



LES TAXIS ET VTC SOLIDEMENT INSTALLÉS SUR LA DESSERTE DES AÉROPORTS FRANCILIENS

1^{er}

MODE DE DESSERTE À ROISSY POUR LES TAXIS ET VTC, ET 2^e POUR ORLY

32 %

DES PASSAGERS AÉRIENS PRIS EN CHARGE PAR LES TAXIS/VTC

40 %

L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE PASSAGERS PRIS EN CHARGE ENTRE 2009 ET 2017 À ROISSY

Cette Note rapide a été rédigée avant la pandémie de Covid-19. Elle reste fondée si le trafic aérien retrouve à terme le niveau d'avant la crise puis la croissance prévue.

PORTÉS PAR LA HAUSSE CONTINUE DU TRAFIC AÉRIEN, L'ABSENCE DE LIAISONS FERRÉES FIABLES ET L'ARRIVÉE D'UBER IL Y A DIX ANS, LES VTC¹ ET LES TAXIS CONTRÔLENT DÉSORMAIS UN TIERS DE LA DESSERTE DES AÉROPORTS FRANCILIENS. LES MISES EN SERVICE, D'ICI CINQ ANS, DU CDG-EXPRESS ET DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 JUSQU'À ORLY NE DEVRAIENT PAS REMETTRE EN CAUSE CETTE FORTE PRÉSENCE.

La desserte des aéroports franciliens pose, de longue date, un défi aux autorités publiques comme à ADP. Entre 2009 et 2017, la part des taxis et des VTC a nettement augmenté (+ 5 points) et accaparait, en 2017, un tiers des voyageurs transportés vers ou depuis l'aéroport de Roissy-CDG. Ils sont même devenus le mode de transport le plus utilisé. L'évolution est sans doute similaire pour Orly, même si les données manquent pour le confirmer, le dernier chiffre connu datant de 2009 et montrant une part modale de 29 %. Si cette évolution s'explique largement par l'arrivée en masse des VTC et les spécificités de la clientèle du transport aérien, elle pointe aussi l'absence d'une liaison ferrée à haut niveau de service avec Paris.

Taxis et VTC se livrent, sur la desserte de ces deux aéroports, une concurrence frontale. Les taxis bénéficient aujourd'hui d'une réglementation favorable, mais les VTC parviennent à s'installer sur ce marché en expansion et à forte rentabilité. Le trafic aérien mondial connaît en effet une croissance continue et rapide d'environ 4,6 % par an en moyenne depuis 30 ans. À ce rythme, le trafic mondial doublera d'ici 2035, sauf en cas d'impact durable de crises majeures telles que la pandémie virale mondiale au printemps 2020, ou si le phénomène de « flygskam » (terme suédois qui désigne la honte de prendre l'avion), qui émerge depuis peu face à l'urgence climatique, se renforce.

Si la croissance du trafic aérien est principalement tirée par l'Asie et le Moyen-Orient, l'Europe n'est pas en reste, et la France est concernée au premier chef. En 2019, le trafic cumulé des deux aéroports franciliens a dépassé les 108 millions de passagers : 76,2 millions à Roissy-CDG, en hausse de 5,4 % par rapport à 2018, et 31,9 millions à Orly, en baisse de 3,8 %, mais après une augmentation de 3 % entre 2017 et 2018. Il faut noter que, depuis trois ans, le développement d'Orly est tiré par le trafic long-courrier, alors que l'aéroport était plutôt dédié aux vols courts

Les modes de desserte des passagers aériens de Roissy-CDG en 2009 et 2017

	2009	2017
Nb passagers aériens (millions)	57,9	69,5
Taxis ou VTC	27 %	32 %
VP	27 %	27 %
RER	28 %	23 %
Bus	14 %	11 %
TGV	4 %	7 %
	100 %	100 %

Source : ADP

et moyens courriers. À Roissy, on estime que le nombre de passagers aériens, hormis ceux en correspondance², est d'environ 120 000 par jour, dont près de 40 000 empruntent un taxi ou un VTC.

La desserte des aéroports est vitale pour les taxis et les VTC dans toutes les métropoles, mais elle l'est particulièrement en Île-de-France, où ils y réalisent 25 % de leur chiffre d'affaires³. Les chauffeurs sont prêts à faire la queue deux heures trente en moyenne à Roissy avant de charger un passager aérien plutôt que de multiplier de petites courses dans Paris.

Hors touristes internationaux, taxis et VTC n'assurent qu'une part infime des déplacements motorisés en Île-de-France. Selon les résultats de la dernière Enquête globale transports (EGT 2020), les courses en taxis ou VTC représentent 0,9 % des 25 millions de déplacements motorisés un jour de semaine dans la région. Il est vrai que les Franciliens ont peu recours à ce mode de déplacement, et leur usage est différent de ce qu'il peut être dans d'autres grandes métropoles. À New York et à Londres, par exemple, il n'est pas rare de voir des parents déposer leurs enfants à l'école en taxi ou VTC, contrairement à Paris, où cet usage est inexistant. D'ailleurs, la flotte de taxis/VTC en Île-de-France n'est que de 40 000 véhicules (à fin 2018), soit 18 000 taxis et 22 000 VTC.

DES AÉROPORTS EN MANQUE DE DESSERTE FERROVIAIRE FIABLE

Les passagers aériens constituent une clientèle particulière dans le sens où elle est pressée, chargée et, pour les non-Franciliens, peu informée des transports de la région. Elle est donc sensible aux avantages des taxis et VTC par rapport aux

transports en commun pour se rendre à l'aéroport ou en revenir : trajet de porte-à-porte, chargement des bagages, confort, tranquillité, sentiment de sécurité, accès facile et lisible à l'entrée-sortie principale de l'aéroport, disponibilité aux heures creuses et la nuit...

Ces critères ne sont aujourd'hui pas remplis par les transports en commun à Roissy et à Orly. Roissy n'est relié à la capitale que par un seul mode ferroviaire, le RER B, peu attractif pour les touristes internationaux et les voyageurs d'affaires, pour des raisons bien connues : correspondance pénible et peu lisible dans les terminaux, parcours peu agréable et long en mission omnibus aux heures de pointe, sentiment d'insécurité en soirée, inconfort au milieu des voyageurs du quotidien dans des rames bondées (près d'un million de passagers par jour)... Il existe bien une mission directe Roissy-Gare du Nord du RER B aux heures creuses (avec quatre trains par heure), mais cette véritable liaison « express » mériterait d'être mieux connue et valorisée. À Orly, les liaisons par Orlyval ou le RER C vers Paris comportent des ruptures de charge.

Si l'on regarde la desserte ferroviaire des grands aéroports internationaux du rang de Roissy-CDG, la plupart bénéficient d'une liaison ferrée directe avec le centre-ville. Il peut s'agir d'une liaison de type express, donc rapide : c'est le modèle fréquemment rencontré dans les aéroports asiatiques et quelques aéroports européens, comme à Madrid, Moscou, Rome et Stockholm. Dans d'autres cas, c'est une liaison par métro, donc à haute fréquence, comme on en rencontre aux États-Unis, à Washington et Boston, par exemple. Et lorsque ce type de liaison existe, on constate que la part modale du mode ferré est majoritaire par rapport aux modes routiers (voitures particulières, bus, taxis ou VTC).

LE TARIF PAS TOUJOURS DÉTERMINANT

Pour Roissy, sur la comparaison des temps de parcours aux heures de pointe, le RER B l'emporte sur le taxi/VTC. Mais aux heures creuses, les taxis/VTC sont en général plus rapides grâce à la bonne accessibilité routière (autoroutes A1, A3 et A106 et Francilienne). Pour Orly, les temps de parcours en transport en commun depuis Paris sont toujours plus longs qu'en voiture.

Sur les tarifs, qui sont en général un critère du choix modal, le passager aérien n'en a jamais une connaissance parfaite. Le tarif n'est donc pas

Part modale taxis + VTC dans la desserte des aéroports internationaux en 2017 et rang parmi quatre modes de desserte principaux (taxis + VTC, VP, fer et bus)

Aéroport	Paris Roissy	Londres Heathrow	Madrid Barajas	Paris Orly ^d	Singapour Changi	Londres Gatwick	New York	Tokyo Haneda	Tokyo Narita
Part taxis + VTC	32 %	32 %	30 %	29 %	24 %	15 %	11 %	8 %	3 %
Rang	1 ^{er}	1 ^{er}	2 ^e	2 ^e	3 ^e	3 ^e	NC	4 ^e	4 ^e

toujours déterminant : les voyageurs d'affaires peuvent être défrayés, le trajet en RER peut être gratuit pour les Franciliens possesseurs d'un Pass Navigo ou Imagin R, ou encore le coût d'un taxi/VTC peut devenir compétitif si l'on voyage à plusieurs. De plus, les tarifs ne sont réellement comparables qu'au regard des services offerts et des temps de parcours, qui varient selon le niveau de congestion routière. Finalement, il est difficile pour un passager aérien de comparer les tarifs des taxis, VTC et transports en commun.

Dans quelques années, la desserte des deux aéroports franciliens devrait être bousculée par l'arrivée de liaisons ferroviaires performantes : la liaison CDG Express, prévue en 2025 pour Roissy, et la ligne 14, en 2024, pour Orly. Dans les aéroports internationaux desservis par une ligne dédiée aux passagers aériens, en plus de la rapidité, la qualité de service est généralement remarquable en termes d'intermodalité, de lisibilité de l'offre sur place et à distance, de confort, d'identité visuelle et d'accompagnement humain. Si la future liaison CDG Express offre ce même niveau de service en s'adressant principalement aux voyageurs d'affaires, les taxis et VTC risquent d'être fortement concurrencés sur la desserte aéroportuaire.

LA PÉRIPHÉRIE CONQUISE PAR LES VTC

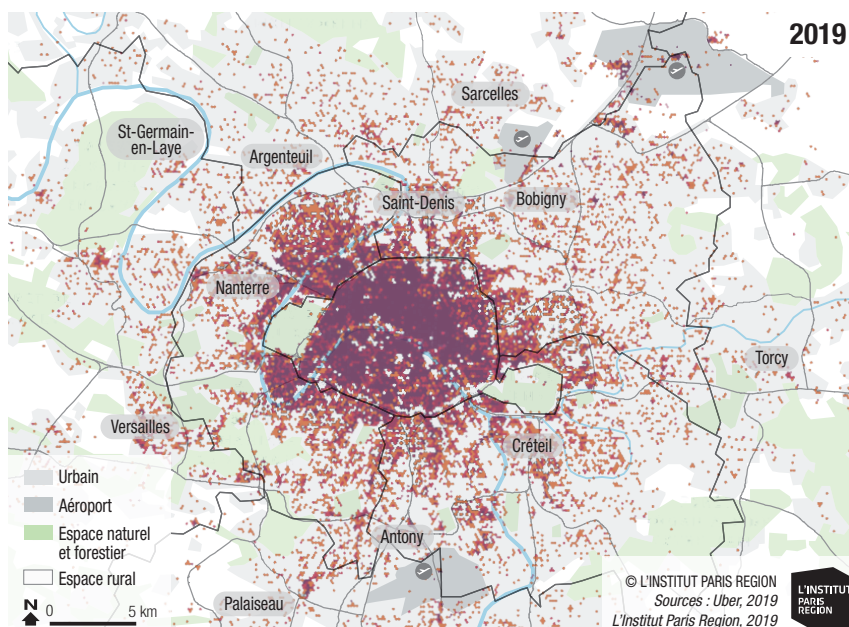
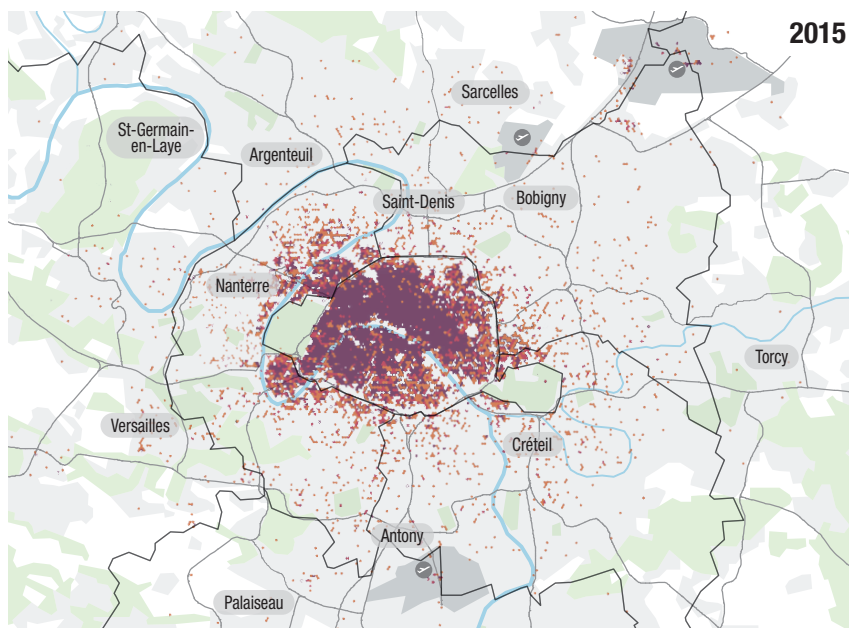
En attendant la mise en service de ces deux liaisons ferrées, l'augmentation de la part des taxis et des VTC devrait se poursuivre sur fond de hausse du trafic aérien, même si ce sera probablement à un rythme moins soutenu que ces dernières années. À Roissy, le nombre de passagers aériens transportés par taxis ou VTC a crû de 40 % entre 2009 et 2017, passant d'environ 28 000 à 39 000 en 2017. Cette forte hausse est due au développement rapide des VTC, et notamment d'Uber.

L'arrivée de la plateforme américaine en 2010 a permis une révolution en facilitant l'accès par smartphone, en réduisant les temps d'attente, en autorisant le paiement automatique et en baissant les prix par rapport aux taxis.

Uber totalisait dans le monde 1 milliard de courses fin 2015, puis 5 milliards en mai 2017 et 10 milliards en juin 2018, soit un doublement en un an. Paris a largement contribué à cette croissance exponentielle. En l'absence de régulation les premières années, le service s'est développé dans les espaces en périphérie peu couverts par les taxis et a aussi récupéré une partie du marché traditionnel des taxis.

À New York, sur le segment de la desserte des aéroports JFK et La Guardia, la part de marché des VTC (Uber, Lyft et Via) est passée de 12 % à 40 % entre 2015 et 2017 (source New York City). Le volume de courses des taxis est resté stable, alors que celui des VTC a été multiplié par cinq. Plus précisément, si l'on regarde uniquement Manhattan et les quatre boroughs en périphérie (Brooklyn, Queens, Bronx et Staten Island), où les taxis jaunes ou verts étaient peu

Cartes des points de départ des courses Uber à destination de Roissy ou Orly en 2015 et 2019 sur une semaine de novembre



présents, le volume de courses des VTC a été multiplié par quatre à Manhattan et par quatorze en périphérie. On suppose que c'est le même phénomène qui s'est produit en Île-de-France, comme le suggèrent les deux cartes des lieux de départ des courses Uber en 2015 et en 2019⁵. Les VTC ont concurrencé les taxis à Paris et pénétré la banlieue, offrant aux résidents une nouvelle accessibilité vers les aéroports.

LA RIPOSTE DES TAXIS

L'irruption d'Uber a aussi dévoilé les faiblesses du taxi parisien : le prix perçu comme trop élevé, le rapport qualité/prix jugé défavorable, leur nombre insuffisant, le paiement par carte bancaire pas

toujours accepté, et, de manière plus subjective, le défaut de propreté du véhicule et le manque d'amabilité du chauffeur. Le taxi a alors traversé une période de crise profonde face à la concurrence effrénée des plateformes VTC.

Mais la profession a su réagir et, depuis deux ans, elle semble avoir retrouvé une nouvelle dynamique face aux difficultés rencontrées par Uber dans le monde : déficit chronique, image dégradée à cause de problèmes d'insécurité, interdiction récente à Londres... En France, l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2020 a confirmé le lien de salariat entre Uber et ses chauffeurs, remettant en question le modèle économique du VTC.

Au niveau tarifaire, le taxi a su s'adapter avec de nouveaux tarifs lisibles et forfaitaires⁶, à la baisse, entre Paris et les aéroports, et avec une nouvelle qualité de service, alors que les tarifs sont dérégulés pour les VTC, qui pratiquent la tarification dynamique en cas de forte demande. Aujourd'hui, il n'y a plus de distorsion évidente de tarif entre taxis et VTC dans la desserte aéroportuaire francilienne. Toutes les plateformes de VTC connaissent, depuis deux ans, un ralentissement de leur croissance, dû à la réglementation, qui a durci les conditions d'entrée ou de maintien des chauffeurs sur le marché et provoqué une baisse significative de leur nombre. Par ailleurs, la quasi-totalité des chauffeurs Uber en Île-de-France sont aujourd'hui affiliés à une ou plusieurs autres plateformes, attirés par des commissions plus élevées.

Le législateur français a garanti aux taxis le maintien de leur spécificité opérationnelle par rapport aux VTC, comme l'accès aux voies de bus, la maraude et, surtout, les emplacements réservés au stationnement dans les deux aéroports. Contrairement aux VTC, les taxis bénéficient de zones de stockage. Ce sont 4000 places à Roissy sur un espace dédié dénommé « base arrière taxi » et quelques centaines de places à Orly. De plus, à Roissy, depuis début 2019, une quarantaine de « gilets bleus » aiguillent les passagers qui viennent d'atterrir vers les taxis officiels pour lutter contre les taxis clandestins et les rabatteurs. Les VTC, quant à eux, ne peuvent se présenter au maximum qu'une heure en avance à l'aéroport, pour une course dûment anticipée (bon de commande nécessaire en cas de contrôle). Toute contravention à la loi est passible d'une amende de 15 000 euros. Ils doivent patienter dans l'un des parkings de l'aéroport ou dans une zone de dépose-minute. Uber a mis en place un système où ses chauffeurs attendent chacun à leur tour, selon un système de file d'attente électronique, avant de rallier les clients.

SAUVÉS PAR L'INNOVATION ?

Menacés par les futures liaisons ferrées à haut niveau de service, les taxis et VTC trouveront peut-être des relais de croissance dans l'innovation. Ainsi a émergé récemment le service Taximatch, spécialisé dans les courses en taxis partagés pour la desserte des aéroports. La mise en place de voies réservées sur autoroute aux véhicules à occupation multiple pourrait améliorer les temps de parcours. Et, à plus long terme, les taxis autonomes et autres taxis volants pourraient prendre la relève. Plusieurs acteurs tels que Uber, Volocopter, Lilium, Airbus ou EHang sont en train de développer des prototypes de taxis volants avec l'objectif de desservir des aéroports d'ici trois ans.

Ces innovations servicielles et technologiques devraient les aider à maintenir une part de marché significative dans le transport des passagers aériens face à la concurrence des liaisons ferrées à haut niveau de service. ■

Dany Nguyen-Luong, ingénieur transports,
directeur du département Mobilité transports

1. Véhicule de tourisme avec chauffeur : Uber, Kapten (ex Chauffeur-Privé), Aircab, Marcel, Snapcar, Bolt (ex Txfy).
2. Air-air ou air-TGV.
3. Source : Cabinet FACTA.
4. Chiffre de 2009.
5. Les chiffres ne sont pas connus.
6. 50 € (resp. 35 €) de Paris Rive droite et 55 € (resp. 30 €) de Paris Rive gauche vers Roissy (resp. vers Orly).

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Emmanuel Marion

Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2267-4071



institutparisregion.fr



RESSOURCES

- Nicolas Boichon, « L'accessibilité terrestre aux aéroports internationaux ». L'Institut Paris Region, mars 2016.

Site institutionnel utile

- <https://toddwschneider.com/posts/analyzing-1-1-billion-nyc-taxi-and-uber-trips-with-a-vengeance/#update-2017>



L'INSTITUT
PARIS
REGION