chauffeurs de *mini cabs* représentent mieux la diversité ethnique que les chauffeurs de taxis, avec 28% d'entre eux d'origine asiatique et à 13% d'origine africaine (contre seulement 5% des chauffeurs de taxis d'origine étrangère). Ils sont également en moyenne plus jeunes que les chauffeurs de taxi¹⁶ : 45% des chauffeurs de *mini cabs* ont moins de 45 ans alors que deux-tiers des chauffeurs de taxi ont plus de 45 ans. L'enquête du *PCO* réalisée par GfK en 2006 indique qu'un tiers des chauffeurs de taxis conduisent depuis plus de vingt ans.

¹⁶ Une campagne lancée en 2005 à l'initiative de l'ancien maire de Londres Ken Livingstone, destinée à attirer davantage de personnes d'origine africaine ou asiatique dans la profession, pour faire face au vieillissement de la profession tout en représentant mieux la diversité ethnique caractéristique de Londres.

3. Les licences de véhicules

a) Les taxis

Tout véhicule de taxi doit obtenir une licence du PCO pour circuler à Londres. La majorité des 20 000 taxis licenciés à Londres appartient à des conducteurs licenciés. Un certain nombre de taxis appartient à des individus ou entreprises qui louent les véhicules à des conducteurs nouvellement licenciés. Pour obtenir la licence « taxi de Londres », le véhicule doit répondre aux normes fixées par le PCO qui sont les suivantes :

- Les véhicules doivent présenter un rayon de braquage assez court permettant de faire un demi-tour dans une largeur de 7,62 mètres (soit 25 pieds)¹⁷ ;
- Ils doivent avoir une très grande durée de vie ;
- La cabine du conducteur doit être isolée de celle des passagers pour parer aux risques d'agression ;
- Le toit doit être suffisamment haut ;
- Le véhicule doit être accessible aux personnes en fauteuil roulant. Pour être conforme, il doit disposer d'une rampe d'accès, de poignées facilement visibles et d'un harnais pour attacher le passager dans son fauteuil. Depuis 1997, la totalité des taxis sont équipés pour accueillir un passager en fauteuil roulant ;
- Le véhicule doit être conforme aux normes antipollution Euro IV.

Pour vérifier le respect de ces normes, le PCO impose aux taxis des inspections obligatoires annuelles des véhicules¹⁸, des inspections à mi-année¹⁹, et des inspections inopinées dans la rue.

La valeur d'un véhicule de taxi est estimée 32 000 livres en moyenne²⁰- 35 000 livres selon le PCO.

L'âge moyen de la flotte est de 7,5 ans pour les taxis. Peu d'entre eux ont plus de dix ans. Les taxis du Grand Londres deviennent pour la plupart des voitures de location lorsqu'elles ne sont plus utilisées comme taxis. La proportion de chauffeurs de taxis propriétaires est estimé à 60%.

Seulement 20% des véhicules sont partagés entre plusieurs chauffeurs. Dans ce cas, l'un d'entre eux doit disposer d'une licence *proprietor* (cf. paragraphe 5 p.23)

Toute personne de plus de vingt et un ans qui répond aux critères d'éligibilité peut devenir propriétaire d'un taxi licencié. Les critères sont les suivants :

- Casier judiciaire vierge
- Ne jamais avoir été propriétaire d'un taxi auparavant
- Avoir une bonne réputation commerciale et un équilibre financier
- Avoir un véhicule adapté et une assurance adéquate : les propriétaires de taxis doivent se munir d'une assurance dont la valeur est estimée à 1 600£ par an (en 2002)²¹. Le propriétaire est responsable de la maintenance du véhicule selon les

¹⁷ *London Taxi International* (LTI) est le seul constructeur de taxi et produisant les célèbres taxis noirs de Londres. La compagnie produit 30 000 véhicules (modèle TX4) par an.

¹⁸ La Société Générale de Surveillance réalise l'inspection de tous les véhicules une fois par an selon les informations contenues dans le *Taxi Vehicle Inspection Manual*. Le propriétaire est informé trente jours avant du passage de l'inspecteur. Si le véhicule ne répond pas aux critères techniques, il est ré inspecté plus tard pour vérifier que les modifications ont été opérées. L'inspection a un coût de 178£.

¹⁹ Elles s'appliquent aux taxis licenciés après le 2 avril 2007 et a pour objectif d'améliorer les résultats de l'inspection annuelle précédente. Si le véhicule n'est pas validé par l'inspecteur, le chauffeur ne peut plus travailler jusqu'à ce que le problème soit résolu.

²⁰ londontaxitour.com

²¹ OAFF B., *Black-cab drivers*, The Observer, novembre 2002

standards du *Public Carriage Office*, il lui appartient de renvoyer les licences expirées au *PCO* et de consigner les chauffeurs du véhicule.

b) *Les mini cabs*

L'obligation de détenir une licence pour les véhicules de *mini cabs* date de 1998. En 2004, l'ensemble de la flotte a obtenu une licence par le *PCO*. Les chauffeurs de *mini cabs* peuvent être propriétaires de leurs véhicules ou les louer auprès des entreprises pour lesquelles ils travaillent. Par exemple, l'entreprise *Addison Lee* n'utilise que des *Ford Galaxy* ou *VW Sharrans* qu'elle peut louer aux chauffeurs de *mini cabs*.

Les propriétaires de *mini cabs* doivent obtenir une *PHV licence* par le *PCO* qui contrôle chaque année la conformité du véhicule aux exigences requises²² : la remise doit être effectuée par des véhicules de quatre roues (au moins), légers, et sans publicité. Ils doivent pouvoir accueillir au plus neuf passagers dont le chauffeur, doivent être reconnus comme confortables et sûrs par *TfL*, et ne doivent pas se confondre avec un taxi. Les véhicules licenciés doivent être équipés de deux disques pour être identifiés comme *Private Hire Vehicle (PHV)*. Le disque consiste en un panneau central et un anneau coloré. Ces disques sont nécessaires en cas de contrôle.

Un *mini cab* licencié identifiable par l'autocollant sur le pare-brise arrière



Photo : Frédérique Prédali

Contrairement aux taxis, il n'existe pas de réglementation relative à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux véhicules de *mini cabs*. Pour autant, certaines entreprises de *mini cabs* choisissent d'équiper leurs véhicules pour les rendre accessibles, tandis que d'autres se spécialisent dans le transport de personnes à mobilité réduite.

L'âge moyen de la flotte de *mini cabs* est de 6,5 ans, soit légèrement plus jeune que les taxis plus robuste du fait de la fabrication spécifique.

4. *Les licences d'exploitation*

L'obligation d'obtenir une licence d'exploitation de *mini cabs* a été instauré par le *PCO* en 2001. Tous les exploitants ont obtenu une licence entre 2001 et 2002.

²² Le contrôle technique et de conformité est également assuré par la SGS.

Le PCO délivre deux types de licences d'exploitation, en fonction de la taille des entreprises de *mini cabs* : l'une pour les exploitants ayant un ou deux véhicules et l'autre dite standard pour les exploitants ayant plus de deux véhicules.

Elles sont valables cinq ans et leur prix varie entre 1 200£ pour les petits exploitants et 2 400£ pour les exploitants standards.

Notons que cette licence n'existe pas pour les taxis puisque les chauffeurs de taxis sont essentiellement indépendants. Il n'existe donc pas d'exploitant à proprement parler.

5. La licence « proprietor »

La licence *proprietor* est une licence délivrée par le PCO aux propriétaires de taxis londoniens. Cette licence est réservée aux propriétaires de taxis qui ne disposent pas de la licence de chauffeur de taxi, mais qui peuvent louer leurs véhicules à des chauffeurs de taxis licenciés. Les détenteurs de la licence ont la responsabilité de maintenir en l'état du véhicule selon les normes du PCO, de retourner au PCO les plaques d'immatriculation périmées et de tenir un registre des chauffeurs conduisant le véhicule.

6. Nombre de licences de taxi et remise

Tableau récapitulatif des licences délivrées par PCO

		Nombre de licences	Durée de validité	Coûts d'acquisition
Taxi	Licence chauffeur	24 736	3 ans	199£ (1)
	Licence véhicule	22 000	1 an	71£ (2)
Mini Cab	Licence exploitant	24 000	5 ans	550£ pour un petit exploitant ou 1707£ (3)
	Licence chauffeur	51 799	3 ans	157£ (4)
	Licence véhicule	48 000	1 an	27 £ (5)

Source : Site web de Transport for London, août 2008

(1) Ce prix ne prend pas en compte les frais administratifs (frais de dossier : 50£, test écrit : 50£, frais du *knowledge* : 150£ pour les candidats à la licence *Suburban* et 200£ pour les candidats à la licence *All-London*, test de conduite : environ 100£), soit un total de 350£ à 400£ selon le type de licence. La licence coûte donc entre 550£ et 600£. Il est difficile de calculer les coûts réels de préparation mais un candidat à la licence a listé ses dépenses. Le prix approximatif de l'obtention de la licence de chauffeur de taxi s'élèverait à 4700£ (préparation et licence).

(2) Ce prix ne prend pas en compte les frais de dossier et d'inspection qui s'élèvent à 107£.

(3) Ce prix ne prend pas en compte les frais de dossier d'inspection qui s'élèvent à 703£ et les autres frais administratifs de l'ordre de 25£.

(4) Ce prix ne prend pas en compte les frais de dossier qui s'élèvent à 105£.

(5) Ce prix ne prend pas en compte les frais de dossier et d'inspection qui s'élèvent à 82£.

Les licences sont renouvelables sans limite d'âge ni de nombre à partir du moment où le candidat continue de remplir les conditions requises.

7. La durée du travail

Il n'existe pas de législation relative à la durée de travail des chauffeurs de taxis ni de ceux de la remise. L'enquête du *PCO* (2006) révèle que les chauffeurs de taxis et mini cabs travaillent en moyenne 44 semaines par an.

D'après cette enquête, un conducteur de taxi travaille une semaine-type un peu moins de 40 heures, sur 4,7 jours. Deux-tiers des heures travaillées sont réalisées entre lundi et vendredi, dans la tranche horaire 6h-20h. En moyenne, les chauffeurs travaillent 7,5h / jour, ce qui correspond à 12,6 courses.

A partir de ces statistiques, il est possible d'estimer le nombre de taxis présents dans chaque jour dans les rues de Londres à 14 580.

L'enquête fait également ressortir une différence notable entre les chauffeurs licenciés *Suburban* qui travaillent une heure de plus que la moyenne (soit 8,6 h/jour) pour un nombre de courses moins important (11).

Les chauffeurs de taxis gagneraient d'après les données de l'enquête *PCO* 2006 près de 30 000 livres par an²³. Les revenus des chauffeurs affiliés à un central varient en fonction du central mais il semblerait qu'ils travaillent plus que la moyenne d'après les revenus hebdomadaires annoncés par *Com Cab* de l'ordre de 700-800 £ par chauffeur.

Les chauffeurs de *mini cabs* travaillent cinq jours par semaine pour une durée moyenne hebdomadaire de 45 heures, selon l'enquête du *PCO* (2006). Les heures effectuées les jours de semaine (6h-20h) correspondent à 64% du temps total hebdomadaire, contre 67% pour les chauffeurs de taxi.

Ils gagneraient en moyenne 21 600 £/ an d'après les données de l'enquête *PCO* 2006. Cependant, le temps de travail n'étant pas réglementé, ils peuvent rouler davantage et augmenter leurs revenus.

²³ 23 000£/ an selon *The Guardian*, 2008 ; 30 000£/ an selon *The Londoner*, juin 2006

II. Le fonctionnement pour le client

A. Les lieux et modalités de prise en charge

1. Généralités

a) Les taxis

Le client peut héler un taxi dans la rue, le prendre à une station de taxi ou le réserver à l'avance par téléphone. Il existe sept numéros de centraux d'appel, permettant à l'utilisateur de réserver un taxi à l'avance. Un supplément de 2£ s'ajoute au prix de la course pour les réservations faites par téléphone.

Les taxis étant autorisés à prendre les passagers sur la voie publique, peu d'entre eux sont affiliés à un central-radio. A Londres, les principaux centraux sont : *Dial a Cab*, *Radio Taxis*, *Computer Cab Plc* et *Xeta*. Environ 8 000 chauffeurs de taxis sur 24 736, soit un tiers travaillent avec des centraux radio. Le *Com Cab radio circuit* offre un service de central-radio sans frais d'entrée pour les chauffeurs, *Xeta* propose un service de taxis depuis 2003 qui permet une localisation instantanée des taxis par GPS. Ces centraux d'appel entrent en concurrence avec les centraux radio des remises alors que les *mini cabs* sont soumis à une réglementation moins stricte.

Les conducteurs doivent accepter toute course jusqu'à 18 kilomètres (12 miles) et 32 kilomètres (20 miles) à partir de l'aéroport d'*Heathrow* ou jusqu'à une durée d'une heure si la destination est dans le Grand Londres, sauf pour une raison valable. Le conducteur n'est pas obligé d'accepter une course si la destination est hors du Grand Londres et le tarif d'une telle course peut être négocié entre le conducteur et le client.

b) Les mini cabs

Selon le *Criminal Justice and Public Order Act* de 1994 *section 167*, les *mini cabs* doivent être réservés à l'avance et ne sont pas autorisés à prendre des passagers « à la maraude »²⁴. La totalité des *mini cabs* est dotée d'un système radio.

Certains sont reliés à un central radio qui enregistre les demandes des clients et organise les courses. Les plus petites entreprises peuvent ne pas disposer d'un système sophistiqué et utilisent des téléphones individuels ou la réservation par Internet. Les chauffeurs sont généralement propriétaires de leurs véhicules et reversent une contribution financière au central-radio dont ils dépendent.

2. Les pratiques de taxi collectif

Depuis 1998, il existe des agents pour organiser les taxis collectifs depuis les « *Marshalled ranks* », ces stations de taxis encadrées par du personnel du *PCO* :

- au départ de la station de taxi de la gare de Paddington, en direction de Central London et d'autres destinations demandées comme l'aéroport d'*Heathrow* ;
- Buckingham Palace lors des « *garden parties* » en direction de Central London ;
- lors des tournois de tennis à Wimbledon depuis les cours en rabattement vers le métro ;
- le soir et la nuit depuis 6 stations pour les taxis et 3 points de prise en charge pour les *mini cabs* : selon des périodes fixées pour chaque station : au plus tôt à 22h et

²⁴ se dit des taxis qui roulent à la recherche de clients.

au plus tard jusqu'à 3h30, au moins les vendredis et samedis, voire tous les soirs. Ces « *Marshalled ranks* » sont des stations de taxis encadrées par du personnel du *PCO*, destinées à sécuriser les trajets de nuit en taxis ou *mini cabs* aux arrêts déterminés. C'est l'agent qui organise des « taxis collectifs » en associant les personnes voulant se rendre dans le même quartier.

Par exemple, depuis la station de taxi de la gare de Paddington, un agent « *share marshal* » organise tous les matins (de 8h30 à 10h30) en semaine des départs de taxi en groupant les clients afin qu'il y ait suffisamment de taxis pour tous les clients. En 2007, 78 500 clients ont partagé des taxis depuis Paddington, économisant ainsi 42 000 courses.

Pour le client, le principal avantage est l'économie réalisée sur un trajet en taxi, d'une part parce que le taxi est partagé et d'autre part parce que le tarif est forfaitaire et connu à l'avance (selon la zone : 5£, 6,5£ ou 8,5£). Ces tarifs sont fixés par *TfL* de manière à ce que les chauffeurs gagnent davantage par course. En revanche, les prix ne sont pas fixés pour les stations fonctionnant la nuit.

Cette politique a été initiée pour encourager les personnes à partager des taxis afin de réduire la congestion et la pollution dans *Central London*. Les avantages sont pour les clients des économies en coût et en temps (puisque le temps d'attente d'un taxi peut être long à des endroits comme Paddington), ainsi que la possibilité « de rencontrer des personnes intéressantes » (d'après le site de *TfL*).

Parallèlement, une autre pratique de taxi collectif s'est développée à l'initiative de l'entreprise *Liftshare* qui proposait jusque-là de mettre en contact via son site Internet des personnes souhaitant partager leur véhicule ou trouver un covoiturage²⁵. Elle a ensuite étendu cette pratique aux modes piéton, vélo et taxi. Pour les taxis, cela revient à mettre en contact des personnes (via le site dédié www.taxibudi.com) qui par exemple souhaiteraient se rendre à l'aéroport au même moment.

3. Les aménagements

a) Les stations

Les stations de taxi sont destinées à mettre à disposition du public un emplacement fixe d'où il peut appeler ou attendre un taxi. Les taxis sont autorisés à prendre des clients à l'arrêt. Il existe environ 500 stations de taxis à Londres, localisées en majorité aux principales gares, à proximité des plus grands hôtels et des centres commerciaux. La moitié d'entre eux sont situés dans les boroughs de *Kensington* et *Chelsea*. Les stations de taxis sont presque toutes prises en charge par le *PCO* à l'exception des stations localisées à proximité de *Liverpool Street* qui sont gérées par *City of London*.

b) Les bornes d'appel et Cabwise

Les bornes d'appel sont très rares dans *Greater London*, il en existe quelques unes dans *Outer London*. Etant donné que les chauffeurs de taxis sont tous indépendants, l'installation de bornes est laissée à la charge des chauffeurs et des associations. En revanche, le *PCO* met à disposition des voyageurs un service d'information appelé

²⁵ Principale entreprise du secteur par son nombre d'abonnés, c'est le partenaire de *TfL* pour le covoiturage, et il est possible depuis le site de *TfL* de s'y abonner.

« *Cabwise* » destiné à éviter les chauffeurs de taxis et de *mini cabs* frauduleux. L'envoi par le client du mot « *Home* » par SMS au 60835 lui permet de recevoir instantanément le numéro de téléphone d'une société de taxi et de deux sociétés de *mini cabs* présentes dans le quartier où il se situe.

c) *Les centraux radio*

Les centraux radio ne sont pas régulés à Londres. Les principaux centraux radio sont : *Com Cab* avec 3 500 affiliés, *Dial a Cab* et *Radio Taxis* qui comptent chacun 2 500 affiliés et *Xeta* qui compte 500 affiliés. Tous les chauffeurs de *mini cabs* et seulement 30% des chauffeurs de taxis travaillent pour un central.

Les principaux centraux sont régulièrement consultés par le *PCO* sur le choix des tarifs des courses et sur l'emplacement des stations de taxis. Ils entretiennent parallèlement des relations avec les associations de chauffeurs.

De manière générale, les chauffeurs de taxi choisissent de s'affilier à un central pour plusieurs raisons : Ils ont de ce fait l'assurance de travailler régulièrement et d'effectuer un travail de meilleure qualité, ne sont pas en possession d'argent liquide, ce qui diminue les risques d'agression. Ils peuvent aussi bénéficier de prix avantageux sur le carburant et l'achat de véhicules. En contrepartie, l'affiliation à un central suppose une comptabilité plus transparente et réduit la possibilité pour les chauffeurs d'effectuer du travail au noir.

De manière générale, tous les centraux radio fonctionnent de la même manière à Londres. Le prix des courses est calculé par le compteur qui ajoute au prix normal des suppléments liés aux frais d'administration qui varient selon le client entre 5 et 10% du prix de la course et un pourboire équivalent à environ 8% du prix de la course, ce qui évite au client de manipuler de l'argent liquide. La somme totale est directement encaissée par le central.

Chaque semaine, le chauffeur reçoit un salaire qui correspond aux recettes de toutes les courses effectuées, suppléments déduits. Il perçoit aussi environ 7-8% de chaque pourboire.

Il existe deux formules de paiement de la cotisation : le chauffeur peut soit payer chaque semaine sa cotisation de l'ordre de 30-50£ (le central choisit alors souvent de déduire directement la cotisation du salaire du chauffeur), soit d'appliquer le « *Pay As You Go Fee* » qui correspond à un supplément de 1£ par course ajouté à 80£ par semaine. Ce système est moins avantageux pour les revenus du chauffeur, mais plaît à certains d'entre eux parce qu'il n'implique aucun engagement au-delà de la semaine de la part du chauffeur affilié.

De son côté, le central perçoit la totalité des frais d'administration, entre 1 et 2% du pourboire, les deux livres supplémentaires pour chaque réservation et les frais d'affiliation des chauffeurs de taxis.

Equipement radio dans les taxis affiliés à Com Cab

photographié dans la salle de formation de Com Cab

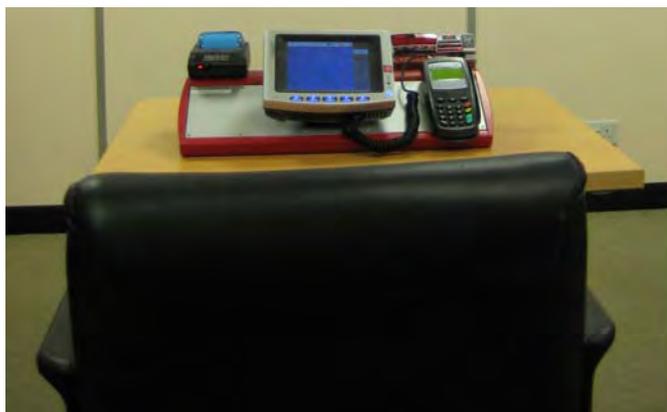


Photo : Frédérique Prédali

Utilisation et réservation d'un taxi à Londres

Modes	Moyenne sur la flotte des taxis	Uniquement les licenciés <i>All-London</i>	Uniquement les licenciés <i>Suburban</i>
Hélé dans la rue	59%	64%	14%
A une station de taxi	30%	25%	75%
Réservé par téléphone	11%	11%	11%

Source : Public Carriage Office, Octobre 2008

d) Les couloirs de bus et taxis

A Londres, les taxis sont autorisés à emprunter les couloirs de bus afin d'éviter les embouteillages dans *Inner London*. Cependant, la politique de couloirs de bus n'est pas promise à se développer étant donné l'étroitesse des rues de Londres.

Les *mini cabs* ne sont pas autorisés à les emprunter, bien qu'ils le souhaiteraient. *PCO* estime qu'il est plus important pour les taxis de gagner du temps dans la mesure où les tarifs sont déterminés en fonction du compteur, et donc du temps passé, tandis que les tarifs des *mini cabs* sont négociés forfaitairement. Ce faisant, le *PCO* défend la clientèle des taxis qui utilisent un service sans en connaître le prix à l'avance et ce prix dépendant des conditions de circulation.

B. Les tarifs

1. Le barème des taxis

Le *PCO* fixe les tarifs des courses en taxis en fixant la règle de calcul du compteur qui tient compte du moment de la journée, des distances parcourues et de la vitesse du véhicule. La grille introduite en 2002 pour encourager les chauffeurs de taxis à travailler la nuit et répondre à la pénurie, comprend trois types de tarifs qui dépendent du moment de la journée et de la semaine.

Cependant, les tarifs de nuit demeurent insuffisamment attractifs pour les chauffeurs de taxis et TfL envisage de revoir la grille tarifaire à nouveau pour pallier au manque de taxis dans la zone centrale de Londres la nuit.

Chaque année en novembre-décembre, les tarifs changent après consultation des associations et notamment de *Travelwatch*, le comité des usagers des transports de Londres²⁶. Ils prennent en compte le coût de maintenance du véhicule et le coût des licences.

a) Le fonctionnement du compteur

A toute heure, le tarif minimum est de 2,20£, et il n'y a pas de suppléments pour les bagages ni pour des passagers supplémentaires, ni de frais de prise en charge (le compteur démarre à zéro).

Le compteur fonctionne sur la base d'une combinaison entre la distance parcourue et le temps passé selon la vitesse du véhicule, avec des seuils monétaires qui varient selon le calendrier (14,80£ pour le tarif 1, 16.20£ pour le tarif 2 et 19,40£ pour le tarif 3, voir les tableaux page suivante).

Au début de la course, il ne prend en compte que la distance puis il prend en compte la vitesse dès 300 mètres parcourus (ou la première minute). Si le véhicule s'arrête, le compteur continue de fonctionner sur la base du temps passé.

Barème tarifaire des taxis londoniens

Coût de la course	Tarif minimum	Avant le seuil	Au delà du seuil
Tarif 1 (hors périodes de vacances scolaires) Lundi-vendredi 6h-20h	2,20£ (soit 299,6 mètres ou 64,4 secondes)	si le coût est inférieur à 14,80£ : 20 pence additionnels par tranche de 149,8 mètres parcourus (ou 32,2 secondes supplémentaires)	à partir de 14,80£ : 20 pence additionnels par tranche de 105 mètres parcourus (ou 22,6 secondes)
Tarif 2 (hors périodes de vacances scolaires) Lundi - vendredi de 20h-22h et samedi - dimanche de 6h-22h	2,20£ (soit 242,6 mètres ou 52,2 secondes)	si le coût est inférieur à 17,80£ : 20 pence additionnels par tranche de 149,8 mètres (ou 32,2 secondes)	à partir de 17,80£ : 20 pence additionnels par tranche de 105m (ou 22,6 secondes)
Tarif 3 entre 22h et 6h, et pendant les vacances scolaires	2,20£ (soit 195,8 mètres ou 42 secondes)	si le coût est inférieur à 21,60£ : 20 pence additionnels par tranche de 97,9 mètres (ou 21 secondes)	à partir de 21,60£ : 20 pence additionnels par tranche de 105 m (ou 22,6 secondes)

<http://www.london-taxi.co.uk/taxi/londontariff.htm>

²⁶ *London Travel Watch* est une organisation créée en juillet 2000 qui représente les intérêts des usagers des transports du Grand Londres. Indépendant des opérateurs de transport, ce groupe de pression en faveur d'une meilleure qualité de service du transport public est sponsorisé et financé par l'assemblée de Londres qui nomme ses membres. Il contrôle tous les services de *Transport for London*.

D'après le barème tarifaire pour l'année 2005-2006 (tarifs indicatifs), il existe des suppléments pour :

- les réservations par téléphone jusqu'à 2£ ,
- l'aéroport d'*Heathrow* : 2£ pour les courses qui débutent à l'aéroport et se terminent dans le Grand Londres,
- la période de Noël et du nouvel an : 4£ pour les courses entre le 24 décembre dès 20h et le 27 décembre 6h, et entre 20h le 31 décembre et 6h le 2 janvier 2009.
- Le conducteur peut facturer jusqu'à 40£ au client pour nettoyer le taxi si le client l'a sali.

Certains taxis acceptent les cartes de crédit, généralement avec une majoration de 10 à 15 % du tarif au compteur.

Afin de financer la remise aux normes Euro III des anciens taxis, *PCO* a introduit un supplément de 20 pence sur toutes les courses.

b) Le coût d'une course en taxi

En 2006, une course en taxi coûtait en moyenne 11,30£ (11,09£ dans un taxi *All-London* et 12,70£ pour une course dans un taxi *Suburban*).

Exemples de tarifs pratiqués au 5 avril 2008

Code de tarification sur le compteur		1	2	3
		Du lundi au Vendredi 6H00-20H00	Du lundi au vendredi 20H00-22H00 Le samedi et le dimanche 6H00-22H00	Toutes les nuits 22H00-6H00 Jours fériés
Distance	Approximativement Durée de la course			
1 mille	5 à 12 minutes	4,40 £ - 8 £	4,60 £ - 8 £	4,80 £ - 8 £
2 milles	8 à 15 minutes	6,80 £ - 10,60 £	6,80 £ - 10,60 £	7,40 £ - 11,60 £
4 milles	15 à 30 minutes	11 £ - 18 £	12 £ - 18 £	14 £ - 21 £
6 milles	20 à 40 minutes	17 £ - 27 £	18 £ - 27 £	23 £ - 32 £
Entre Heathrow et le centre de Londres	30 à 60 minutes	40 £ - 70 £		

Source : *Transport for London (site Internet)*

Si le prix moyen d'une course en taxi peut paraître élevé (11,30£), il doit être ramené au coût de la vie à Londres et comparé à un usage occasionnel du transport public. A Londres, un trajet occasionnel en métro, c'est-à-dire sans carte d'abonnement ou carte billettique (*Oyster card*) coûte 4£. Le taxi, qui offre un service porte à porte flexible n'est donc pas ressenti comme onéreux dans les enquêtes de satisfaction.

c) Les centrales de réservation

Les centrales de réservation téléphonique ajoutent à la tarification de base des frais d'administration équivalents à 5-10 % du prix de la course, un pourboire de l'ordre de 7-8% du prix de la course, des frais de réservation de l'ordre de 2£.

Lorsqu'un client réserve un taxi via un central radio, le compteur commence à fonctionner au point de départ du taxi. Ces frais supplémentaires s'appellent le « *run-in charge* » équivalent en moyenne à 4£. Ces frais peuvent être plafonnés à 5,80£ dans certains centraux comme *Com Cab* (le plafonnement dépend de l'arrangement entre le central et le client).

2. Les mini cabs

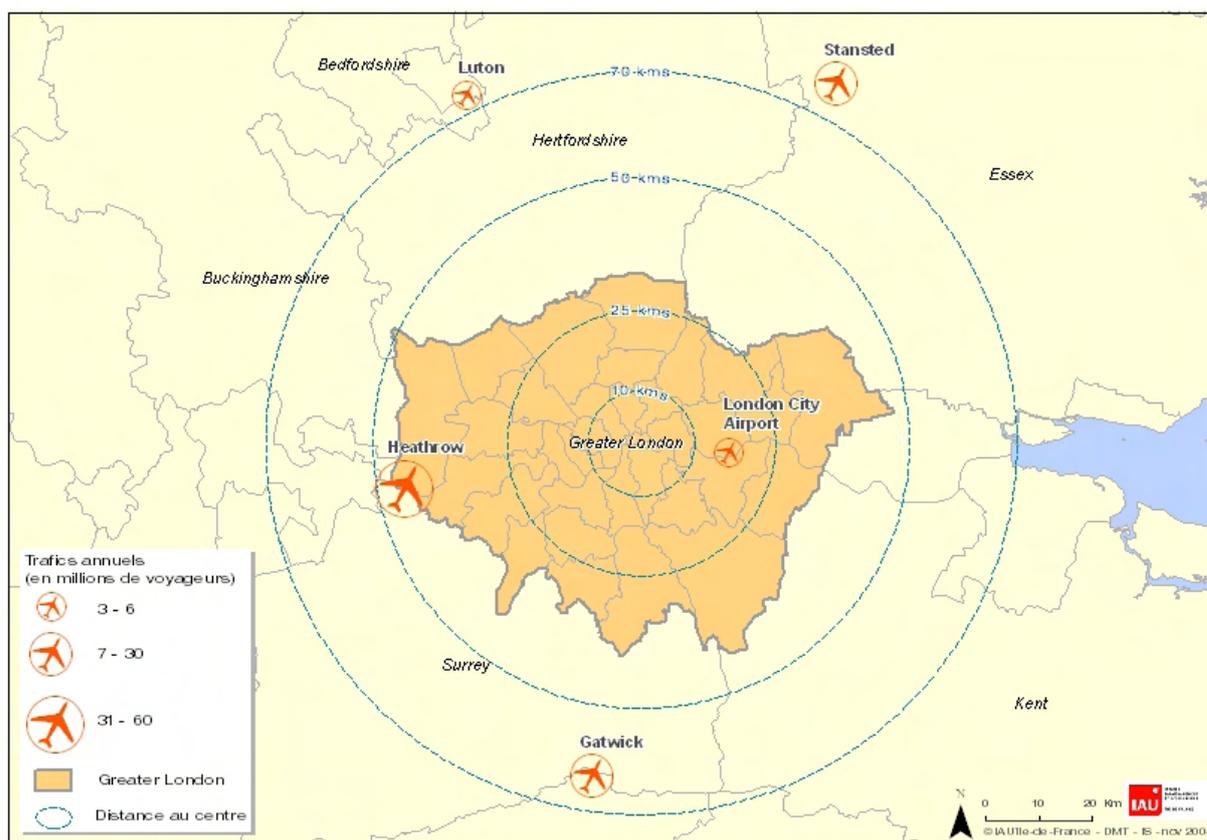
Comme il n'existe pas de pouvoir législatif en matière de régulation des tarifs des remises, le PCO n'a pas connaissance des prix pratiqués : le choix du tarif est à la charge de l'exploitant et doit être fixé au début d'une course après éventuelle négociation avec le client.

De manière générale, le tarif des courses en *mini cab* est basé sur la distance parcourue. L'exploitant intègre certainement une connaissance de la congestion et des vitesses de circulation.

C. Le cas de la desserte aéroportuaire

Londres dispose de cinq aéroports localisés à plus ou moins grande distance du centre de la ville. Parmi ces aéroports, seuls *London City Airport* et *Heathrow* appartiennent au périmètre du Grand Londres. Les trois autres aéroports sont situés dans les limites de collectivités locales indépendantes qui gèrent à leur manière leur desserte.

Situation et importance des aéroports de Londres



1. Heathrow

L'aéroport d'*Heathrow* est situé à 32 km à l'Ouest d'*Inner London*, près de *Windsor Castle*. Il est le principal aéroport du Grand Londres, le 1^{er} aéroport européen et l'un des plus fréquentés au monde. Il accueille 90 compagnies aériennes très connues sur 5-6 terminaux desservant plus de 170 destinations. Il accueille 60 millions de passagers internationaux par an.

a) La desserte en transports collectifs

Le train *Heathrow express* est le moyen le plus rapide pour se rendre dans le centre de Londres. Les trains partent de l'aéroport de 5h07 à 23h48 environ pour *Paddington*, le voyage est de 15 min. Les tarifs standards sont de 14,50£ pour un aller simple acheté en ligne, 15,50£ si acheté à l'automate de l'aéroport et 17,50£ si acheté à bord.

Le métro permet aussi une liaison au centre de Londres par la *Piccadilly Line* en 50 minutes. Un aller simple pour le centre de Londres avec un ticket unitaire de métro plein

tarif coûte 4 £. Il existe aussi des services de navette routière entre les aéroports de *Heathrow* et *Gatwick*, organisées par le *National Express dot2dot*. Au départ d'*Heathrow*, le trajet coûte 22£ par personne, au départ de *Gatwick*, il coûte 24£.

Le bus de nuit N9 relie toutes les 30 minutes l'aéroport au centre de Londres (Trafalgar Square) entre minuit et 5h30. Le trajet dure environ 65 minutes et coûte le prix d'un trajet en bus classique (1£ *Oyster*/ 1,5£ comptant).

b) *La desserte en taxi*

Seuls les taxis *All-London* peuvent prendre des passagers à l'aéroport d'*Heathrow* et la course en taxi entre l'aéroport et le centre de Londres coûte environ 40£. Il y a aussi la possibilité de prendre un taxi avec d'autres passagers à Paddington pour un prix forfaitaire.

Un système informatisé permet de contrôler le flux de taxis à l'entrée de chaque terminal de l'aéroport d'*Heathrow* pour assurer la meilleure adéquation possible entre l'offre de taxis et l'afflux de voyageurs. Ce système mis au point par la société de services informatiques *Steria* permet de réguler le flux de taxis et ainsi de réduire le temps d'attente des chauffeurs et des clients. Les chauffeurs de taxis stationnent dans un parc d'approvisionnement pouvant contenir plusieurs milliers de véhicules, puis sont dirigés vers l'entrée de l'aéroport en fonction de la demande. Des équipements fixes et portatifs permettent de localiser les taxis équipés de balises RFID et les chauffeurs. Ces données sont ensuite transmises au système central via un réseau sans fil. Les agents de gestion des taxis présents sur le parc de stationnement des taxis et aux stations de taxis des terminaux communiquent via des équipements portatifs offrant au gestionnaire de l'aéroport, *BAA*²⁷, la flexibilité nécessaire. Izaura Padrao, Directrice générale de *BAA*, Transport commercial de *Heathrow* affirme que : « *Le système peut répondre aux variations de la demande en temps réel ; il est plus rapide, plus juste et améliore fortement la rotation des taxis sur l'aéroport* »²⁸.

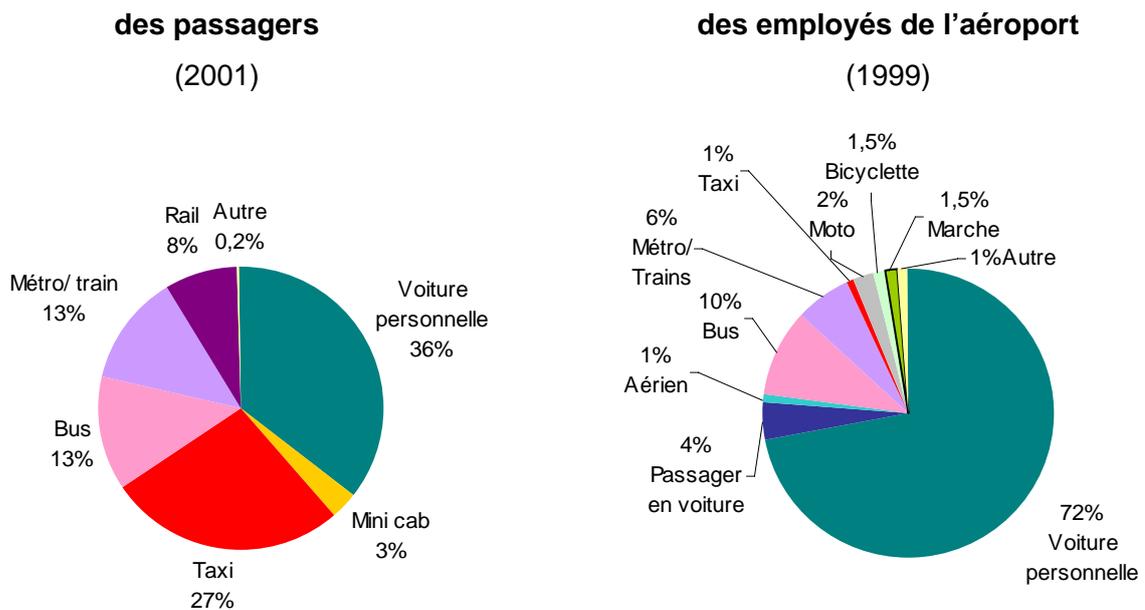
Pour accéder au parc d'approvisionnement, les taxis doivent être équipés d'une puce qui est installée lors de l'inscription du chauffeur. Celui-ci paie 4,50£ chaque fois qu'il entre dans le parking. De nombreux chauffeurs travaillent uniquement à l'aéroport et attendent en moyenne 2-3 heures pour effectuer une course. Ce type de travail est plutôt rentable puisque la course en taxi jusqu'à *Inner London* coûte en moyenne 50£. De plus, les taxis sont autorisés à emprunter le couloir de bus sur l'autoroute entre *Inner London* et l'aéroport, ce qui leur permet de gagner du temps.

Depuis le déploiement de la solution *Heathrow Taxi Steria* en 2004, *BAA* a enregistré une hausse de 20% du nombre de taxis licenciés. A l'heure actuelle, on compte environ 900 000 mouvements de taxis depuis et vers l'aéroport d'*Heathrow*.

²⁷ Cf. glossaire

²⁸ <http://www.itsbretagne.net>, mai 2008

Répartition modale à Heathrow



Source: www.besttransport.org/BOBaptPDF020114/LHR.pdf, fiche accessibilité de London Heathrow Airport

2. Gatwick

L'aéroport de *Gatwick* est le second aéroport de Londres, situé au Sud à 44 km du centre. Il dispose de deux terminaux et accueille 30 millions de passagers. 70 compagnies aériennes desservent plus de 200 destinations. L'aéroport a pris vie en 1931 en tant qu'aéroport privé appartenant à *Home Counties Aviation Services*. En 1953, le gouvernement décide d'en faire le deuxième aéroport de Londres et réalise d'importants travaux de réfection. En 1956, l'aéroport devenu moderne est réouvert.

a) La desserte en transports collectifs

Le *Gatwick Express* est le moyen le plus rapide pour se rendre dans le centre de Londres, à la gare de Victoria. Les trains sont au départ de l'aéroport et circulent de 4h35 du matin à 1h35 du matin, toutes les 15 minutes. Les tarifs standards sont de 14,90£ l'aller simple et de 26,80£ l'aller-retour, pour un voyage d'une durée de 30 minutes sans arrêts jusqu'à Victoria.

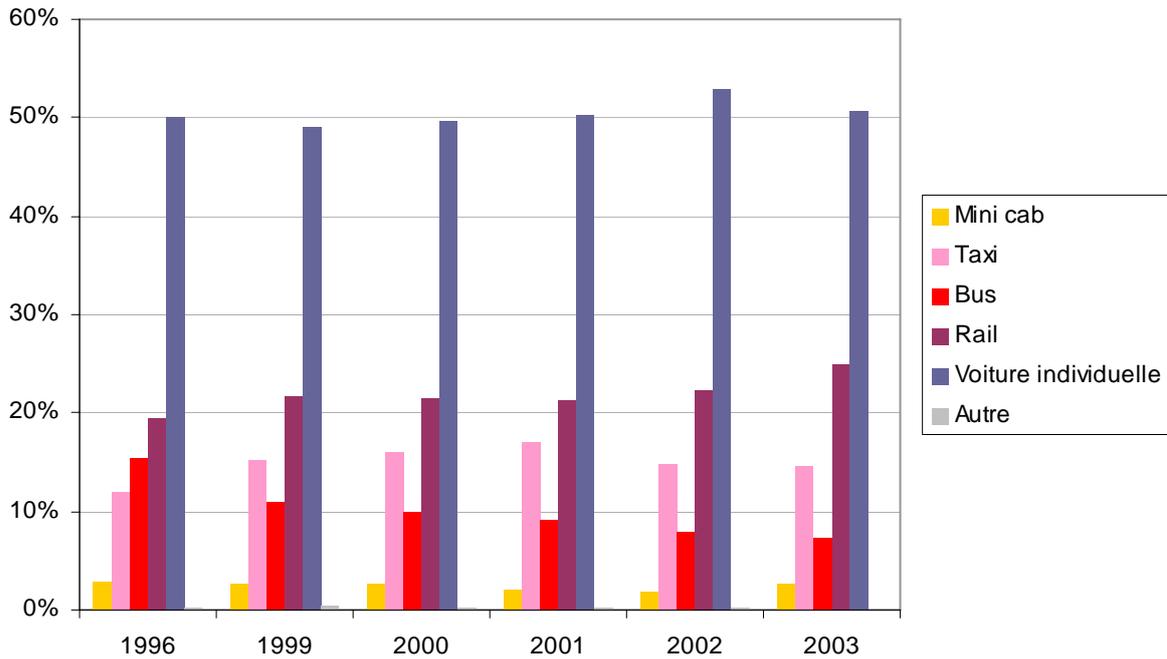
Le *Southern Railway* assure un service de train toutes les 15 minutes entre Gatwick et la gare de Victoria pendant la journée et toutes les heures entre 1h00 et 4h00 du matin. La durée du voyage est de 35 minutes, soit un peu moins rapide que le *Gatwick Express* et moins coûteux : un aller simple standard coûte 8.90£.

Le *Thameslink* (RER) au départ de *London Bridge*, *Blackfriars* et *King's Cross* assure une liaison environ toutes les 30 minutes avec l'aéroport de Gatwick. Un aller simple adulte standard coûte 9,80£.

b) La desserte en taxi

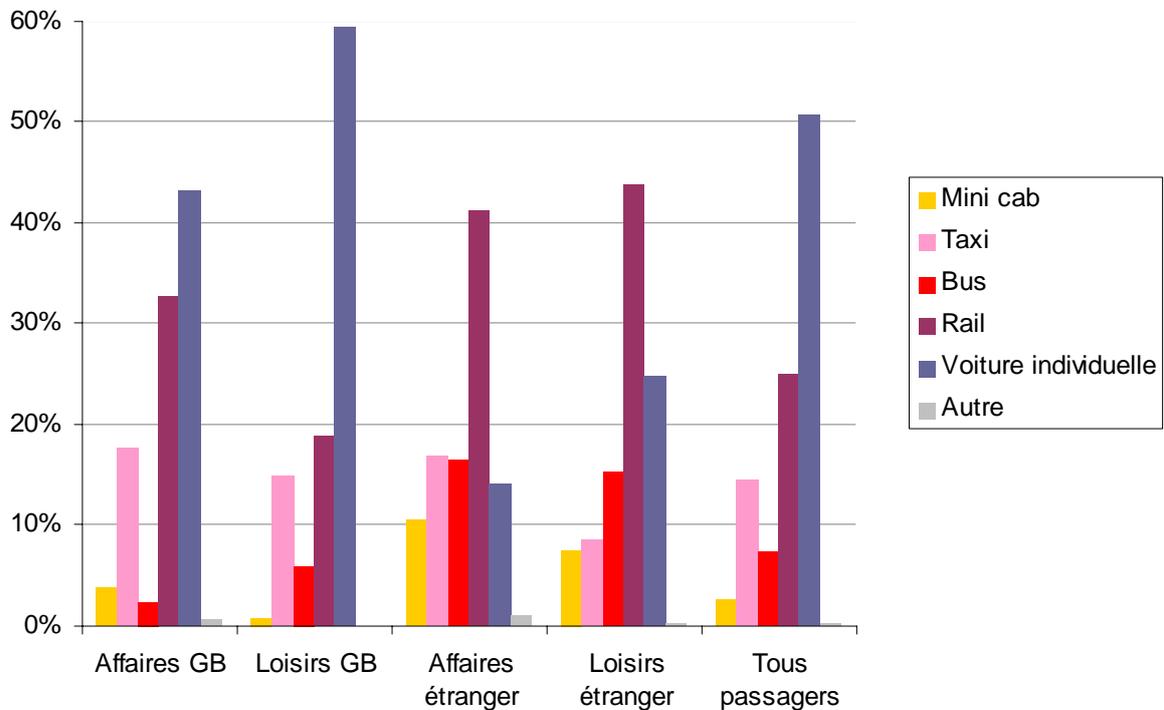
La course en taxi entre l'aéroport et le centre de Londres coûte en moyenne 70£, soit sept fois le coût d'un billet de train.

Choix modal des passagers (sans transfert)



Source : Gatwick Airport Transport Strategy 2004-2012

Modes d'accès à l'aéroport selon le profil de passager



Source : Gatwick Airport Transport Strategy 2004-2012 (données au 31 décembre 2003)

3. Stansted

L'aéroport de *Stansted* est le troisième aéroport de Londres et l'un des aéroports qui connaît la plus forte croissance d'Europe. Il abrite de nombreuses compagnies aériennes à bas prix et dessert essentiellement des destinations européennes et méditerranéennes. Il est situé à 64 km au nord-est de Londres.

a) La desserte en transports collectifs

Le *Stansted Express* est le moyen le plus rapide pour se rendre dans le centre de Londres. Les trains circulent toutes les 30 minutes de 6h00 à 23h59 en semaine et de 5h30 à 00h30 du vendredi au lundi. Les tarifs standards sont de 15,50£ l'aller simple. La durée du trajet est de 45 minutes et les trains s'arrêtent à *Tottenham Hale* avant le terminus de *Liverpool Street*.

Easybus propose un service de bus express fréquent à bas prix entre le centre de Londres et l'aéroport. Les bus partent toutes les 20-30 minutes et ont pour terminus la gare de Victoria. Les tarifs sont à partir de 2£ l'aller simple et évoluent en fonction de la demande.

National Express exploite une navette fonctionnant 24h/24 vers la gare routière de Victoria qui marque sept arrêts. La durée du voyage est de 40 minutes et les tickets unitaires standards coûtent 10£.

b) La desserte en taxi

La course pour *Inner London* coûte entre 70 et 80£.

4. London City Airport

L'aéroport de *London City* (LCY) est situé à environ 9,5 km à l'est d'*Inner London* et à 4,8km de *Canary Wharf*. L'aéroport accueille essentiellement des vols courts-courriers principalement pour les voyages d'affaires.

a) La desserte en transports collectifs

L'aéroport est accessible par les lignes de bus locales 473 et 474 accessibles aux tarifs standards de bus (1£ *Oyster*/ 1,5£). L'aéroport est aussi connecté au réseau de métro via le métro léger des Docklands, *DLR*, dont la station *London City Airport* est située au cœur de l'aéroport.

b) La desserte en taxi

La course entre l'aéroport et le centre de Londres coûte environ 20£.

5. Luton

L'aéroport de Londres *Luton* (LTN) est l'un des aéroports britanniques à connaître le plus rapide développement. En cinq ans, il est passé de 1,9 millions de passagers à 6,5 millions. Il est situé à 50 km au nord ouest de Londres et accueille uniquement des vols charters.

C'est un aéroport public qui appartient à *Luton Borough Council* et qui est géré par une société privée. Il a été ouvert en 1938 mais utilisé de manière civile à partir de 1952 seulement. Entre 1992 et 1996, 30 millions de livres ont été investis pour améliorer les infrastructures de l'aéroport.

a) La desserte en transports collectifs

Une navette de bus régulière relie l'aéroport à la gare ferroviaire de *Luton Airport Parkway* en huit minutes environ. A partir de la gare, *First Capital Connect* propose des liaisons ferroviaires régulières vers les gares du centre de Londres, notamment *King's Cross*, *London Bridge* et *Blackfriars*. Les trains circulent jour et nuit et le trajet est d'environ 50 minutes et coûte 10,90£.

La compagnie aérienne low-cost *Easyjet* propose un service de bus express fréquent à bas prix entre le centre de Londres et l'aéroport de Luton. Les bus circulent 24h/24 et les tarifs sont à partir de 2£ l'aller et évoluent en fonction de la demande.

Un service d'autocar *Green Line (757)* part de la gare routière de Victoria. La ligne fonctionne 24h/24 avec des départs toutes les 15-20 minutes pendant la journée et dure 1h15. Un aller simple standard coûte 11£.

b) La desserte en taxi

La liaison en taxi entre l'aéroport de Luton et *Inner London* coûte en moyenne 90-100£.

D. Les services spécifiques fournis par les taxis

1. Taxicard

a) Principes

La *Taxicard* est un système de transport individualisé réservé aux personnes à mobilité réduite (PMR) pour les trajets effectués entre leur lieu de résidence et leur lieu de soin (hôpital, médecin) ou le centre commercial. Pour en bénéficier, les PMR doivent répondre aux critères suivants :

- Recevoir le "*Higher Rate Mobility of the Disability Living Allowance*" : Taux le plus élevé de l'allocation pour les personnes à mobilité réduite ;
- Etre reconnu et répertorié comme aveugle ;
- Recevoir le supplément mobilité de la pension de guerre.

Il s'agit d'une carte délivrée par les *boroughs* qui la subventionne (ainsi que la Mairie de Londres).

Tous les trois ans, *TfL* lance un appel d'offre pour sélectionner l'entreprise qui délivrera le service. Depuis 30 ans, *Com Cab* est la seule entreprise à remporter les appels d'offre. Ces trois dernières années, on enregistre une hausse de 15% de l'activité liée au *Taxicard* qui représente désormais 14 millions de livres de recettes par an. A l'origine, le système ne fonctionnait qu'avec des chauffeurs de taxis licenciés, mais depuis trois ans, il s'est étendu aux chauffeurs de *mini cabs* pour pallier au manque de taxi dans certains quartiers de Londres.

L'ensemble des 4 000 chauffeurs affiliés au central participent à la formation « *Disability Awareness Training* » (DAT), tandis que les entreprises de *mini cabs* souhaitant participer au système doivent valider le PATS (*Passenger Assistance Training Scheme*) délivré par *Com Cab*. Les deux formations DAT et PATS visent à préparer les chauffeurs à l'assistance des personnes à mobilité réduite.

Le niveau de service offert est de très bonne qualité puisque *TfL* fixe comme objectif à *Com Cab* de parvenir à 95% des courses effectuées à l'heure prévue. Pour autant, le

service est difficile à organiser : les personnes handicapées requièrent plus de temps et certains abonnés parlent mal anglais et peinent à réserver leurs courses par téléphone. La durée moyenne d'une réservation par téléphone *Taxicard* est de 95 secondes contre seulement 30 secondes pour une réservation classique.

b) *Fonctionnement pratique*

La réservation d'une course en taxi ou *mini cab* se fait par téléphone ou en ligne. Cette dernière solution permet à l'abonné de suivre en temps réel le taxi et de prévoir son arrivée.

Les tarifs pratiqués par le taxi ou le *mini cab* sont les tarifs habituels, indiqués sur le compteur pour les taxis ou fixés par l'entreprise pour les *mini cabs*. Les taxis enclenchent leur compteur au moment où ils reçoivent la demande ce qui donne lieu à un supplément. Au contraire, la tarification des courses en *mini cabs* ne tient pas compte du trajet pour se rendre auprès du client.

Le tarif final de la course est indiqué sur le compteur dans un taxi et sur une feuille tarifaire pour les *mini cabs*. La subvention versée par les *boroughs* et la mairie dépendent du moment de la journée et de la semaine.

La répartition des coûts de *Taxicard*

Périodes de déplacement	Participation forfaitaire de l'abonné	Subvention maximum accordée par le borough	Tarif maximum
6h-20h Lundi - Vendredi	1,50£	10,30£	11,80£
20h-22h Lundi - Vendredi 6h-22h Samedi – Dimanche	1,50£	11,30£	12,80£
22h-6h Lundi - Dimanche	1,50£	12,80£	14,30£

Source : taxicard.org.uk

Dans la majorité des *boroughs*, les abonnés paient une participation forfaitaire de 1,50 £. Le tarif maximum correspond à l'addition de la subvention accordée par le *borough* et la participation de l'abonné. Si le prix excède le tarif maximum, c'est à l'abonné de payer la différence.

En 2001- 2002, la mairie de Londres a investi 5 millions de livres dans les *Taxicards*, en 2005-2006, ce montant a atteint près de 8 millions de livres. En 2005-2006, 73 000 personnes étaient détentrices de la *Taxicard*. aujourd'hui, *Com Cab* réalise 5 000 courses par jour dans le cadre de *Taxicard*.

2. Capital Call

Le *Capital Call* est un service de transport individuel qui complète le service du *Taxicard* et qui est réservé à ses abonnés. Ce service vise à combler le manque de taxis dans certains boroughs à savoir : *Bexley, Ealing, Enfield, Haringey, Hillington, Hounslow, Kingston, Lambeth, Lewisham, Merton* et *Southwark*. Le système fonctionne uniquement avec des *mini cabs* licenciés. Le client téléphone à une central qui réserve un véhicule et l'affecte au client. Les abonnés au *Capital Call* reçoivent chaque année en avril un budget de trajets qu'ils utilisent selon leurs besoins, mais qu'ils ne peuvent pas recharger en cours d'année. Le client verse une participation forfaitaire de 1,50£ pour chaque trajet effectué.

III. L'usage des taxis et de la remise en chiffres

A. Statistiques sur les courses

Les informations qui figurent dans cette section proviennent de l'enquête 2006 réalisée par *GfK* pour le *PCO* auprès d'un échantillon de chauffeurs de *mini cabs* et taxis. Ceux-ci ont consigné dans un journal les courses effectuées (description des passagers, cause de la course, origine, destination) durant plusieurs semaines.

Dans les graphiques et tableaux qui suivent, les informations ont été classées selon trois catégories :

- La « journée », qui correspond à la tranche horaire : 6h00-19h59
- Le « soir », qui correspond à la tranche horaire 20h00-21h59
- La « nuit », qui correspond à la tranche horaire 22h00-6h00.

1. Le volume de courses

a) Les courses en taxis

En 2006, 198 360 courses ont été effectuées en moyenne par jour en taxi, soit une baisse de 9% par rapport à 2003, malgré le nombre constant de chauffeurs de taxis. En moyenne, 293 575 passagers ont été transportés par jour, soit 1,5 passager par course. La distance moyenne parcourue était de 5 kilomètres (3,2 miles) contre seulement 4 kilomètres (2,5 miles) en 2003.

b) Les courses en mini cabs

En 2006, 163 130 courses ont été effectuées en moyenne par jour en *mini cabs*, soit une baisse notable de 56% par rapport à 2003. Cette différence peut en partie s'expliquer par²⁹ la baisse du nombre de chauffeurs de *mini cabs* (de 42 000 en 2003 à 33 810 en 2006), conséquence de l'introduction des nouvelles procédures d'obtention des licences en 2006. Les chauffeurs suspectés de fraude n'ont pas obtenu de licence du *PCO* et faute de macaron visible sur leur véhicule, n'ont pas pu continuer à travailler.

En moyenne, 236 540 passagers ont été transportés par jour, soit une moyenne de 1,45 passagers par course, un taux équivalent à celui des taxis.

La distance moyenne parcourue est de 13,5 km contre seulement 5 km en taxi. Cette importante différence par rapport aux distances parcourues en taxi s'explique par la répartition centre/périphérie des taxis et des *mini cabs*. En effet, les *mini cabs* sont essentiellement localisés dans la périphérie du Grand Londres et doivent, de fait, parcourir des courses de distances plus importantes.

²⁹ les changements de méthodes de recrutement des chauffeurs de *mini cabs* répondant à l'enquête *GfK*.

Tableau récapitulatif du volume des courses

Mode	Nb moyen de courses par jour	Comparaison par rapport à 2003	Nb moyen de passagers transportés par jour	Nb moyen de passagers par course	Distance moyenne d'une course
Taxis	198 362	- 9 %	293 576	1,48	3,2 miles (5 km)
Mini cabs	163 130	- 56 %	163 130	1,45	8,4 miles (13,5 km)

Source : IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

2. Temps d'occupation des véhicules

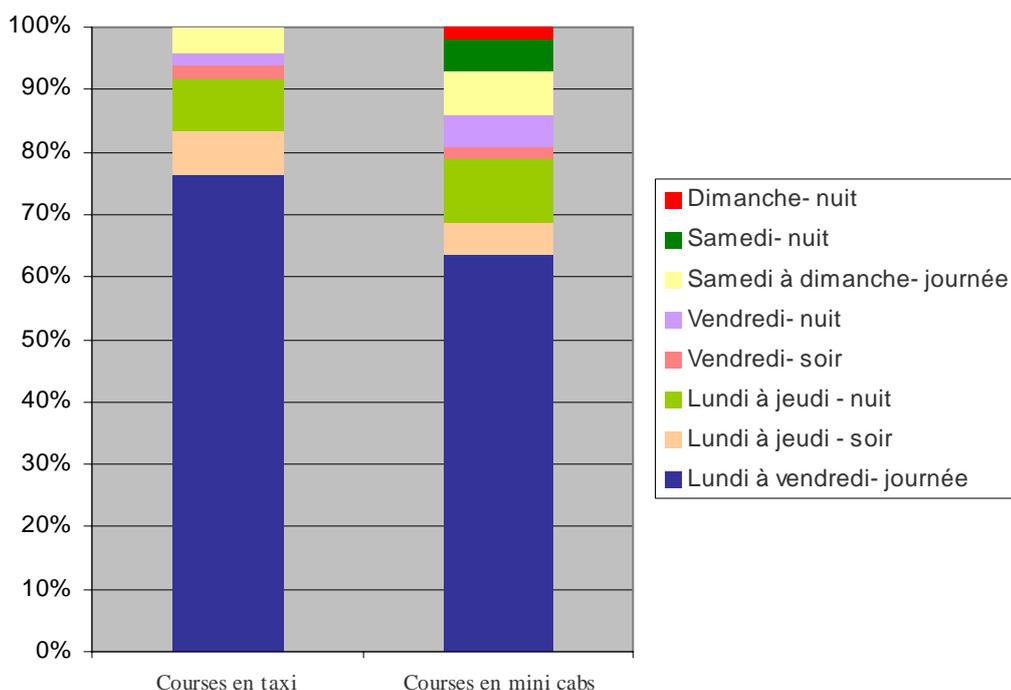
Les taxis *All-London* sont occupés la moitié de leur temps de travail, alors que les taxis *Suburban* ont un temps d'occupation plus faible avec 35%.

Le temps d'occupation des *mini cabs* est intermédiaire avec 44%.

3. Les pics de demande

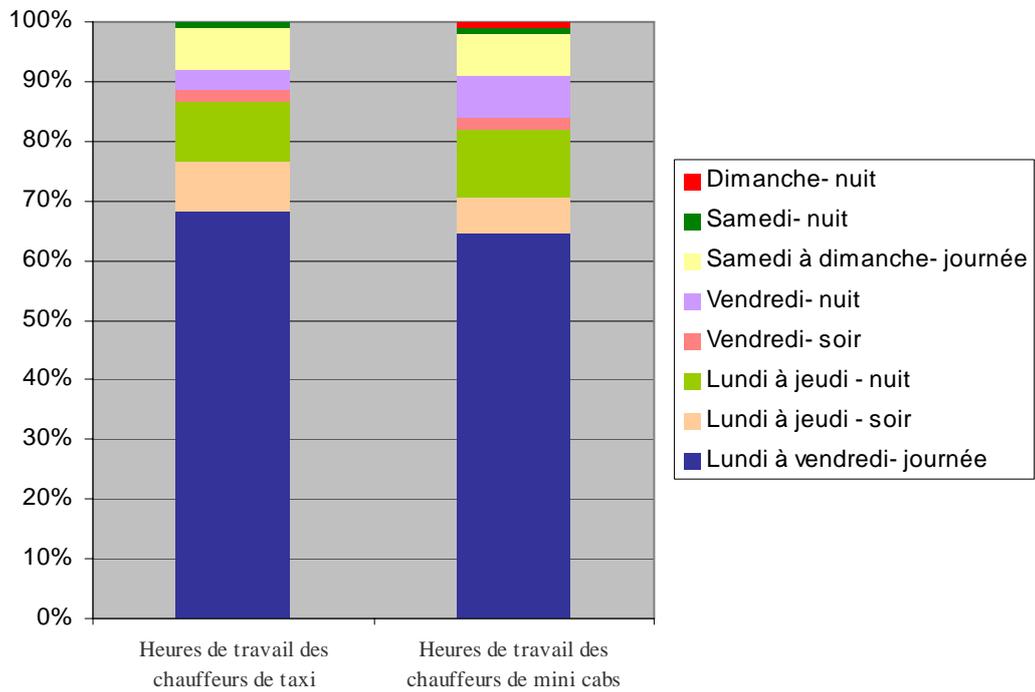
Trois courses sur quatre en taxi sont réalisées pendant la semaine. Les courses en *mini cabs* sont plus fréquentes la nuit et notamment le week-end : 15% des courses en *mini cabs* sont réalisées pendant le week-end, contre seulement 7% pour les taxis. Connues pour leur disponibilité à ces périodes, les sociétés de PHV ont été les premières à proposer des services 24 heures sur 24 dès leur création dans les années 1960.

Répartition des courses des taxis et mini cabs



Source : IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

Répartition des heures de travail des chauffeurs



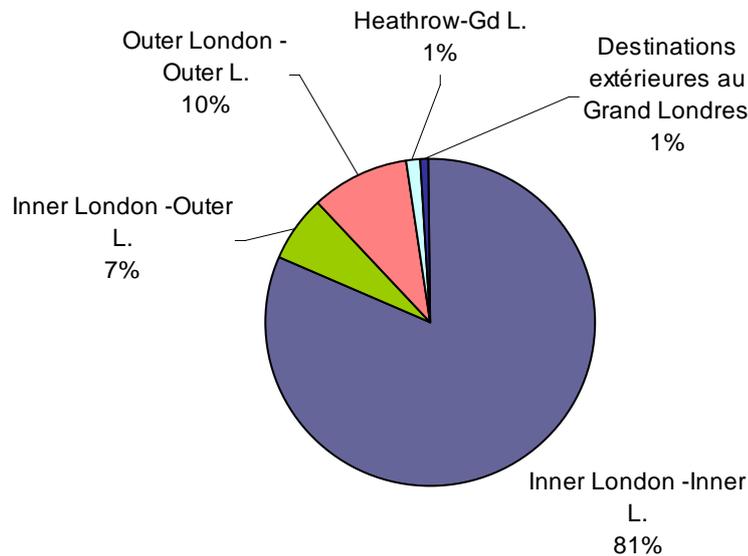
Source : IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

La répartition des heures de travail des chauffeurs permet de comparer la disponibilité des taxis et des mini cabs aux périodes de sortie des Londoniens. Ce sont bien les *mini cabs* qui couvrent davantage la demande en soirée/nuit et les week-ends.

4. Origines-destination des courses

a) Taxis

Origine-destination des courses en taxi



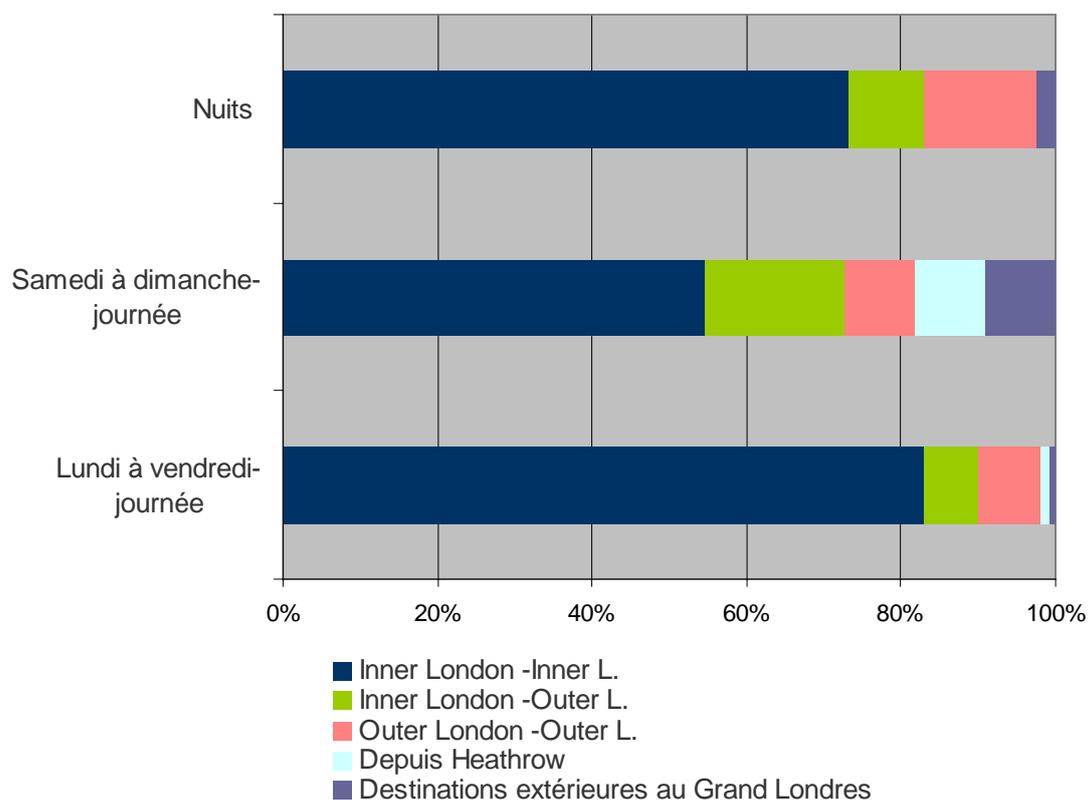
Source : IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

Les courses depuis l'aéroport d'Heathrow représentent peu en volume, de même que les courses qui sortent du périmètre du Grand Londres. Les courses sont majoritairement réalisées dans la zone centrale *Inner London*. Plus d'un quart des courses en taxi sont entièrement réalisées dans l'hyper-centre de Londres (dans la zone correspondant au périmètre du péage urbain dans sa première version).

Le tableau suivant présente la part des courses de taxi par origine-destination selon le moment de la journée et de la semaine. Trois-quarts des courses sont réalisées pendant la semaine et essentiellement dans *Inner London*. Une course sur cinq est réalisée de nuit dans *Inner London*.

Origine-destination des courses en taxi par période

Origine/destination	Lundi à vendredi journée	Samedi à dimanche journée	Nuits	Total
Inner London –Inner L.	61,5%	3%	15%	79%
Inner - Outer	5%	1%	2%	8%
Outer London – Outer L.	6%	0,5%	3%	9,5%
Depuis Heathrow	1%	0,5%	0%	1,5%
Destinations extérieures au Grand Londres	0,5%	0,5%	0,5%	1,5%
Total	74%	5,5%	20,5%	100%



Source : IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

Le graphique ci-dessus montre à volume de courses identique que certaines origines ou destinations sont plus ou moins représentées aux différentes périodes. Les liaisons radiales depuis ou vers *Outer London*, l'aéroport d'Heathrow ou même sortant du Grand Londres sont proportionnellement plus fréquentes les jours de week-end qu'en semaine ou la nuit.

b) *Mini cabs*

Pour les *mini cabs*, la moitié des courses sont réalisées entièrement dans la zone suburbaine, alors que les taxis y sont peu en activité.

Une course sur 10 est effectuée depuis ou vers l'aéroport d'*Heathrow*. Parmi ces courses, plus de 58% d'entre elles sont liées au travail. Par comparaison, les motifs liés au travail représentent seulement un tiers du nombre total de courses en *mini cabs*.

B. Profil des clientèles

1. Les clients

La grande majorité des passagers transportés en taxis est âgée de 16 à 59 ans, avec pratiquement autant de femmes que d'hommes (il existe une légère sur-représentation des hommes transportés pendant la semaine avec 57%).

La clientèle des taxis et *mini cabs* est majoritairement résidente dans le Grand Londres (64% des passagers taxis et 74% des passagers de *mini cabs*).

De fait, la proportion de passagers vivant à l'étranger ou dans le reste de la Grande-Bretagne est inférieure, notamment pour les passagers de *mini cabs* en raison du mode d'utilisation de ceux-ci qui exige de réserver toute course. Ainsi, les personnes non familières de Londres n'ont pas nécessairement la connaissance des services proposés, des numéros d'appel ni des procédures à suivre.

Du fait de la répartition géographique des taxis (plutôt dans le centre) et des *mini cabs* (plutôt en périphérie), les profils des clients diffèrent légèrement : la clientèle des taxis correspondrait davantage à celle des jeunes cadres dynamiques, tandis que celle des *mini cabs* a une sur-représentation des minorités ethniques et de PMR.

D'après les enquêtes de satisfaction réalisées par *TfL*, le niveau de satisfaction des taxis et *mini cabs* est meilleur que celui des modes collectifs (métros, bus, tramways).

2. Les motifs de déplacements

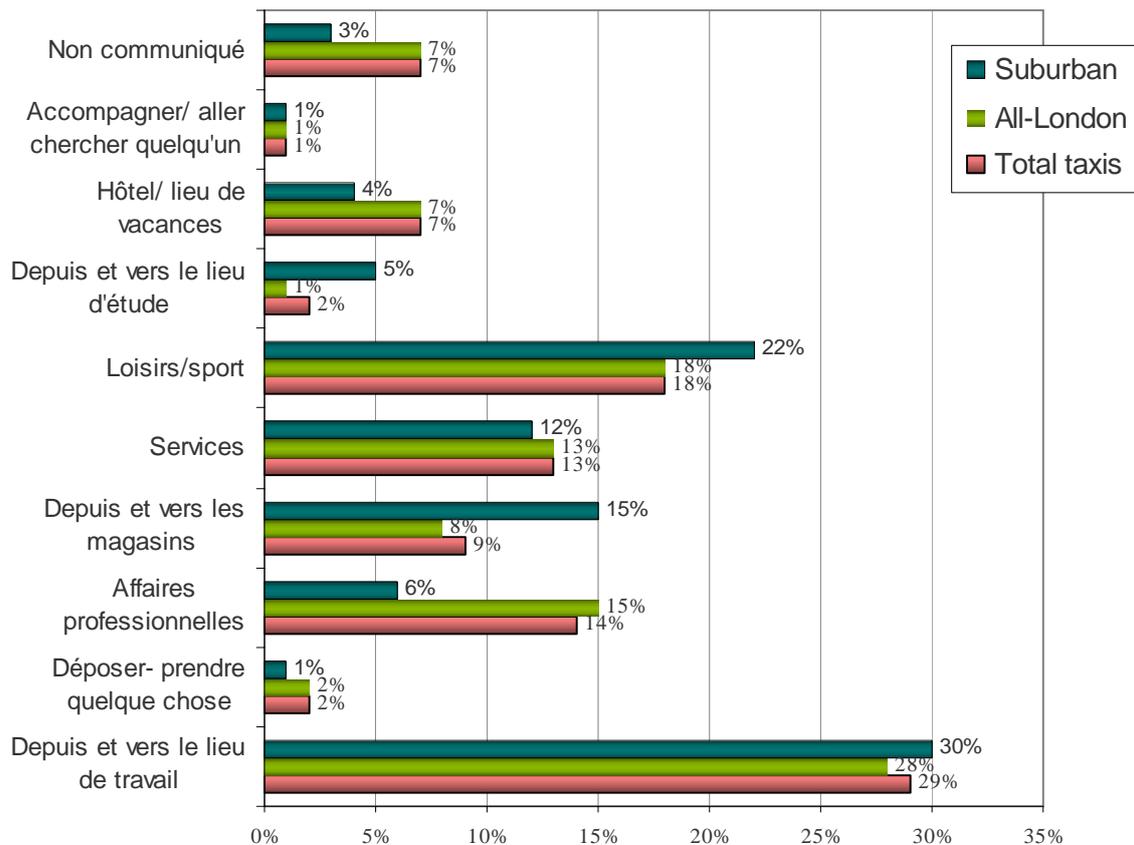
a) *Usage des taxis à Londres*

L'analyse des motifs des courses en taxi suggère que près d'un tiers (29%) des courses implique un trajet depuis ou vers le lieu de travail.

Les chauffeurs *All-London* et *Suburban* (autorisés à ne prendre des clients que dans une zone du *Outer London*) réalisent des courses selon une répartition des motifs relativement semblable, excepté pour conduire des passagers depuis ou vers les magasins, les lieux de loisirs ou de sport. Pour ces motifs, les chauffeurs *Suburban* sont mieux représentés, ce qui est à mettre en relation avec les lieux de résidence (*Outer London* est plus dense que la zone centrale) et le maillage moins important des transports publics.

En revanche, pour le motif affaires professionnelles, les taxis *All-London* sont mieux représentés.

Motifs de déplacements en taxi à Londres



Source: IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

b) Comparaison des usages des taxis avec Paris

A Londres, le choix du taxi comme mode de transport est essentiellement motivé par la nécessité et la disponibilité immédiate des véhicules. Le taxi offre un service « pratique », personnalisé, confortable et sûr. D'après l'enquête GfK pour l'IVM (2007), les principales raisons d'opter pour un taxi à Londres sont la facilité (36%) et la disponibilité (23%), ainsi que la sécurité (26%). Parmi les autres raisons invoquées, le problème du stationnement à destination est cité (7%).

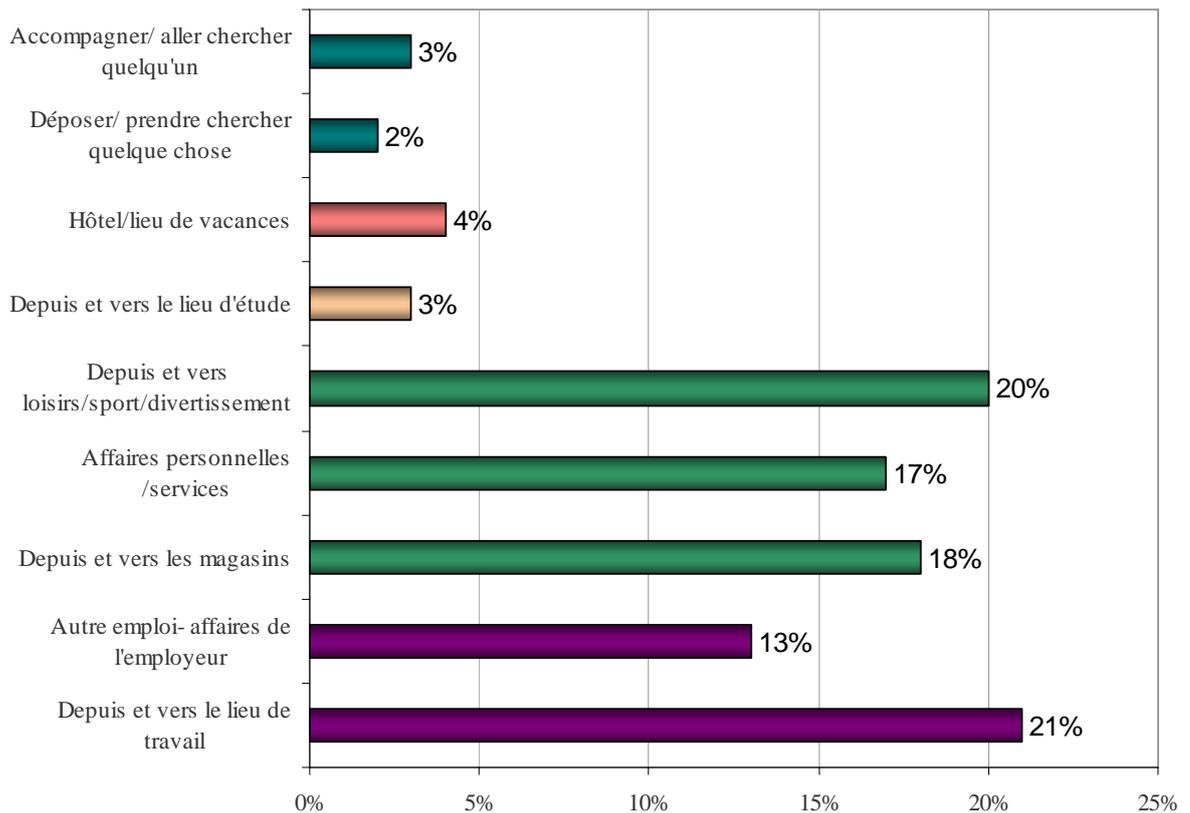
A Paris, la même enquête donne des résultats assez différents, plus en rapport avec l'offre en transport en commun : les clients disent opter pour un taxi pour la rapidité du trajet, parce qu'ils sont fatigués, que le taxi est sûr, parce que les horaires des transports en commun ne leur conviennent pas ou la durée est trop longue.

L'enquête IVM conclut sur les demandes des usagers des taxis, là aussi très différentes à Londres et à Paris, même si dans les deux capitales, plus de taxis sont réclamés. A Londres, les clients demandent que le partage des courses soit autorisé, tandis qu'à Paris, le débat porte sur la fluidité de la circulation.

c) Usage des mini cabs

Les *mini cabs* sont très souvent employés pour des motifs personnels, et même pour les loisirs et les achats. Les motifs liés au travail viennent ensuite.
(se reporter aussi à la partie sur les origines-destinations des courses III.A.4.b), p.46)

Motifs de déplacements en *mini cabs* à Londres



Source : IAU d'après l'enquête 2006 du PCO

Conclusion

A l'heure actuelle, l'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite préoccupe les collectivités et les autorités responsables des taxis dans la majorité des capitales européennes. A Londres, la question est résolue depuis 1997, pour les passagers se déplaçant en fauteuil roulant du fait de la dimension particulière des *Blacks Cabs* et de la présence de *TfL* comme autorité organisatrice. *Transport for London* figure parmi les autorités organisatrices les plus en avance de ce point de vue en Europe. Du fait que *TfL* est également l'autorité pour les *mini cabs*, la question de leur accessibilité pourrait être traitée dans les prochaines années.

Ainsi, la spécificité du cas londonien tient au fait que l'autorité organisatrice des transports public soit également compétente en matière de taxi, et qui plus est, de la remise. Cette situation présente l'avantage de permettre une réflexion globale sur l'offre de transport, que ce soit en termes de planification de la desserte (nouvelle zone aménagée, événement, etc.) et la circulation (effet du péage urbain notamment).

Si certaines différences de traitement des taxis et de la remise persistent, telle l'autorisation pour les taxis d'emprunter les couloirs de bus, elle relève davantage d'un privilège historique que d'un réel traitement différencié des professions. Aujourd'hui, aucune des deux activités n'est soumise à une réglementation du temps de travail et *TfL* travaille à une plus grande uniformisation des deux professions qui pourrait conduire à la disparition progressive de ces privilèges, résidus d'un temps où seuls les taxis étaient réglementés, licenciés et reconnus...

Le choix de *TfL* d'uniformiser les professions se heurte malgré tout à certaines particularités de l'activité de remise. Malgré l'obligation de détenir une licence pour les chauffeurs de remise et leurs véhicules depuis 2001, l'activité continue de comporter des risques pour ses clients. L'utilisation de véhicules banalisés empêche tout contrôle efficace des « faux chauffeurs » offrant leurs services aux passants. *TfL* travaille sur cet aspect par le biais de campagnes destinées à sensibiliser les usagers sur les dangers potentiels de la fausse remise. Il veille aussi, en partenariat avec la *Metropolitan Police*, à arrêter les chauffeurs frauduleux. Comme dans les autres capitales européennes, la remise conserve une part d'insécurité et de danger encore mal contrôlés, au contraire de l'activité taxi, plus lisible, claire et rassurante.

Bibliographie

GfK, INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT (IVM), *Le taxi au sein des déplacements urbains : pratiques, positionnement et pistes de développement*, 2007

GfK, PCO, *Taxi/PHV Diary Survey 2006*

GREATER LONDON AUTHORITY, *The Mayor's Transport strategy*, 2007

PUBLIC CARRIAGE OFFICE, *Consultation on future arrangements for Taxis and Private Hire Vehicle (PHV) licensing inspections*, 2006

PUBLIC CARRIAGE OFFICE, *Put yourself in the driving seat, how to become a licensed taxi or private hire driver*, 2006

PUBLIC CARRIAGE OFFICE, *Consultation on proposed changes to structure of private hire operator licence fees*, 2006

TRANSPORT for LONDON, *London Travel Report*, 2007

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS/ OCDE, *Aspects économiques de l'accessibilité des taxis*, 2001

Sites Internet

www.tfl.co.uk

www.dft.gov.uk

Articles de presse

LEWIS S., « Taxis et location de véhicules privés à Londres », résumé de la conférence MENA de l'UITP tenue en mars 2007, *in* Transport Public International, mars-avril 2008

OAFF B., « Black-cab drivers », *The Observer*, 2008

ROCHE M., « A Londres, les "Black cabs" côtoient les "mini cabs" », *Le Monde*, 12 février 2008

Entretiens

Ed Thompson, Simon Buggery et Darren Crowson, *Public Carriage Office*, juin 2008

Maxwell Forwood, *Computer Cab*, juin 2008

Glossaire

« All-London »	Licence de chauffeur (dite aussi <i>Green Badge</i>) permettant au possédant de travailler sur l'ensemble du périmètre du Grand Londres
BAA	Ex- « <i>British Airport Authority</i> », privatisée par le gouvernement Thatcher, la société <i>BAA Limited</i> appartient depuis 2006 à un consortium dirigé par le groupe espagnol <i>Ferrovial</i> , et est propriétaire et gestionnaire des sept principaux aéroports britanniques et d'aéroports dans le reste du monde
Black Cab = Hackney Carriage	Taxi
Borough	Subdivision administrative du Grand Londres (équivalent des communes ou arrondissements parisiens)
Department for Transport (DfT)	Ministère des transports
GfK	<i>Growth for Knowledge</i> est un groupe de conseil et information marketing spécialisé dans les études ad hoc, panels, mesures d'audience
GPS	<i>Global Positioning System</i> , système de géolocalisation par satellite
Greater London	Grand Londres, collectivité territoriale de la région de Londres, dont le périmètre correspond à <i>Inner London</i> et <i>Outer London</i>
Greater London Authority (GLA)	Autorité du Grand Londres : Autorité publique composée du maire (Boris Johnson) et de l'assemblée de Londres
Inner London	Partie centrale du Grand Londres
Knowledge	« connaissance » du Grand Londres requise pour valider le test de chauffeur de taxi
Marshalled ranks	Stations sécurisées pour taxis et <i>mini cabs</i> encadrées par du personnel du <i>PCO</i>
Metropolitan Police (MET)	Police du Grand Londres
Mini cab = Private Hire Vehicle (PHV)	remise (petite et grande confondues)
Outer London	Partie périphérique du Grand Londres (Grand Londres sauf <i>Inner London</i>)
Oyster Card	Carte (portant le nom de la société <i>Oyster</i>), support billettique rechargeable qui fonctionne dans l'ensemble des transports publics du Grand Londres
Public Carriage Office (PCO)	Département de <i>TfL</i> responsable de la délivrance des licences et de la stratégie taxi et <i>mini cab</i>

PMR	Personne(s) à mobilité réduite
RFID	<i>Radio Frequency Identification</i> , système de radio-identification qui permet de mémoriser et récupérer des données à distance
Steria	Société de Services en Ingénierie Informatique qui propose aux entreprises et administrations des prestations de services informatiques, notamment dans le domaine des transports. Elle fournit le système de gestion des flux de taxis à l'entrée de chaque terminal de l'aéroport d'Heathrow.
« Suburban »	Licence de chauffeur (dite aussi <i>Yellow Badge</i>) permettant au possédant de travailler dans un zone <i>d'Outer London</i> (par opposition à « <i>All-London</i> »)
Taxicard	Système de transport individualisé réservé aux personnes à mobilité réduite
Transport for London (TfL)	Autorité Organisatrice des transports du Grand Londres
Black Cab = Hackney Carriage	Taxi