TAXI NEWS

N°178 - NOVEMBRE 2026



L'ESSAI AUTOMOBILE

LE BYD SEALION 7

LA REVUE DE PRESSE

CARBURANTS : LES TAXIS PRIS EN ÉTAU ENTRE LA FLAMBÉE DES COÛTS ET TARIFS ENCADRÉS

LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DES TAXIS : COMMENT LE SECTEUR SE RÉINVENTE

LE DOSSIER

AÉROPORTS : DES COURSES QUI S'ÉVAPORENT AVANT MÊME D'ARRIVER EN STATION



TAXI NEWS
Numéro 178 - Novembre 2026

Édité par la SAS TAXI CONSULTING
6bis rue Fournier
92 110 CLICHY.
Tél. : 01 40 53 82 83
Email : sejdinov@orange.fr

Directeur de l'édition et de la publicité :
Alexandre SEJDINOV

Rédacteur en chef :
Daniel SEJDINOV

Maquette et mise en page :
Vincent Jacques Lacante

Imprimé en France
Dépôt légal : à parution

TAXI NEWS est une marque déposée pour la France par Alexandre SEJDINOV depuis juin 2010.

Ce magazine est protégé par le code de la propriété intellectuelle. Reproduction interdite des textes et des documents. Le magazine décline toute responsabilité quant aux erreurs. Les annonceurs doivent impérativement réclamer un bon à tirer de leur publicité avant parution.

Professionnels si vous souhaitez paraître dans le prochain numéro de TAXI NEWS contactez :

Alexandre Sejdinov au 06 20 73 19 78
ou par mail sejdinov@orange.fr

SOMMAIRE

SERVICES COMPRIS
34 Les stations de taxi
38 Les fourrières
39 Les pharmacies 24h/24 ou tardives
44 Les écoles de taxi

LOISIRS ET JEUX
42 Les sorties ciné
43 Jeux et solutions
46 Les salons

BAROMÈTRE DE LA LICENCE

PÉRIODE	VALEURS DES CESSIONS
SEPTEMBRE 2025	165 000 €
OCTOBRE 2025	165 000 €
NOVEMBRE 2025	165 000 €
DÉCEMBRE 2025	165 000 €
JANVIER 2026	165 000 €
FÉVRIER 2026	165 000 €
MARS 2026	163 000 €
AVRIL 2026	160 000 €
MAI 2026	160 000 €
JUIN 2026	158 000 € - 160 000 €
JUILLET / AOÛT 2026	158 000 €
SEPTEMBRE 2026	153 000 € - 155 000 €
OCTOBRE 2026	150 000 €

Ces valeurs communiquées par Taxi Consulting sont la moyenne des cessions constatées chaque mois pour les taxis parisiens.



6
L'ESSAI DU MOIS
Le BYD SeaLion 7



14
LE DOSSIER
Aéroports : les courses qui s'évaporent avant même d'arriver en station



18
REVUE DE PRESSE
Carburants : les taxis pris en étau entre flambée des coûts et tarifs encadrés



20
REVUE DE PRESSE
La révolution numérique des taxis : comment le secteur se réinvente



24
REVUE DE PRESSE
Clientèle internationale : G7 ouvre t-il vraiment de nouveaux marchés aux taxis parisiens ?



40
CONCEPT CAR
Le Renault 8 Gordini Concept

L'ÉDITO

Chers lectrices et lecteurs,



Nous l'avons déjà évoqué souvent, le racolage aux aéroports est une concurrence illégale contre laquelle le gouvernement ne fait rien de façon définitive pour l'éradiquer, il en est de même pour la maraude des VTC, qui viennent sans réservation pour attendre les courses. Uber ment lorsqu'elle dit par la voix de ses dirigeants : « Les chauffeurs VTC ne peuvent pénétrer dans l'enceinte de l'aéroport sans réservation préalable, ce qui laisse entièrement l'exclusivité de la maraude aux taxis ». Et même, encourage les VTC à marauder autour des aéroports pour pouvoir servir ses clients le plus vite possible.

Le collectif Team Taxi a appelé les chauffeurs à manifester pour dénoncer la concurrence déloyale des VTC dans les aéroports parisiens et réclamer un renforcement des contrôles, dans le but de faire réagir l'État face à la dégradation de leurs conditions de travail.

Le mouvement est parti de la Porte-Maillot, à Paris, direction l'aéroport Charles de Gaulle Roissy. Concrètement, le collectif a demandé la mise en place immédiate de « zones blanches » afin d'y empêcher les plateformes de VTC d'attribuer des courses dans certaines zones et de cesser la maraude illégale.

Team Taxi a réclamé également des contrôles stricts des cartes professionnelles et signalétiques des VTC et le retour des gilets bleus, c'est-à-dire un personnel chargé de l'information dans les terminaux pour guider les clients vers les flux légaux et éradiquer définitivement le racolage.

Je salue leur courage et leur détermination et j'espère que leur action aboutira.

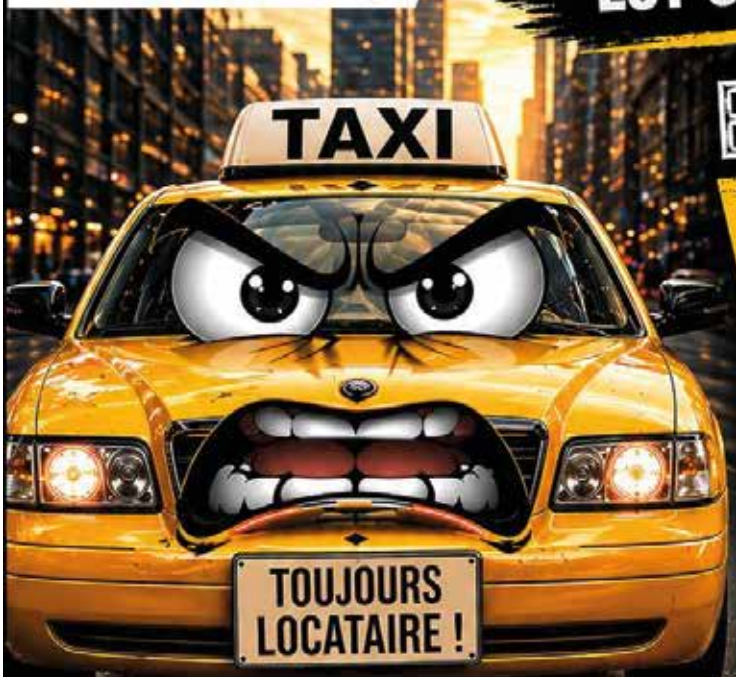
Vous êtes nombreux à réagir sur les réseaux sociaux au sujet des voitures autonomes, chacun y va de son opinion, comme pour former la meilleure équipe avant un match de foot ou de rugby. Les voitures autonomes si elles réussissent à se développer en Europe et en France, deviendraient une concurrence déloyale pour les taxis au même titre que les VTC l'ont été. Même si l'avènement des voitures autonomes me semble impossible parce qu'une voiture autonome peut-être détournée par des terroristes ce qui représente un très grand danger, pour preuve les frigos et congélateurs qui ont subi un piratage informatique, dans la nuit du 11 au 12 octobre 2026, une cyberattaque a touché les systèmes frigorifiques de plus de 400 supermarchés en France. Vous imaginez 400 véhicules autonomes piratés ce que ça peut faire comme dégâts. Mais allons dans l'absurde, soyons dans le monde des bisounours, dans quelques années, il n'y a plus de guerres ni de risque terroriste et le gouvernement veut autoriser la mise en circulation les voitures autonomes pour transporter des clients, ça devient de facto une concurrence déloyale. Commencer déjà à réfléchir comment éviter de subir une nouvelle concurrence déloyale au cas où, est un bon début. Mais pas d'inquiétude inutile, nous avons quelques années devant nous pour développer ce sujet et apporter des réponses.

Au nom de toute l'équipe de Taxi News, je vous souhaite un bon mois de novembre, et espère vous retrouver début décembre.

Alexandre Sejdinov

TAXI Consulting

CHAQUE LOYER PAYÉ EST UN CAPITAL PERDU



ET SI C'ÉTAIT VOUS, LE PROCHAIN PROPRIÉTAIRE ?

- LIBÉREZ-VOUS DE LA LOCATION
- INVESTISSEZ DANS VOTRE AVENIR
- VALORISEZ VOTRE TRAVAIL

AUJOURD'HUI LOCATAIRE, DEMAIN PATRON.

5 000 €
APPORT BANCAIRE

15 000 €
FRAIS DE MISE EN PLACE INCLUS :
- Droits de mutation
- Garantie
- Frais bancaires
- Courtage

20 000 €
TOUT COMPRIS

AUCUN APPORT SUPPLÉMENTAIRE

ÉTUDE DE FINANCEMENT SUR RENDEZ-VOUS | *Simulation gratuite !*

TEL. : 01 40 53 82 83 | 6bis rue Fournier 92110 CLICHY

L'ESSAI DU MOIS



SEALION 7 : BYD S'ATTAQUE AU MARCHÉ DES GROS ROULEURS

Avec le Sealion 7, BYD poursuit son offensive sur le marché européen avec un grand SUV coupé électrique qui ne manque ni de technologie ni de puissance. Long de 4,83 mètres, doté d'un empattement généreux de 2,93 mètres et annoncé avec jusqu'à 502 km d'autonomie WLTP, il coche sur le papier plusieurs cases susceptibles d'intéresser les chauffeurs de taxi. Mais au-delà des chiffres flatteurs, la vraie question est simple : ce modèle peut-il réellement devenir un bon outil de travail pour un professionnel qui passe parfois dix heures par jour derrière le volant ?

Un gabarit généreux, bien adapté au transport de passagers

Le BYD Sealion 7 appartient clairement à la catégorie des grands SUV familiaux. Avec 4,83 mètres de long, il dépasse légèrement la berline BYD Seal et affiche surtout une ligne de toit nettement plus haute. Pour un taxi, cette différence n'est pas seulement esthétique : une carrosserie surélevée facilite généralement l'accès à bord, notamment pour les personnes âgées ou les passagers chargés de bagages.

L'empattement de 2,93 mètres constitue également un indicateur intéressant. Un empattement long favorise en principe l'espace disponible aux jambes à l'arrière, un point particulièrement important dans notre métier. Un client qui passe quarante minutes dans la voiture ne juge pas uniquement le silence de fonctionnement ou la qualité des matériaux : il remarque très vite s'il dispose de suffisamment de place pour ses genoux et s'il peut s'installer confortablement.

BYD a par ailleurs choisi une silhouette de SUV à pavillon fuyant, dans l'esprit d'un fastback. Le résultat est plutôt dynamique pour un véhicule de cette taille. L'avant reprend la signature « Ocean X » de la marque, tandis que les poignées de porte affleurantes participent à l'aérodynamique. La ligne reste sportive sans tomber dans l'exubérance, ce qui est plutôt une bonne

chose pour un véhicule destiné à accueillir une clientèle très diverse.

Reste une donnée importante pour les professionnels : le volume de chargement. Le Sealion 7 offre un coffre arrière de 520 litres, extensible à 1 789 litres avec la banquette rabattue. À cela s'ajoute un coffre avant de 58 litres, particulièrement pratique pour loger les câbles de recharge ou les objets du quotidien.

BYD indique que le coffre arrière peut accueillir une grande valise de 71 cm, une valise moyenne de 61 cm et quatre valises de 51 cm. Pour un taxi travaillant régulièrement avec des clients de gare ou d'aéroport, cette capacité semble donc correcte.

Une batterie LFP intéressante pour les gros rouleurs

Le point le plus intéressant du Sealion 7 se trouve peut-être sous son plancher. BYD utilise sa désormais bien connue batterie Blade, basée sur une chimie lithium-fer-phosphate, ou LFP. Le constructeur développe et fabrique lui-même cette technologie.

Pour un particulier, la nature exacte de la batterie peut sembler secondaire. Pour un taxi, elle mérite davantage d'attention. Les batteries LFP sont notamment réputées pour leur bonne endurance face à l'enchaînement des cycles de charge et de décharge. BYD met également en avant leur résistance aux températures élevées ainsi qu'une dégradation limitée de leur capacité au fil des cycles.

Ce point peut devenir particulièrement pertinent pour une voiture professionnelle susceptible d'accumuler rapidement 50 000, 70 000 km, voire davantage chaque année. Une batterie qui supporte correctement les recharges fréquentes constitue évidemment un élément rassurant, même si seule l'expérience à long terme permettra de mesurer précisément son vieillissement dans les conditions d'utilisation spécifiques d'un taxi.

BYD utilise également sa technologie Cell-to-Body. Le principe consiste à intégrer directement la batterie à la structure du véhicule. Le couvercle supérieur du pack devient ainsi une partie du plancher de l'habitacle. Cette architecture permet notamment de gagner de la place et d'améliorer la rigidité de l'ensemble.

Pour le conducteur, tout cela reste invisible au quotidien. Mais cette conception contribue à maintenir un plancher relativement compact malgré la présence d'une batterie de grande capacité, ce qui permet théoriquement de préserver l'espace intérieur.

La garantie est un autre argument de poids. BYD couvre le véhicule pendant six ans ou 150 000 km, le groupe motopropulseur pendant huit ans ou 150 000 km, et la batterie Blade jusqu'à huit ans ou 250 000 km, avec un état de santé minimal garanti de 70%. Pour un chauffeur qui envisage un usage intensif, cette couverture batterie est un élément à prendre très au sérieux.



Jusqu'à 502 km WLTP : suffisant pour une journée ?

BYD annonce jusqu'à 502 km d'autonomie selon le cycle WLTP, mais ce chiffre ne concerne que la version Excellence AWD, équipée de la plus grande batterie de 91,3 kWh. La version propulsion Comfort annonce jusqu'à 482 km, tandis que la Design AWD descend à 456 km.

Il faut donc rester prudent. Une autonomie WLTP ne correspond jamais exactement à l'autonomie rencontrée sur le terrain. Température extérieure, chauffage, climatisation, vitesse, circulation autoroutière et charge du véhicule peuvent sensiblement modifier la consommation.

Un taxi effectuant principalement des courses urbaines et périurbaines sera d'ailleurs dans une situation différente d'un professionnel enchaînant transferts d'aéroports et longues distances autoroutières. L'électrique est généralement à son avantage dans les phases de circulation urbaine, où la récupération d'énergie au freinage permet de limiter les pertes.

Dans tous les cas, une autonomie théorique supérieure à 450 km laisse entrevoir une journée de travail assez confortable pour de nombreux profils de chauffeurs, sous réserve bien entendu de vérifier la consommation réelle.

L'autre élément essentiel est la recharge. BYD annonce une puissance maximale de 230 kW en courant continu, permettant de passer de 10 à 80% de batterie en 24 minutes environ. Mais cette performance concerne la version Excellence AWD, dotée de la batterie de 91,3 kWh. Les versions Comfort et Design AWD, équipées d'une batterie de 82,5 kWh, sont limitées à 150 kW et annoncent un passage de 10 à 80% en 32 minutes.

Pour un taxi, c'est presque aussi important que l'autonomie elle-même. Une recharge rapide correctement maîtrisée peut permettre d'intégrer une session de charge au moment du déjeuner ou pendant une période creuse. À l'inverse, une voiture offrant une belle autonomie, mais nécessitant une heure pour récupérer suffisamment d'énergie serait compliquée à exploiter.

La courbe de recharge reste toutefois un point à surveiller. Pour un professionnel, la valeur décisive est moins le pic de puissance que la capacité de la voiture à conserver une puissance élevée au-delà de 50 ou 60% de batterie. C'est un point qui devra être contrôlé lors d'un essai sur borne HPC.

En recharge alternative, le chargeur embarqué de 11 kW permet une recharge complète à domicile ou au dépôt en environ neuf à dix heures selon la capacité de la batterie.

Des performances largement supérieures aux besoins d'un taxi

Le Sealion 7 est proposé avec plusieurs configurations mécaniques. La version propulsion Comfort reçoit un moteur arrière développant 230 kW, soit environ 313 ch, et 380 Nm de couple. Elle passe de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes.

Les versions Design AWD et Excellence AWD ajoutent un moteur de 160 kW sur le train avant. La puissance totale atteint alors 390 kW, soit environ 530 ch, avec 690 Nm de couple. Le 0 à 100 km/h tombe à 4,5 secondes.

C'est spectaculaire, mais reconnaissons-le : aucun taxi n'a besoin d'effectuer le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes.

Pour une utilisation professionnelle, la version propulsion apparaît donc, sur le papier, comme une proposition déjà très largement suffisante. Ses 230 kW garantissent des reprises confortables, notamment lors des insertions sur autoroute ou avec plusieurs passagers et leurs bagages à bord.



NOUVEAU SERVICE CHEZ TAXI CONSULTING

SI VOUS COMMANDEZ VOTRE VÉHICULE AVEC VINCENT :

RÉPONSE EN 48H,
PAS DE NOUVEAU COMPTE À OUVRIR,
OBTENEZ JUSTE LE CRÉDIT

APPELEZ VINCENT AU

06 64 52 54 01

6bis rue Fournier - 92110 CLICHY

www.taxiconsulting.fr

TAXI Consulting

La transmission intégrale pourra toutefois intéresser les chauffeurs travaillant régulièrement dans des régions montagneuses ou confrontées à des conditions hivernales difficiles. Elle offre également un niveau de performances impressionnant pour ceux qui souhaitent conserver un certain plaisir de conduite une fois la journée terminée.

Confort et équipements : des atouts pour la journée de travail

Le Sealion 7 embarque un écran tactile central de 15,6 pouces, un affichage tête haute, une connectivité Apple CarPlay et Android Auto sans fil, ainsi qu'un système audio Dynaudio à 12 haut-parleurs. BYD met également en avant une suspension avant à double triangulation, une suspension arrière multibras et des amortisseurs à amortissement sélectif en fréquence.

Pour un chauffeur, ces éléments peuvent avoir une importance très concrète. Un siège conducteur à réglages électriques avec soutien lombaire, des sièges avant et arrière chauffants et ventilés, ainsi qu'une bonne insonorisation peuvent faire la différence après plusieurs heures de conduite.

La présence d'une pompe à chaleur est également un bon point pour l'exploitation hivernale. BYD indique qu'elle valorise les calories résiduelles du moteur, de la batterie, de l'habitacle et de l'air extérieur afin de limiter l'impact du froid sur l'autonomie.

Le véhicule a par ailleurs obtenu cinq étoiles aux tests Euro NCAP et propose de série un régulateur adaptatif, un freinage d'urgence autonome, un maintien dans la voie, une alerte d'angle mort et une reconnaissance des panneaux.

Sur le papier, le BYD Sealion 7 présente un dossier solide pour les chauffeurs qui envisagent le passage à l'électrique. Reste à savoir si ses promesses de confort, de sobriété et de recharge se confirmeront au rythme d'une vraie journée de travail. Face au Tesla Model Y, il avance des arguments sérieux ; le terrain dira s'ils suffisent à s'imposer auprès des gros rouleurs.





Ford Tourneo Custom

2,5 Hybrid 232ch CVT «Titanium X» (8 Places)



DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER

OPTIONS INCLUSES

Peinture métallisée

ÉQUIPEMENTS INCLUS

Jantes alliage 19"
Caméra de recul 360
Feux intelligents
Sellerie cuir
Alerte d'angles morts BLIS
Régulateur adaptatif
Navigation
Sièges chauffants
Climatisation tri zones...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles







BYD Sealion 7 Comfort 82,5 kWh - Propulsion

Batterie	Balde LFP - 82,5 kWh	Dimensions LxlxH	4,83 x1,93 x1,62
Autonomie Mixte WLTP	482 km	Volume du coffre	520 l (58 l avant)
Puissance max	230 kW - 313 ch	Poids à vide	2 225 kg
Couple max	380 Nm	Recharge rapide	10 à 80% en 32 mn
0 à 100 km/h	6,7 s	Garantie véhicule	6 ans ou 150 000 km
Vitesse maximum	215 km/h	Garantie batterie	8 ans ou 250 000 km

POUR ACHETER OU VENDRE

VOTRE LICENCE DE TAXI

ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ
Plus de 20 ans d'expérience à votre service

TRANSACTIONS SÉCURISÉES
Une expertise juridique et administrative

FRAIS DE DOSSIERS GRATUITS POUR LES VENDEURS !



NATHALIE CLAY
Plus de 20 ans à votre service

CONTACTEZ-NOUS

01 46 22 74 14

6bis rue Fournier
92110 CLICHY

www.taxiconsulting.fr

TAXI Consulting

VOTRE PARTENAIRE DE CONFIANCE
POUR VOS TRANSACTIONS DE LICENCES DE TAXI

LE DOSSIER

AÉROPORTS : LES COURSES QUI S'ÉVAPORENT AVANT MÊME D'ARRIVER À LA STATION

À Roissy comme à Orly, le problème n'est pas abstrait. Chaque minute passée en file est une minute non facturée. Et chaque client capté avant d'atteindre la station taxi, c'est une rotation en moins. La mobilisation de Team Taxi vise exactement cela : remettre la main sur un flux client que les plateformes ont appris à capter autrement.

Ce qui se passe vraiment au terminal

Vous le vivez tous les jours. Vous rentrez en base arrière, vous patientez, vous avancez dans la file, vous attendez votre tour. Pendant ce temps, à quelques dizaines de mètres, un voyageur sort du terminal, ouvre son application, clique, et un VTC est attribué.

Résultat : la file s'allonge, la rotation baisse, et la course aéroport, celle qui devait rentabiliser la demi-journée, se transforme en attente.

Ce n'est pas une question de « concurrence » au sens classique. C'est une question d'accès à la clientèle. Le taxi est canalisé, encadré, contrôlé. Le VTC, lui, peut être déclenché par un clic, au moment précis où le client sort de l'avion. C'est cette asymétrie que les chauffeurs ne supportent plus.

La règle existe, mais elle se contourne

Le cadre légal est clair : seul le taxi peut marauder, dans sa zone d'ADS. Le VTC, lui, doit travailler sur réservation préalable. Il ne peut ni circuler, ni stationner en quête de clients, ni être hélé dans la rue. La maraude électronique, permettre à un client de localiser et commander un véhicule disponible en temps réel, est également interdite.

Autour d'une gare ou d'un aéroport, un VTC peut stationner pour attendre un client ayant réservé, mais pendant une heure maximum avant la prise en charge.

Le problème, c'est ce que fait la plateforme entre les deux. Un client sort du terminal, ouvre l'application, commande « dès que possible ». La plateforme enregistre la demande, l'envoie à un chauffeur disponible à proximité, et ce dernier se met en route. Juridiquement, il y a bien une réservation. Pratiquement, c'est une prise en charge immédiate.

Pour vous, chauffeur de taxi, la nuance est mince, mais elle coûte cher. C'est exactement cette faille que Team Taxi veut fermer avec les « zones blanches ».

La « zone blanche », concrètement

La zone blanche ne consiste pas à chasser les VTC des aéroports. Elle consiste à empêcher les plateformes d'attribuer des courses dans un périmètre défini autour des terminaux.

Concrètement, cela signifierait :

- Le client sort de l'avion.
- Il est orienté vers la station taxi ou vers un autre transport légal.
- S'il veut un VTC, il doit réserver depuis une zone où la mise en relation immédiate n'est plus possible.
- Le VTC ne peut plus capter la clientèle au pied du terminal.

L'objectif est simple : rétablir la séquence. Aujourd'hui, la séquence est court-circuitée. Le client

est capté avant même d'avoir vu la station taxi.

Pourquoi la plateforme gagne toujours

La force de la plateforme, c'est qu'elle ne viole pas toujours la lettre de la loi. Elle en détourne l'esprit.

La maraude électronique est interdite : un VTC ne peut pas afficher sa position et sa disponibilité à un client avant réservation. Mais dans les faits, le client ne voit pas un véhicule précis avant de commander. Il clique, la plateforme attribue ensuite. C'est cette architecture, commande d'abord, attribution ensuite, qui permet de contourner l'interdiction.

Une décision de justice de 2023 a d'ailleurs jugé qu'Uber ne commettait pas de concurrence déloyale, car les conditions exactes de la maraude électronique n'étaient pas réunies simultanément. Autrement dit : la plateforme a trouvé le montage qui tient devant un juge, mais qui, sur le terrain, produit le même effet qu'une maraude.

Pour vous, la conséquence est la même : la course part avant d'arriver à la station.

Les « gilets bleus », l'autre urgence

La deuxième revendication, le retour des « gilets bleus », est peut-être encore plus importante qu'on ne le croit.

Beaucoup de voyageurs ne connaissent pas la différence entre taxi et VTC. Ils sortent du terminal, voient une application, un chauffeur qui les attend, et ils suivent le chemin de moindre résistance. Si personne ne les oriente vers la station taxi, la station perd mécaniquement des courses.

Les « gilets bleus » auraient trois fonctions :

- Orienter les passagers vers la station taxi ou les transports légaux.
- Rappeler les règles de prise en charge des VTC.
- Signaler les comportements de racolage aux services compétents.

C'est une mesure d'équité d'accès à la clientèle. Sans orientation, la station taxi est en concurrence non pas avec un VTC, mais avec une application.

Les contrôles, le maillon qui manque

Team Taxi demande aussi des contrôles stricts des cartes professionnelles et de la signalétique VTC. La revendication vise les véhicules mal identifiés, les chauffeurs dont le statut ou les documents ne seraient pas conformes.

Le cadre existe : un VTC doit justifier d'une réservation préalable et détenir une carte professionnelle. En cas de contrôle, il doit pouvoir produire un justificatif avec l'identité du client, les coordonnées, la date et l'heure de la réservation, ainsi que le lieu et l'heure de prise en charge.

Mais dans les faits, tout se joue en quelques secondes : le client clique, la plateforme attribue, le chauffeur accepte. La trace numérique existe, mais elle est détenue par la plateforme. Sans présence policière ou administrative suffisante, la règle écrite ne produit pas d'effet sur le terrain.

C'est ce décalage entre la norme et le contrôle qui alimente la colère.

Ce qui se fait déjà ailleurs

La « zone blanche » n'est pas une utopie. Plusieurs grands aéroports à l'étranger utilisent déjà le géorepérage pour empêcher les chauffeurs de plateformes de recevoir des courses hors de zones d'attente définies.

Aéroport	Mécanisme	Effet concret
Chicago O'Hare	Zone d'attente géofencée, file FIFO	Pas de course reçue hors zone.
Las Vegas Harry Reid	File FIFO dans zone géofencée	Chauffeurs hors zone exclus des demandes.
Atlanta	File FIFO dans zone géofencée	Même logique de canalisation.
Los Angeles LAX	Geofence obligatoire, zone d'attente dédiée	Traçabilité imposée à la plateforme.
Nashville	Interdiction d'attendre aux terminaux, point de prise en charge unique	VTC éloignés du pied du terminal.
Londres Heathrow	Géorepérage exploré pour limiter les attributions	Réduction des courses captées en zone sensible.

Ces modèles ne sont pas identiques à la proposition française. Ils canalisent les VTC vers des zones dédiées ; Team Taxi demande, lui, de les exclure temporairement de la captation de clientèle dans certains périmètres. Mais la logique de fond, utiliser la technologie pour réguler l'attribution, est déjà éprouvée ailleurs.

Ce que vous y gagnerez

Si une zone blanche était mise en place, l'effet immédiat serait de rediriger une partie de la demande vers la station taxi. Concrètement :

- Moins de temps en file, donc plus de rotations.
- Une meilleure rentabilité des courses aéroport.
- Moins de racolage et de situations conflictuelles aux abords des terminaux.
- Un rééquilibrage entre le modèle taxi, organisé collectivement, et le modèle VTC, piloté par les plateformes.

En revanche, des questions restent ouvertes : quel périmètre exact ? Faut-il une zone blanche identique à Roissy et Orly ? Comment traiter les réservations effectuées avant l'arrivée de l'avion ? Comment distinguer une vraie réservation anticipée d'une réservation créée dans le terminal ? Ces points devront être tranchés si l'État reprend la proposition.

Le message à faire passer

La position de Team Taxi peut se résumer en une phrase : la réservation préalable doit être réelle, antérieure et vérifiable, pas un clic de dernière minute qui légalise une course captée au pied du terminal.

Ce n'est pas une demande anti-VTC. C'est une demande anti-contournement. Vous ne demandez pas la suppression des VTC ; vous demandez que la frontière légale entre les deux métiers redevienne visible, contrôlable et respectée dans les aéroports.

En conclusion : la mobilisation des 15, 16 et 17 octobre a permis de remettre le sujet des aéroports au centre du débat. Mais une mobilisation ne se juge pas seulement à son ampleur. Elle se juge à ce qu'elle obtient. À ce jour, aucune annonce concrète n'est venue répondre aux demandes de Team Taxi.

La vraie question, désormais, n'est plus de savoir si les taxis peuvent se mobiliser. Ils viennent de le prouver. La question est de savoir si l'État acceptera de transformer cette colère en règles appliquées, ou s'il laissera une nouvelle fois la technologie prendre le dessus sur le droit.



BMW 530e
Pack M Sport

DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER



ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

Siège AV chauffants
Projecteurs Advanced FULL LED
Recharge par induction de smartphone
Sellerie cuir
Chargeur rapide 11 kw
HIFI Harman Kardon
Éléments intérieur/extérieur M SPORT...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles

LA REVUE DE PRESSE

CARBURANTS : LES TAXIS PRIS EN ÉTAU ENTRE FLAMBÉE DES COÛTS ET TARIFS ENCADRÉS

La hausse du prix des carburants a remis sous tension l'économie du taxi. Pour une profession qui parcourt plusieurs dizaines de milliers de kilomètres par an et dont les tarifs sont réglementés, chaque hausse à la pompe se traduit directement par une diminution de la marge. Face à cette situation, les organisations professionnelles réclament des mesures d'urgence, tandis que certains chauffeurs cherchent aussi à agir sur leurs coûts, leur organisation et la fidélisation de leur clientèle.

Un plein qui pèse de plus en plus lourd

Pour un taxi, le carburant n'est pas une dépense secondaire. Selon les témoignages rapportés, il peut représenter entre 15 et 25 % du chiffre d'affaires suivant le type d'activité et le kilométrage effectué. Avec 50 000 à 60 000 kilomètres parcourus chaque année pour certains professionnels, quelques centimes supplémentaires par litre finissent par représenter une somme importante.

Des exploitants évoquent ainsi des pleins coûtant jusqu'à 50 euros de plus qu'il y a quelques mois. Pour les artisans disposant de peu de trésorerie ou pour les petites flottes employant plusieurs salariés, l'effet est immédiat. Les investissements sont retardés, les marges de sécurité disparaissent et, lorsque la hausse s'installe, c'est parfois la pérennité même de l'entreprise qui est remise en question.



Le verrou des tarifs réglementés

La difficulté tient aussi au fonctionnement particulier du métier. Un taxi ne décide pas librement du prix de ses courses. Les tarifs sont réglementés et révisés selon un calendrier qui ne permet pas de suivre en temps réel les variations du carburant.

C'est toute la différence avec une entreprise pouvant relever ses prix lorsqu'une matière première devient plus chère. Le taxi doit, lui, continuer à travailler avec un tarif fixé à l'avance. La hausse à la pompe est donc absorbée directement par son résultat. La situation est particulièrement sensible en zone rurale, où les distances parcourues sont importantes et où les kilomètres à vide peuvent peser lourd dans les comptes.



Hyundai Tucson

FL HEV 239ch «N LINE ULTIME ÉDITION»

DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER



OPTIONS INCLUSES

Peinture métallisée

ÉQUIPEMENTS INCLUS

Climatisation bi zone
Caméra de recul
Aide au stationnement avant
Toit panoramique
Jantes 19" N LINE
Volant chauffant
Sièges chauffants...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles

Des aides jugées insuffisantes

Les représentants de la profession dénoncent ce qu'ils considèrent comme un traitement défavorable par rapport à d'autres métiers fortement consommateurs de carburant. Plusieurs pistes sont avancées : déclencher une compensation lorsque le litre dépasse 1,80 euro, accélérer le remboursement des taxes sur les carburants professionnels ou encore alléger certaines contributions pesant sur le prix à la pompe.

L'enjeu de trésorerie est central. Passer d'un remboursement annuel à un remboursement trimestriel permettrait, par exemple, de récupérer plus rapidement des sommes déjà avancées. La profession fait également valoir son rôle dans la mobilité quotidienne, notamment pour les transports médicaux, les personnes à mobilité réduite et les territoires où les solutions de transport collectif restent limitées.

Fidéliser plutôt qu'augmenter

Tous les chauffeurs ne disposent cependant pas du levier tarifaire pour répondre à la crise. Certains préfèrent donc jouer une autre carte : préserver leur clientèle et chercher des économies dans l'organisation de leur activité.

Réduire les kilomètres à vide, mieux enchaîner les courses, développer des contrats réguliers avec des entreprises ou fidéliser des particuliers permettent de rendre le chiffre d'affaires plus prévisible. Dans ce raisonnement, un client qui revient régulièrement peut avoir davantage de valeur qu'une course ponctuelle plus rentable.

Cette stratégie ne supprime évidemment pas le problème du carburant. Elle permet seulement d'en amortir une partie. Elle rappelle aussi que, dans le taxi, la rentabilité dépend autant du prix du kilomètre que du nombre de kilomètres parcourus sans client.

La transition énergétique en toile de fond

À plus long terme, la hausse des carburants relance enfin la question du véhicule. Hybride, électrique ou motorisation compatible avec d'autres carburants : réduire la dépendance au gazole peut devenir un objectif économique autant qu'environnemental.

Mais changer de voiture suppose un investissement important. Pour de nombreux artisans, la transition ne pourra donc être rapide que si les économies d'usage compensent réellement le coût d'achat et si des dispositifs d'accompagnement restent accessibles.

LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DES TAXIS : COMMENT LE SECTEUR SE RÉINVENTE FACE AUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ URBAINE

Les compagnies de taxis françaises et internationales accélèrent leur transformation digitale pour répondre aux nouvelles attentes des passagers et faire face à la concurrence des VTC. Entre réservation numérique, optimisation des courses et électrification des flottes, tour d'horizon des innovations qui pourraient redessiner le métier, sans bouleverser le cadre réglementaire qui encadre toujours la profession.

Des places de marché numériques pour mieux répartir les courses

Le secteur du taxi connaît une mutation profonde de son organisation. Les longues attentes à une tête de station, sans certitude d'obtenir rapidement une course, restent une réalité pour de nombreux chauffeurs. Mais de nouveaux modèles émergent : les places de marché numériques, parfois matérialisées par des bornes de réservation, visent à centraliser les demandes et à mieux les répartir entre les véhicules disponibles.

Le principe est simple : le passager réserve un véhicule depuis une borne, une application ou un canal numérique, puis reçoit une confirmation



STOCK DISPONIBLE

Toyota Corolla

TS Hybride 140 ch «Dynamic Business»

DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER



OPTIONS INCLUSES

Peinture métal
Roue de secours
Pack Taxi

ÉQUIPEMENTS INCLUS

Jantes alliage 16"
Sièges avant chauffants
Climatisation automatique bi-zone
Avertisseur d'angles morts
Radar de stationnement avant et arrière
Chargeur Smartphone à induction...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles

de prise en charge. De son côté, le chauffeur reçoit l'information sur son terminal, avec le lieu de prise en charge et, lorsque cela est possible, la destination. L'objectif affiché est de limiter la roule inutile et de mieux anticiper la demande.

Ces dispositifs ne remplacent pas encore les stations et les prises en charge traditionnelles, qui demeurent essentielles à Paris. Ils constituent plutôt un complément, destiné à capter une partie de la demande numérique et à améliorer l'organisation des flottes.

L'intelligence artificielle au service de la rentabilité

Ces outils ne se contentent pas de mettre en relation chauffeurs et passagers. Les logiciels de répartition peuvent analyser la position des véhicules, l'état du trafic et les temps de trajet estimés. L'idée n'est pas nécessairement d'envoyer le taxi le plus proche à vol d'oiseau, mais celui qui peut arriver le plus rapidement compte tenu des conditions réelles de circulation.

Certains systèmes ambitionnent aussi de prévoir la demande à partir des flux de passagers issus des applications, des courses hélées dans la rue ou des centrales de réservation. Ils peuvent ainsi recommander aux chauffeurs les zones où se repositionner pour augmenter leurs chances de décrocher une course. Moins de temps mort, davantage de courses réalisées : c'est la promesse de ces plateformes.

Reste à mesurer précisément leurs effets sur le terrain. Selon une estimation interne de Movability, citée par le World Economic Forum à propos du modèle de la plateforme Fast Travel, ce type d'organisation pourrait réduire le coût des courses de plus de 60%. Dans le cas étudié, le temps d'attente médian était ramené à environ 34 minutes. Ces chiffres proviennent toutefois d'une recherche interne, dans un contexte étranger, et ne constituent pas une donnée mesurée sur le marché français.

Une transparence tarifaire à nuancer

L'un des reproches récurrents adressés aux taxis concerne la lisibilité des prix. Les plateformes numériques peuvent apporter une réponse en proposant une estimation avant la course, voire un forfait dans certains cas, notamment pour les trajets aéroportuaires. À Paris, les trajets entre l'aéroport de Roissy-CDG et Paris font ainsi l'objet de forfaits fixés par la préfecture de police.

Mais cette transparence ne signifie pas que le prix définitif est toujours connu à l'avance. Pour une course classique, le taxi parisien applique le compteur : le tarif dépend de la distance parcourue, du temps écoulé, du jour, du lieu, de l'heure et des suppléments applicables.

Pour les chauffeurs, cette clarification peut limiter certaines incompréhensions avec les clients. Elle ne change toutefois rien au principe fondamental du métier : la tarification reste réglementée.

Pas de tarification dynamique à la parisienne

Bien évidemment, les taxis ne peuvent pas librement ajuster leurs prix en fonction de la demande, à la manière des plateformes de VTC.



MFA TAXI



POUR ROULER EN TOUTE SÉRÉNITÉ, ROULEZ COUVERT !

Parce que votre permis de conduire est essentiel à l'exercice de votre métier, avec la protection juridique, sa défense est assurée !

RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS DE VOTRE CONSEILLER !

mfa.fr

01 49 68 68 68

Mutuelle Fraternelle d'Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des Assurances - 6, rue Fournier - BP 311 - 92111 Clichy Cedex - Enregistrée au répertoire Sirene sous le numéro 784 702 391.

MFA Mutuelle Fraternelle d'Assurances

En France, les tarifs taxi sont fixés par arrêté préfectoral. À Paris, ils comprennent notamment les tarifs A, B et C, la prise en charge, les suppléments encadrés et les forfaits aéroports.

Depuis le 21 janvier 2026, le tarif kilométrique parisien s'établit à 1,30 € en tarif A et 1,66 € en tarif B. La réservation à l'avance est facturée 7 €, contre 4 € pour une réservation immédiate.

Les hausses éventuelles sont donc strictement encadrées : elles dépendent de la nuit, du retour à vide, des conditions météorologiques ou de la zone géographique, et non d'un algorithme de surge pricing. Pour un chauffeur parisien, la numérisation peut améliorer la gestion des courses, mais elle ne modifie pas les règles de fixation du prix.

L'électrique, un choix de plus en plus structurant

La numérisation de la gestion des flottes peut faciliter la transition vers les véhicules électriques. En réduisant les trajets à vide et les temps d'inactivité, ces outils améliorent théoriquement la rentabilité globale et rendent l'exploitation d'un taxi électrique plus réaliste.

Au-delà de l'aspect financier, l'électrification répond aussi aux contraintes croissantes des zones à faibles émissions, qui se multiplient dans les grandes agglomérations françaises. Pour les chauffeurs parisiens, le choix du véhicule devient ainsi un enjeu à la fois économique, environnemental et réglementaire.

La question reste néanmoins celle de l'autonomie, du temps de recharge et de l'accès aux infrastructures. La digitalisation peut optimiser l'activité, mais elle ne supprime pas ces contraintes opérationnelles propres au taxi électrique.

Diversifier l'activité au-delà de la course urbaine

Les compagnies de taxis ne misent pas uniquement sur la technologie. Elles développent également des services spécialisés afin d'élargir leur clientèle et de sécuriser une partie de leur chiffre d'affaires : transport vers des rendez-vous médicaux non urgents, navettes à itinéraire fixe, partenariats avec des entreprises ou des établissements de santé.

Ces activités peuvent offrir des courses régulières et planifiées, moins exposées aux aléas de la demande urbaine. Elles représentent donc une piste concrète pour les chauffeurs souhaitant stabiliser leur activité, tout en conservant le cœur de leur métier : le transport de personnes.

CLIENTÈLE INTERNATIONALE : G7 OUVRE-T-IL VRAIMENT DE NOUVEAUX MARCHÉS AUX TAXIS PARISIENS ?

> La centrale parisienne mise sur les voyageurs étrangers pour alimenter son réseau. Une stratégie qui profite aux chauffeurs affiliés, mais qui relance la question du coût et de l'autonomie pour les artisans.

La centrale parisienne a bâti une stratégie fondée sur la clientèle étrangère et un réseau de partenaires taxis à l'étranger. Une approche qui profite d'abord aux chauffeurs affiliés, mais qui interroge aussi la place des artisans indépendants.

Une application de plus en plus étrangère

Quand vous prenez en charge un client à Paris, il vient peut-être de Toronto, Dublin, Amsterdam ou New York. En 2026, la clientèle internationale représente désormais la majorité des téléchargements de l'application G7. Selon les données communiquées par l'entreprise, la part des téléchargements réalisés à l'étranger est passée de 42% en janvier à 66% en août 2026.

Les Américains constituent le premier contin-





Volkswagen Passat

eHybrid 204ch DSG6

DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER

OPTIONS INCLUSES

Sellerie cuir noire
Peinture métallisée

ÉQUIPEMENTS INCLUS

Jantes 16" Bari
Caméra de recul
Climatisation automatique
Radars de stationnement avant/arrière
Démarrage mains libres
Régulateur de vitesse adaptatif
Détecteurs d'angles morts...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles

gent, avec environ 25% des téléchargements sur les huit premiers mois de l'année, devant les Britanniques et les Canadiens. Pour les chauffeurs parisiens, cette évolution se traduit concrètement par davantage de courses demandées par des voyageurs déjà familiarisés avec l'application G7 dans leur pays d'origine.

eCab, l'ancêtre international de G7

Cette stratégie ne date pas d'hier. Dès 2014, G7 a incubé eCab, une start-up chargée de déployer une application de réservation à l'international. En octobre 2015, le service s'est étendu au Canada, en Irlande, aux Pays-Bas et en Inde, en s'appuyant sur des compagnies de taxis locales déjà implantées.

Le modèle était simple : plutôt que d'ouvrir des filiales coûteuses à l'étranger, eCab fédérait des centrales et des réseaux de taxis partenaires. À Paris, les courses étaient traitées par Taxis G7 ; ailleurs, par des opérateurs locaux tels que Royal Taxi à Toronto ou TCA à Amsterdam.

Depuis, le service eCab a été fermé et renvoie les utilisateurs vers l'application G7 ou le 3607. La marque a donc disparu, mais la logique demeure : proposer aux voyageurs internationaux un outil de réservation qui les retrouve à Paris, avec les taxis de la centrale.

Un réseau plutôt qu'une implantation directe

Face à Uber et à ses moyens financiers considérables, G7 ne peut pas raisonnablement rivaliser sur le terrain de l'investissement massif. La centrale a donc privilégié un modèle de « réseau de réseaux » : des partenaires locaux, qui connaissent leur marché, leur réglementation et leur flotte, apportent la capacité opérationnelle.

En échange, ces partenaires bénéficient d'une visibilité auprès des voyageurs internationaux et d'un outil numérique commun. Pour G7, l'enjeu est de fidéliser un client avant même son arrivée en France : un homme d'affaires canadien habitué à réserver un taxi via l'application à Toronto sera plus enclin à l'utiliser lors d'un séjour parisien.

Cette approche vise à faire du taxi une marque reconnaissable au-delà des frontières : véhicule identifié, chauffeur professionnel, réservation traçable et tarification affichée selon les règles locales. Elle ne garantit toutefois pas une uniformité totale du service, puisque chaque partenaire conserve ses propres standards et son propre cadre réglementaire.

Qui profite réellement de cette clientèle ?

À Paris, les courses apportées par l'application G7 sont destinées aux chauffeurs affiliés à la centrale. L'affiliation n'est pas réservée aux salariés : les artisans taxis peuvent y accéder, à condition de détenir une carte professionnelle de conducteur de taxi parisien et un véhicule avec licence figurant parmi les modèles acceptés par G7.

En revanche, un artisan totalement indépendant, qui ne travaille ni avec G7 ni avec une centrale partenaire, reste hors de ce flux de clientèle internationale. Il ne bénéficie donc pas directement de l'arrivée de ces voyageurs, même s'il peut continuer à capter une clientèle étrangère par sa propre clientèle, les stations, les hôtels ou d'autres canaux.

Pour les affiliés, l'intérêt est réel : les voyageurs internationaux sont souvent habitués aux trajets aéroport-hôtel, aux déplacements professionnels et à la réservation par application. Mais la nature des courses reste variable, et cette clientèle ne remplace pas une activité de rue ou une clientèle fidèle locale.

Le coût réel de l'affiliation

L'affiliation à G7 ne fonctionne pas comme une commission prélevée sur chaque course : le chauffeur conserve l'intégralité du prix de la course et s'acquitte d'une redevance mensuelle fixe, évaluée par la centrale entre 300 et 400 euros



Nouvelle Toyota Camry

Hybride 230 ch «Confort Business»



DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER

ÉQUIPEMENTS INCLUS

Intérieur simili cuir noir
Jantes 17 pouces
Sièges avant chauffants
Volant chauffant...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles



selon les cas. En contrepartie, il accède à un flux de courses, aux forfaits d'approche et, potentiellement, à la clientèle internationale de l'application.

Mais ce coût existe même en période creuse, et l'affilié accepte aussi les contrôles, équipements et standards de service de la centrale. Pour un artisan, la question est donc simple : l'apport de courses généré par G7 couvre-t-il durablement cette redevance, sans réduire excessivement son autonomie ?

L'internationalisation peut apporter des courses supplémentaires, notamment auprès de voyageurs déjà familiers de l'application dans leur pays d'origine. Elle rappelle toutefois que l'accès à cette manne dépend du choix d'affiliation, du niveau de la redevance et des règles imposées par la centrale.

Les alternatives pour rester indépendant

L'affiliation à G7 n'est pas la seule voie possible pour un artisan taxi. Plusieurs solutions permettent de capter des courses, de développer une clientèle directe ou de mutualiser l'activité avec d'autres chauffeurs, sans dépendre exclusivement d'une grande centrale.

La première est **FREENOW by Lyft**, présente à Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse et Lille. L'application propose des taxis et, selon les villes, des VTC. Pour un chauffeur parisien, elle constitue l'alternative la plus directe à G7 afin de diversifier les sources de courses, même si son volume et ses conditions commerciales doivent être évalués au cas par cas.

La seconde est **le.taxi**, la plateforme publique de référencement des taxis. Elle n'est pas une centrale de réservation au sens classique : elle permet aux clients de trouver un taxi et impose aux chauffeurs d'utiliser une application chauffeur agréée. Pour un artisan, c'est un moyen de rester visible à l'échelle nationale tout en conservant une plus grande autonomie.



STOCK DISPONIBLE

Toyota RAV4

Hybride 2WD 183ch «Dynamic Business»

DEVIS SUR DEMANDE
AUPRÈS DE NOTRE CONSEILLER



OPTIONS INCLUSES

Peinture métallisée

ÉQUIPEMENTS INCLUS

Ouverture/fermeture sans clé
Démarrage sans clé
Avertisseur d'angles morts
Jantes alu 18"
Sièges chauffants
Volant chauffant
Radars de stationnement avant et arrière
Caméra de recul
Climatisation bi-zone...

Véhicules ◆ Licence ◆ Assurances ◆ Financements

Vous souhaitez recevoir une offre personnalisée, demander un essai ?

Renseignez-vous
auprès de votre Conseiller
Vincent GILAMA
au **06 64 52 54 01**

TAXI Consulting

* Offre soumise à conditions, valable jusqu'au 30/11/2026 - Photos non contractuelles

Des outils comme Simply Taxi vont plus loin : ils permettent de gérer son planning, de recevoir des commandes issues de la plateforme le.taxi et de transmettre une course en débordement à un autre chauffeur du réseau. Ce type de solution s'adresse particulièrement aux indépendants qui veulent s'organiser entre pairs, sans passer par une structure centralisée.

Enfin, la solution la plus protectrice reste la clientèle directe : entreprises, hôtels, cliniques, clients réguliers, réservations par téléphone ou via un site personnel. Certains prestataires proposent même aux chauffeurs de créer leur propre application de réservation, sans commission de plateforme, afin que le client réserve directement auprès de lui.

Quel modèle pour quel chauffeur ?

Pour un artisan disposant déjà d'une clientèle fidèle, la priorité peut être de renforcer cette base directe et de compléter son activité avec le.taxi ou FREENOW. Pour un chauffeur qui démarre, qui cherche du volume ou qui veut sécuriser ses heures creuses, l'affiliation à G7 peut rester intéressante, à condition que l'apport de courses dépasse durablement la redevance mensuelle.

La bonne stratégie est donc rarement exclusive. Beaucoup d'artisans combinent une clientèle directe, un référencement sur le.taxi, une application complémentaire et, éventuellement, une centrale. L'enjeu n'est pas de refuser G7, mais d'éviter qu'une seule source de courses ne devienne indispensable à l'équilibre de l'entreprise.

Pour les chauffeurs parisiens, G7 propose donc une promesse claire : transformer la clientèle étrangère en volume d'activité supplémentaire. À chaque artisan de déterminer si cette promesse correspond à son modèle économique, à sa clientèle existante et à son degré d'indépendance.

LE DAMIER DES TAXIS PARISIENS : UN AIR D'AMÉRIQUE DANS LES RUES DE PARIS

Quelques carreaux suffisent pour évoquer immédiatement l'univers du taxi. À Paris, le damier bleu et blanc appartient depuis des décennies au paysage de la profession. Mais ce code graphique n'est pas né sur les boulevards de la capitale. Bien avant son apparition en France, le motif à carreaux avait déjà été popularisé aux États-Unis par les célèbres taxis Checker. Une histoire qui montre comment un simple dessin est devenu, en un siècle, un véritable langage visuel international.

Checker : le taxi américain qui impose le damier

Il faut remonter au Chicago du début des années 1920. Morris Markin fonde en 1922 la Checker Cab Manufacturing Company, issue du rapprochement de plusieurs entreprises automobiles. La production est ensuite transférée à Kalamazoo, dans le Michigan, en 1923. C'est là que seront fabriqués pendant plusieurs décennies les fameux taxis Checker.

Morris Markin est crédité de l'introduction d'une bande en damier courant le long de la carrosserie, qui devient rapidement l'une des signatures visuelles de la marque. Les archives de la bibliothèque publique de Kalamazoo confirment que ces bandes à carreaux sont devenues une véritable marque de fabrique



de Checker. Un arrêt judiciaire américain de 1929 évoquait déjà précisément une bande composée de carrés noirs et blancs utilisée pour identifier les taxis.

Dans des villes où plusieurs compagnies se disputent les clients, le principe est redoutablement efficace : un taxi doit pouvoir être reconnu immédiatement au milieu de la circulation.

Une icône bien au-delà de Chicago

Le succès du Checker dépasse rapidement sa ville d'origine. La silhouette imposante de ces voitures, leur conception robuste et leur bande à carreaux participent à la création d'une image devenue indissociable du taxi américain.

Le célèbre Checker Marathon, dont la conception évolue très peu entre la fin des années 1950 et 1982, achève d'installer le modèle dans l'imaginaire collectif. Cinéma, télévision, photographies de rues américaines : le taxi Checker devient presque aussi identifiable qu'un taxi londonien. Le dernier exemplaire destiné à cet univers professionnel sort de production en 1982, mais le damier lui survit largement.

Le motif finit ainsi par fonctionner indépendamment de la marque. Quelques carrés alternés suffisent désormais à suggérer un taxi, parfois même dans des pays où aucun Checker n'a jamais circulé.

Et à Paris ?

C'est ici que l'histoire devient plus difficile à établir avec certitude. Le damier bleu et blanc est bien associé dans la mémoire collective à une partie des taxis parisiens et à leurs anciennes identités visuelles. Il serait cependant imprudent d'affirmer qu'une compagnie française aurait simplement copié, à une date précise, la livrée des Checker américains : les sources historiques accessibles ne permettent pas d'établir formellement cette transmission.

Il existe en revanche une parenté graphique évidente. Le damier était déjà devenu à l'échelle internationale un signe immédiatement associé au taxi. Le débat parlementaire français lui-même en donnait encore une illustration en 2014 : lors des discussions sur l'identification des taxis, un député relevait qu'un motif en damier était devenu un symbole reconnu du taxi « dans le monde entier ».

Un besoin vieux comme le taxi : être reconnu

Cette histoire rappelle surtout une nécessité fondamentale du métier. Un taxi n'est pas une automobile ordinaire : dans la rue, le client doit pouvoir comprendre en quelques secondes qu'il se trouve devant un véhicule professionnel.

Hier, cette identification passait par la couleur des carrosseries, les inscriptions, les damiers ou les enseignes. Aujourd'hui, elle repose notamment sur le lumineux réglementaire, la signalétique et, pour les réseaux, sur une identité graphique très travaillée.

G7 en fournit une bonne illustration. La compagnie, dont l'histoire remonte au début du XXe siècle, met aujourd'hui en avant l'uniformisation de sa flotte, avec notamment des véhicules noirs et une signalétique distinctive destinée à faciliter leur identification par les passagers.

Un petit motif devenu langage universel

Le damier a donc réussi quelque chose de rare : dépasser son origine commerciale pour devenir un symbole générique. Né dans l'univers concurrentiel du taxi américain des années 1920, popularisé par Checker, il s'est diffusé dans l'imaginaire du transport urbain bien au-delà des États-Unis.

À Paris, son histoire exacte mériterait encore d'être documentée plus précisément dans les archives des compagnies et de la profession. Mais son efficacité, elle, ne fait guère de doute : cent ans après les premiers Checker, quelques carrés suffisent toujours à évoquer un métier.

GROUPE TEAM COLIN
TOYOTA | LEXUS

LEXUS

OFFRES RÉSERVÉES



VENEZ LES ESSAYER !



***Offre valable pour tout achat d'une TOYOTA Corolla Touring Sport jusqu'à la fin d'année 2026.**
Conditions en concession TEAM COLIN. Photos non contractuelles.

TEAMCOLIN.FR



NOUVELLE DIRECTION !

VOTRE SPÉCIALISTE TAXIS TOYOTA & LEXUS
DEPUIS PLUS DE 15 ANS

Lionel CRAS
06 09 67 47 01 - lcras@teamcolin.fr
3, rue des Ardennes - 75019 PARIS

NOS SERVICES

VENTE DE VÉHICULES
Offres adaptées aux Taxis

REPRISE/ACHAT
Rapide, pratique et honnête

CHEZ TEAM TOY 75
Vous êtes prioritaires !

ADRESSES

TEAM TOY 75
3, rue des Ardennes - **75019 PARIS /** 01 40 03 16 00
LEXUS : 01 40 03 16 20
P12 VN - 321, rue de Charenton - **75012 PARIS /** 01 40 02 07 42
P12 ATELIER - 195, rue de Charenton - **75012 PARIS /** 01 40 02 07 42
56, av. de Paris - **94300 VINCENNES /** 01 58 64 15 00

COLIN TEAM TOY
117/119, av. Aristide Briand - **94110 ARCUEIL /** 01 46 65 60 60
14, bd Paul Vaillant Couturier - **94240 L'HAY-LES-ROSES /** 01 46 65 99 32

TEAM TOY 91
128, av. du Gal de Gaulle - **91170 VIRY-CHÂTILLON /** 01 69 96 89 40
LEXUS : 01 69 96 96 17

TEAM TOY 92
46, av. Édouard Vaillant - **92100 BOULOGNE-BILLANCOURT /** 01 46 10 06 36
LEXUS : 01 46 10 06 55

TEAM TOY 94
116, av. du Mal Lattre de Tassigny - **94000 CRÉTEIL /** 01 42 07 03 00
4bis, av. du Bac - **94210 ST-MAUR-DES-FOSSÉS /** 01 55 12 33 20

TEAM TOY NOISY
8, rue de l'Université - **93160 NOISY-LE-GRAND /** 01 48 15 89 00

TEAM TOY MEAUX
17, av. de la Foulée - **77100 NANTEUIL-LÈS-MEAUX /** 01 64 35 22 22

VALLÉE
2, route Nationale 19 - **10100 CRANCEY /** 03 25 24 85 40
8, av. Georges Dromigny - **77160 PROVINS /** 01 60 58 52 30
19, imp. L ouis l'Épine - **10600 BARBEREY-ST-SULPICE /** 03 25 71 29 59
LEXUS : 03 25 83 10 16

LEXUS SCEAUX
118, rue Houdan - **92330 SCEAUX /** 01 41 13 47 47

LEXUS VILLIERS
18, bld de Friedberg - **94350 VILLIERS-SUR-MARNE /** 01 48 15 89 29

LEXUS MEAUX
4, av. Fridingen - **77100 NANTEUIL-LÈS-MEAUX /** 01 64 35 27 00

LEXUS MELUN
620, impasse de l'épinet - **77240 VERT-SAINT-DENIS /** 01 85 86 08 08

LEXUS LILLE
2-5, rue du Frenelet - **59650 VILLENEUVE D'ASCQ /** 03 20 34 45 60

LE CARNET D'ADRESSES
LES STATIONS DE TAXI

1er arrondissement

Place André Malraux
161 rue Saint-Honoré,
métro Palais Royal
Tél : 01 42 60 61 40

Place du Châtelet
12 avenue Victoria
Tél : 01 42 33 20 99

Métro Concorde
252 rue de Rivoli
Tél : 01 42 61 67 60

Station Vendôme
25, Place Vendôme
Tel : 01 47 03 02 92

2e arrondissement

Place de l'Opéra
7 Place de l'Opéra
Tél : 01 47 42 75 75

Porte Strasbourg Saint-Denis
19 boulevard Saint-Denis
Tél : 01 42 36 93 55

Station Victoires
4 place des Victoires
Tél : 01 42 30 30 30

3e arrondissement

Métro Rambuteau
20 rue Beaubourg
Tél : 01 42 72 00 00

Square du Temple
64 rue Bretagne
Tél : 01 42 78 00 00

4e arrondissement

Métro Saint-Paul
10 rue de Rivoli
Tél : 01 48 87 49 39

5e arrondissement

Station Panthéon
26 rue Soufflot - Place Edmond Rostand
Tél : 01 46 33 00 00

Pont de la Tournelle
13 quai de la Tournelle
Tél : 01 43 25 92 99

Place des Gobelins
88 boulevard Saint Marcel
Tél : 01 43 31 00 00

Place Monge
2 place Monge
Tél : 01 45 87 15 95

Place Saint Michel
Place Saint Michel
Tél : 01 43 29 63 66

6e arrondissement

Station Raspail Lutecia
Place Alphonse Deville
Tel : 01 45 48 84 75

Station Gare Montparnasse
73 Boulevard du Montparnasse
Tel : 01 42 22 13 13

Station Odéon
Place Henri Mondor - Bvd Saint Germain
Tel : 01 43 26 00 00

Station Saint Sulpice
Place Saint-Sulpice
Tel : 01 56 24 09 63

Station Mabillon
1 rue du Four
Tel : 01 43 29 00 00

Station Port Royal
20 avenue de l'Observatoire
Tel : 01 43 54 74 37

Station Saint Germain des Prés
151 Bvd St Germain
Tel : 01 42 22 00 00

7e arrondissement

Station Tour Eiffel
Quai Branly - Tour Eiffel
Tel : 01 45 55 85 41

Station Ecole Militaire
28 Avenue de Tourville
Tel : 01 47 05 00 00

Station Invalides
58 Boulevard de la Tour Maubourg
Tel : 01 45 55 78 42

Station Rue du Bac
54 rue du Bac
Tel : 01 45 55 00 00

Station Bosquet
2 Avenue Bosquet - Place de la Résistance
Tel : 01 47 05 66 86

Station Solférino
12 Rue de Solferino
Tel : 01 42 22 49 64

Station Invalides - Bourdonnais
Avenue de la Bourdonnais
Tel : 01 47 05 06 89

8e arrondissement

Station Matignon
7 avenue Matignon
Tel : 01 42 56 29 00

Station Ternes
272 rue du Faubourg St Honoré
Tel : 01 47 63 00 00

Station Alma
1 avenue George V
Tel : 01 40 70 96 04

Station Monceau
Place Rio de Janeiro
Tel : 01 45 62 00 00

Station Iéna
Place d'Iéna
Tel : 01 40 70 00 36

Station Friedland
Avenue de Friedland
Tel : 01 45 61 00 00

Station Saint Augustin
Place Saint Augustin
Tel : 01 47 42 54 73

9e arrondissement

Station Trinité
Place d'Estienne d'Orves
Tel : 01 48 74 00 00

Station Chateaudun
2 Rue Fléchier
Tel : 01 42 81 12 24

Station Drouot
Métro Richelieu-Drouot
Tel : 01 42 46 00 00

Station Montholon
2 rue Pierre Semard
Tel : 01 48 78 12 22

10e arrondissement

Station Hopital Lariboisière
Rue Ambroise Paré
Tel : 01 42 85 10 38

Station Mairie 10eme
Rue du Faubourg Saint Martin
Tel : 01 45 30 30 30

11e arrondissement

Station Hopital Saint-Antoine
2 rue Faidherbe
Tel : 01 43 72 00 00

Station Nation
Place de la Nation - 1 Av du Trône
Tel : 01 43 73 29 58

Station République 11eme
1 Avenue de la République
Tel : 01 43 55 92 64

Station Goncourt
137 Avenue Parmentier
Tel : 01 42 03 00 00

Station Voltaire
Place Voltaire - Mairie du 11eme
Tel : 01 43 79 00 00

Station Bastille 11eme
8 Place de la Bastille
Tel : 01 43 47 03 32

12e arrondissement

Station Bercy
Palais Omnisports de Paris Bercy
Tel : 01 45 30 30 30

Station Cours Saint Emilion
12 rue des Pirogues de Bercy
Tel : 01 44 75 09 16

Station Château de Vincennes
Route des Pelouses de Marigny
Tel : 01 48 08 00 00

Station Daumesnil
5 place Felix Eboué
Tel : 01 43 43 00 00

Station Hôpital Trousseau
26 Rue Arnold Netter
Tel : 01 44 87 95 94

Station Porte Dorée
1 Place Edouard Renard
Tel : 01 46 28 00 00

13e arrondissement

Station Glacière
127 Boulevard Auguste Blanqui
Tel : 01 45 80 00 00

Station Place d'Italie
213 Boulevard Vincent Auriol
Tel : 01 45 83 34 93

Station Porte d'Italie
164 Boulevard Masséna
Tel : 01 45 86 00 44

Station Porte de Choisy
36 Avenue de la Porte de Choisy
Tel : 01 45 85 40 00

Station Gare d'Austerlitz
Gare d'Austerlitz

Station Porte d'Ivry
48 Avenue de la Porte d'Ivry
Tel : 01 45 86 54 71

Station Tolbiac - Olympiades
Rue de Patay
Tel : 01 45 83 00 00

14e arrondissement

Station Porte de Vanves
Rue Raymond Losserand
Tel : 01 45 39 87 33

Station Place Coluche
Place Coluche - Amiral Mouchez
Tel : 01 45 89 05 71

Station Plaisance
135 Rue Raymond Losserand
Tel : 01 45 41 66 00

Station Porte d'Orléans
Place du 25 Août 1944
Tel : 01 45 40 52 05

Station Alesia
228 Avenue du Maine
Tel : 01 45 45 00 00

Station Denfert Rochereau
Face au 297 Boulevard Raspail
Tel : 01 43 35 00 00

15e arrondissement

Station Balard
3-4 Place Balard
Tel : 01 45 54 01 89

Station Beaugrenelle
Place Charles Michels - 4 bis Rue Linois
Tel : 01 45 78 20 00

Station Boucicaut
44 Avenue Félix Faure
Tel : 01 40 60 08 37

Station Porte de Versailles
Porte de Versailles - 378 rue de Vaugirard
Tel : 01 48 28 00 00

Station Place de Breteuil
6 Place de Breteuil
Tel : 01 45 66 70 17

Station Convention
304 rue de Vaugirard
Tel : 01 42 50 00 00

Station La Motte Picquet
115 Boulevard de Grenelle
Tel : 01 45 66 00 00

Station Vaugirard
252 Rue de Vaugirard
Tel : 01 48 42 00 00

Station Henri Queuille
Place Henri Queuille
Tel : 01 47 34 00 00

16e arrondissement

Station Porte Molitor
Porte Molitor - 27 Boulevard Murat
Tel : 01 46 51 19 19

Station Porte d'Auteuil
144 Boulevard Exelmans
Tel : 01 46 51 14 61

Station Porte de Saint Cloud
Place De La Porte De Saint-Cloud
Tel : 01 46 51 60 40

Station Michel Ange Auteuil
Place Jean Lorrain - 120 Rue La Fontaine
Tel : 01 45 27 00 00

Station Exelmans
23 Boulevard Exelmans
Tel : 01 45 25 93 91

Station Muette
Chaussée de la Muette
Tel : 01 42 88 00 00

Station Jasmin
80 Avenue Mozart
Tel : 01 45 25 13 13

Station Maison de la Radio
Face 15 Rue de Boulainvilliers
Tel : 01 45 24 56 17

Station Mirabeau
Place de Barcelone
Tel : 01 45 27 11 11

Station Porte Dauphine
59 Avenue Bugeaud
Tel : 01 45 53 00 00

Station Victor Hugo
12 Place Victor Hugo
Tel : 01 45 53 00 11

Station Métro Passy
10 Boulevard Delessert
Tel : 01 45 20 00 00

Station Trocadéro
Place du Trocadéro
Tel : 01 47 27 00 00

17e arrondissement

Station Porte de Champerret
1 Boulevard Gouvion Saint Cyr
Tel : 01 47 66 22 77

Station Porte d'Asnières
Face au 100 Boulevard Berthier
Tel : 01 43 80 00 00

Station Etoile Wagram
1 Avenue de Wagram
Tel : 01 43 80 01 99

Station Avenue Niel
Place Aimé Maillart
Tel : 01 46 22 40 70

Station Pereire
Place Du Maréchal Juin
Tel : 01 42 27 00 00

Station Place du Nicaragua
155 Boulevard Malesherbes
Tel : 01 42 67 59 67

Station Monceau Courcelles
Place de la République de l'Équateur
Tel : 01 47 66 80 50

Station Métro Villiers
1 Avenue de Villiers
Tel : 01 46 22 00 00

Station Marie 17eme
53 rue des Dames
Tel : 01 43 87 00 00

Station Métro Brochant
32 Rue Brochant
Tel : 01 46 27 00 00

Station Porte de Clichy
Boulevard Berthier
Tel : 01 46 27 90 06

Station Porte de Saint Ouen
1 Avenue de la Porte de Saint Ouen
Tel : 01 42 63 00 00

18e arrondissement

Station Place de Clichy
Place de Clichy - 81 Boulevard de Clichy
Tel : 01 42 85 00 00

Station Montmartre
2 Rue Damrémont
Tel : 01 42 54 00 00

Station Guy Moquet
86 Avenue de Saint Ouen
Tel : 01 42 28 00 00

Station Damrémont Ordener
Face 102 Rue Damrémont
Tel : 01 42 54 59 00

Station Place Pigalle
Place Pigalle - 16 Boulevard de Clichy
Tel : 01 42 57 00 00

Station Lamark Caulaincourt
106 Rue Caulincourt
Tel : 01 42 55 00 00

Station Place du Tertre
Montmartre - 4 Rue du Mont Cenis
Tel : 01 42 59 00 00

Station Porte de Clignancourt
1 Avenue de la Porte de Clignancourt
Tel : 01 42 58 00 00

Station Jules Joffrin
Place Jules Joffrin - 80 Rue Ordener
Tel : 01 46 06 00 00

Station Château Rouge
Place du Château Rouge - 1 Rue Custine
Tel : 01 42 52 00 00

Station Porte de la Chapelle
188 rue de la Chapelle
Tel : 01 42 09 65 52

Station Place de la Chapelle
34 Boulevard de la Chapelle
Tel : 01 42 05 49 10

Station Porte d'Aubervilliers
3 Avenue de la Porte d'Aubervilliers
Tel : 01 40 36 08 86

19e arrondissement

Station Colonel Fabien
122 Boulevard de la Villette
Tel : 01 42 03 41 50

Station Riquet
67 Rue de Flandre
Tel : 01 40 35 28 27

Station Laumière
34 Avenue de Laumière
Tel : 01 42 06 00 00

Station Porte de La Villette
Avenue de la Porte de la Villette
Tel : 01 40 34 64 00

Station Botzaris Butte Chaumont
Rue du Général Brunet
Tel : 01 42 06 01 32

Station Porte des Lilas
1 Avenue de la Porte des Lilas
Tel : 01 42 02 71 40

Station Porte de Pantin
211 Avenue Jean Jaurès
Tel : 01 42 41 00 62

Station Stalingrad
13 Rue de Flandre
Tel: 01 40 34 00 00

20e arrondissement

Station Porte de Montreuil
67 Boulevard Davout
Tel : 01 43 70 00 00

Station Ménilmontant Belleville
Face au 148 Boulevard de Ménilmontant
Tel : 01 43 55 64 00

Station Pyrénées
360 Rue des Pyrénées
Tel : 01 43 49 10 00

Station Porte de Bagnolet
6 Place de la Porte de Bagnolet
Tel : 01 40 31 60 79

Station Père Lachaise
65 Bd de Menilmontant
Tel : 01 48 05 92 12

Station Place Gambetta
Mairie du 20eme - Place Gambetta
Tel : 01 46 36 00 00

Station Pelleport Gambetta
2 Place Paul Signac
Tel : 01 40 31 70 99



LE CARNET D'ADRESSES
LES FOURRIÈRES

Préfourrière Louvre-Samaritaine
Place du Louvres
Parking Saint Germain-L'Auxerrois / Niveau - 4
75001 Paris Tél. : 01 42 60 19 14
Métro : Ligne 1, Louvres-Rivoli / Ligne 7, Pont Neuf
Bus n°76, arrêt : Louvres-Rivoli
du lundi au samedi de 8 h 00 à 20 h 30

Préfourrière Charléty
Parc Charléty-Thomire
rue Thomire / angle rue Francis de Miomandre
75013 Paris Tél. : 01 43 13 24 87
Tramway : Ligne T3, Stade Charléty
RER B : Cité Universitaire
tous les jours 24 heures sur 24

Préfourrière Foch
Parc Étoile Foch
2e sous sol vis à vis n° 8 avenue Foch
75016 Paris Tél. : 01 53 64 11 80
Métro : Ligne 1, 2, 6, Charles de Gaulle Étoile
RER : A, Charles de Gaulle Étoile
Bus : n° 30, arrêt Kléber
Ouverture du lundi au samedi de 8 h 00 à 20 h 30

Préfourrière Pouchet
8, boulevard du Bois-le-Prêtre
75017 Paris Tél. : 01 53 06 67 68
Métro : Ligne 13, Porte de Saint-Ouen ou Porte de Clichy
RER : C, Porte de Clichy
Bus : n° 66, arrêt Bois-le-Prêtre et PC3, arrêt Porte-Pouchet
tous les jours 24 heures sur 24

Préfourrière Pantin
15, rue de la Marseillaise
75019 Paris Tél. : 01 44 52 52 10
Métro : Métro : Ligne 5, Porte de Pantin ou Hoche
Bus : PC3, arrêt Marseillaise Porte de Pantin
Ouverture du lundi au samedi de 8 h 00 à 20 h 30

Fourrière Chevaleret
5, square Dunois
(au niveau du 97/99 boulevard Vincent Auriol)
75013 Paris Tél. : 01 44 06 99 30
Métro : Ligne 6, Chevaleret
Ouverture du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 h 00
et le vendredi de 8 h 30 à 16 h 30

Fourrière La Courneuve
92 Avenue Jean Mermoz
93120 La Courneuve Tél. : 01 48 38 31 63
RER : B, Le Bourget
Bus : 143 arrêt Verdun
Ouverture du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 h 00
et le vendredi de 8h30 à 16h30

Fourrière Bonneuil
Zone Industrielle de la Haie Griselle
11 rue des Champs / angle de la RN 19
94380 Bonneuil sur Marne Tél. : 01 45 13 61 40
RER : A, Boissy-Saint-Léger
Ouverture du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 h 00
et le vendredi de 8h30 à 16h30

LES PHARMACIES 24H/24 OU TARDIVES

Ardt	Nom de la pharmacie	Adresse	Téléphone	Horaire d'ouverture
1er	Pharmacie des Halles	10 boulevard de Sébastopol	01 42 72 03 23	Ouverte du lundi au samedi jusqu'à minuit et le dimanche jusqu'à 22h, 365 jours par an.
8e	Pharmacie Matignon	Rond-point des Champs Elysées 2 rue Jean Mermoz	01 43 59 86 55	Ouverte tous les jours de 8 h 30 à 2h du matin.
8e	Pharmacie du Drugstore des Champs-Élysées	133 Avenue des Champs-Élysées	01 47 20 39 25	Ouverte tous les jours de l'année jusqu'à 2h du matin.
8e	Pharmacie Les Champs Dhéry	84, av. des Champs-Élysées	01 45 62 02 41	24/24 et 7/7
9e	Pharmacie européenne	6, place de Clichy	01 48 74 65 18	24/24 et 7/7
9e	Pharmacie Internationale	5 place Pigalle	01 48 78 38 12	Ouverte du lundi au jeudi ainsi que le dimanche jusqu'à minuit et vendredi/samedi jusqu'à 1h du matin.
9e	Centre Opéra	6, boulevard des Capucines	01 42 65 88 29	Ouverte jusqu'à 0 h 30 dimanche et fêtes compris
11e	Pharmacie Bastille	6, bd Richard Lenoir	01 47 00 49 44	24/24 et 7/7
12e	Pharmacie de la Porte de Vincennes	86, bd Soult	01 43 43 13 68	Ouverte de 8h à 2h du matin, 7j/7 y compris dimanche et jours fériés
12e	Grande Pharmacie Daumesnil	6, place Félix Eboué	01 43 43 19 03	24/24 et 7/7
14e	Pharmacie des Arts	106 boulevard du Montparnasse	01 43 35 44 88	Ouverte tous les jours de l'année jusqu'à minuit.
14e	Pharmacie de l'Europe	178 avenue du Maine	01 45 40 51 91	Ouverte 7/7 jusqu'à 21h y compris jours fériés et dimanches
15e	Pharmacie Centrale	52, rue du Commerce	01 45 79 75 01	Ouverte 7j/7 jusqu'à Minuit
16e	Pharmacie Basire	143, rue de la Pompe et 118 bis, avenue Victor Hugo	01 47 27 88 49	Ouverte jusqu'à 21h, sauf dimanche et fêtes.
16e	Pharmacie Exelmans	77, boulevard Exelmans	01 46 51 23 92	Ouverte jusqu'à 22h sauf dimanche et fêtes.
16e	Pharmacie Mozart	14 avenue Mozart	01 45 27 38 17	Ouverte toute l'année du lundi au vendredi jusqu'à 21h et le samedi jusqu'à 20h.
17e	Pharmacie des Sports	2 place du général Koenig	01 45 74 31 10	Ouverte toute l'année du lundi au samedi jusqu'à minuit.
18e	Espace conseil	64 boulevard de Barbès	01 46 06 02 61	Ouverte tous les jours de l'année jusqu'à 2 du matin.
19e	Pharmacie Battail	6 rue de Belleville	01 46 36 67 42	Ouverte toute l'année du lundi au vendredi jusqu'à 21 h 30 et le samedi jusqu'à 21h.
(93)	Pharmacie de la Croix de Chavaux	26 rue de Paris à Montreuil	01 42 87 77 37	24/24 et 7/7

AUTOMOBILE
CONCEPT-CAR



RENAULT 8 GORDINI CONCEPT : LA « GORDE » PASSE À L'ÉLECTRIQUE

Plus de soixante ans après la naissance de la Renault 8 Gordini, Renault ressuscite sa mythique «Gorde» le temps d'un show-car unique. La Renault 8 Gordini Concept, coupé électrique biplace de 270 ch conservant la propulsion, ne préfigure pas une future série : c'est un exercice de style qui interroge la place du patrimoine dans l'automobile électrique. Bleu de France, doubles bandes blanches et proportions de rallye moderne assurent la continuité visuelle.

Une berline devenue légende

Pour comprendre cette Renault 8 Gordini Concept, il faut remonter à 1964. La Renault 8 de série est alors une petite berline familiale à moteur arrière, loin de toute vocation sportive. Amédée Gordini, préparateur surnommé « le Sorcier », en transforme profondément la mécanique et le caractère.

La première R8 Gordini développe 95 ch grâce à son quatre cylindres de 1 108 cm3. En 1966, la version 1300 adopte un moteur de 1 255 cm3 porté à 110 ch, une boîte cinq rapports et quatre projecteurs frontaux. Elle peut atteindre 175 km/h.

Surtout, cette petite propulsion démocratise la conduite sportive bien avant l'avènement des GTI. Moteur placé à l'arrière, transmission aux roues arrière et comportement volontiers joueur : elle exige du doigté, mais devient une véritable école de pilotage. Dès 1966, la Coupe nationale Renault 8 Gordini, créée par Moteurs, Renault et Dunlop, permet à de jeunes pilotes de s'affronter à armes presque égales. Jean Ragnotti, Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Jabouille ou encore Bernard Darniche y feront leurs armes.

Plus de 11 800 exemplaires seront produits entre 1964 et 1970. Un succès considérable pour une sportive populaire devenue, au fil des victoires en rallye et des souvenirs de volant, l'une des Renault les plus aimées de son histoire.

Une Gordini sans moteur Gordini

Soixante-deux ans plus tard, le principe change radicalement. La Renault 8 Gordini Concept abandonne le quatre cylindres préparé par le



« Sorcier » pour une motorisation 100% électrique de 270 ch, tout en conservant la propulsion. Renault ne communique en revanche ni autonomie, ni capacité de batterie, ni performances chiffrées.

Avec 4,12 m de long, 1,88 m de large et seulement 1,27 m de haut, elle n'a plus grand-chose d'une petite berline familiale. C'est désormais un coupé deux places, très bas et très large, posé sur des jantes de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière. Renault assume une silhouette inspirée des voitures de rallye contemporaines.

Un design né d'un concours interne

Le projet est né d'un concours interne au sein du Design Renault, qui a recueilli plus de 300 esquisses spontanées. Deux pistes ont ensuite été développées sous forme de maquettes au 2/5 e, avant d'être fusionnées en une seule proposition.

La démarche est intéressante : plutôt que de reproduire servilement une R8 des années 1960, les designers ont cherché à en conserver les codes immédiatement identifiables. Le bleu rappelle évidemment le célèbre Bleu de France. Les deux bandes blanches ne sont plus un simple décor : elles structurent une partie du dessin extérieur et se prolongent jusque dans l'habitacle.

Les passages de roues presque rectangulaires évoquent ceux de l'ancienne R8, tandis que les six projecteurs ronds reprennent l'esprit des optiques additionnelles des versions de rallye. Même logique à bord : pas de gigantesque tablette centrale, mais des compteurs numériques circulaires enchâssés dans une bande d'aluminium brossé. Alcantara, sièges baquets et commandes métalliques veulent replacer le conducteur au centre du sujet. Renault parle d'une inspiration « café racer » : supprimer le superflu pour ne garder que l'essentiel.



Un show-car, pas une future série

Il serait toutefois imprudent d'y voir l'annonce d'une Renault 8 Gordini électrique vendue en concession. Renault précise qu'il s'agit d'un exemplaire unique, conçu comme un pur exercice de style. Le concept rejoindra les collections du futur musée Renault de Flins, dont l'ouverture au public est annoncée dans une quinzaine de mois.

Cette création s'inscrit dans une série de réinterprétations du patrimoine de la marque, après la Renault 5 Diamant et la R17 electric restomod signée avec Ora Ïto. À la différence de cette dernière, toutefois, la Renault 8 Gordini Concept est une création entièrement menée en interne par Renault.

Présentée en première mondiale le 24 septembre 2026 lors du Défilé Renault, elle était exposée au Mondial de l'Auto de Paris du 12 au 18 octobre.

LOISIRS CINÉMA



IL FAUT BRÛLER MAMAN

Date de sortie : 11 novembre 2026
De Albert Dupontel
Avec Louise Coldefy, Julia Piaton, Artus...
Genres : Comédie

Dans une famille de croque-morts, deux sœurs et un frère se retrouvent pour les funérailles de leur mère. Le personnel étant en grève, ils doivent accomplir le protocole funéraire par eux-mêmes. Comment s'accorder pour brûler Maman ?



MARIE ANTOINETTE

Date de reprise : 25 novembre 2026
De Sofia Coppola
Avec Kirsten Dunst, Jason Schwartzman, Rip Torn...
Genres : Biopic, Drame, Historique

Évocation de la vie de la reine d'origine autrichienne, épouse mal-aimée de Louis XVI, guillotinée en 1793.
Au sortir de l'adolescence, une jeune fille découvre un monde hostile et codifié, un univers frivole où chacun observe et juge l'autre sans aménité. Mariée à un homme maladroit qui la délaisse, elle est rapidement lassée par les devoirs de représentation qu'on lui impose.
Elle s'évade dans l'ivresse de la fête et les plaisirs des sens pour réinventer un monde à elle.
Y a-t-il un prix à payer à chercher le bonheur que certains vous refusent ?



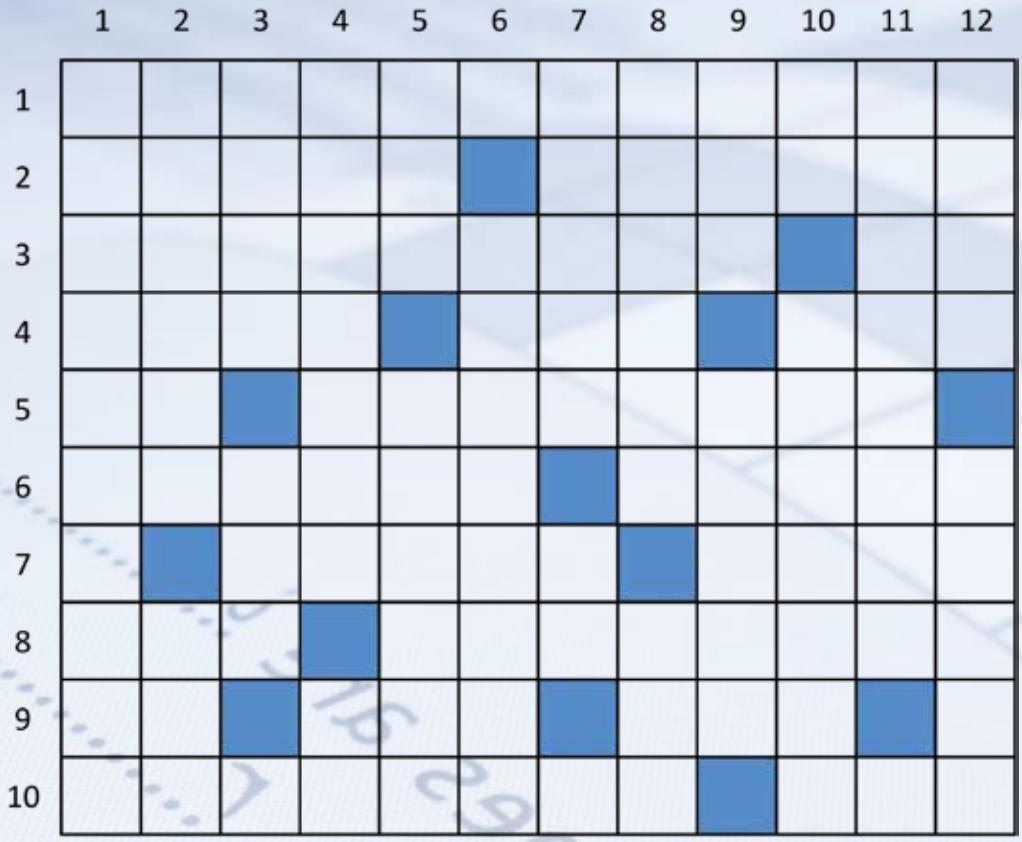
PAPER TIGER

Date de sortie : 25 novembre 2026
De James Gray
Avec Adam Driver, Scarlett Johansson, Miles Teller...
Genres : Drame, Policier, Thriller

Deux frères que tout oppose s'unissent pour une affaire douteuse liée à la mafia russe. Mais ce qui devait être une opportunité devient un cauchemar, mettant en péril leur famille, leur intégrité, et leur lien fraternel.

JEUX...

MOTS CROISÉS



HORIZONTALEMENT : 1. Partie qui se joue sur le terrain. **2.** On ne la quitte pas sans quelque désagrément. On lui doit de nous mettre à l'abri du besoin. **3.** Ils sont disposés à descendre. Sur quoi l'on peut se quitter. **4.** Production d'ouvrières. Représentant d'une espèce disparue. Île des Cyclades. **5.** Ses jours sont comptés. Feu vert. **6.** On le voit souvent en chemise. Porte-parole de la police. **7.** S'écarte du droit chemin. Club pour amateurs. **8.** Largués en mer. Laissées dans l'ombre. **9.** Parole lancée en l'air. Le bruit du soufflet. Menue monnaie. **10.** Vont de fil en aiguille. Pour Alec Guiness.

VERTICALEMENT : 1. Passe d'une pièce à l'autre. **2.** On rougit à son contact. Plus ou moins chargé. **3.** Inspire l'artiste. Nous met à contribution. **4.** Une place très exposée. Constante du cercle. **5.** Mot d'auteur. Reptile crocodilien de l'Inde. **6.** Mis en valeur par la couleur. **7.** Pousser un cri bestial. Convient à un intérieur. **8.** Il nous condamne quand il est juré. Ces forces nous ont quittés. **9.** Mis en mouvement. Charge de cartouche. **10.** Fin de mode. Gardés en réserve. **11.** Un risque avec le caporal. **12.** Se plantent à l'écart du trou. Prix pour une perle de production.



ÉCOLES DE FORMATION TAXIS PARISIENS	ADRESSES	TÉL.	ADRESSES DE MESSAGERIES
ECOLE HOCINE YOUSFI	38 rue Paul Belmondo 75 012 Paris	06 52 92 44 32	ecoledetaxihocineyousfi@gmail.com
A.B.C CONDUITE	3, rue du Pont 94 220 Charenton-Le-Pont	01 49 77 52 21	cdhonneur@free.fr
ADE FORMATION	25, boulevard Carnot 93 200 Saint-Denis	01 48 23 62 08	adetaxiecole@gmail.com
CFPE – RH	12 bis, rue Colmet Lépinay 93 100 Montreuil	01 48 18 70 57	cfpe-rh@orange.fr
DROP ACADEMY CHAMPS	8 place Pablo Picasso 77 420 Champs-sur-Marne	01 88 75 05 65	champs@fropacademy.fr
ETPIF	129, rue Jules Guesde 92 300 Levallois-Perret	01 47 31 70 07	cslamarie@wanadoo.fr
TAXI 93	46-48, avenue du Président Wilson 93 210 La Plaine St-Denis	01 48 09 02 16	taxiecole@aste93.fr
BBV	92 rue Damrémont 75 018 Paris	01 42 52 02 21	taxi.ecole.bbv@orange.fr
ECOLE GALLIENI	18 bd Gallieni 93600 Aulnay sous Bois	09 81 97 82 23	taxigallieni@gmail.com
TAXI ÉCOLE ROYAL	13, rue de la Baignade 94 400 Vitry	01 46 58 52 39	garage.royal@wanadoo.fr
INSTITUT REGARD PERSAN	1, av. FOCH - CC Château Gaillard 94 700 Maisons Alfort	01 41 79 32 62	institut@regardpersan.fr
ÉCOLE NATIONALE DE FORMATION TAXI	27 rue Émile Zola 93100 Montreuil	07 67 90 45 18	enft.paris@gmail.com
2PJTAXI FORMATION	33 Rue du Ballon 93160 Noisy-le-Grand 220 Chem. de Crécy 77100 Mareuil-lès-Meaux	01 75 91 08 69	2pjformation@gmail.com

SUDOKU

		2	9		1		8	4
				7			1	
		9	6		4			
	9	5	7					6
8	7			6			5	1
1					8	3	7	
			3		9	1		
	5			2				
9	3		8		6	5		

	5		1	9				3
	3				8		1	9
	1	2				5	6	
	8				1			2
3		4	2		5	1		6
6			4				7	
	6	3				9	5	
1	4		9				3	
5				1	3		2	

	4			9	5	8	1	
			4			5		
		8		3		4		2
	9			7			6	
		6	3		1	2		
	1			4			5	
1		7		2		9		
		9			8			
	8	5	9	1			2	

2			4	8				6
	9		5					
6		1				2		
			8		5		3	9
		3		2		4		
7	1		9		3			
		6				9		1
					6		5	
5				9	4			2

ÉVÉNEMENTS
SALONS, CONGRÈS ET SPECTACLES

GRAND PUBLIC

MIF EXPO - LE SALON MADE IN FRANCE
du 12/11/2026 au 15/11/2026
Paris Expo Porte de Versailles

CRÉATION & SAVOIR FAIRE 2026
du 18/11/2026 au 22/11/2026
Paris Expo Porte de Versailles

PARIS NAUTIC SHOW
du 25/11/2026 au 29/11/2026
Paris Le Bourget

PROFESSIONNEL

ÉQUIPE HOTEL PARIS
du 02/11/2026 au 05/11/2026
Paris Expo Porte de Versailles

EURONAVAL 2026
du 03/11/2026 au 06/11/2026
Paris Nord Villepinte

CONGRÈS DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE RADIOTHÉRAPIE ONCOLOGIQUE
du 04/11/2026 au 06/11/2026
CNIT Forest

HEAVENT PARIS
du 17/11/2026 au 19/11/2026
Paris Expo Porte de Versailles

120È CONGRÈS FRANÇAIS D'UROLOGIE
du 18/11/2026 au 21/11/2026
Palais des Congrès de Paris

TECH SHOW PARIS
du 18/11/2026 au 19/11/2026
Paris Expo Porte de Versailles

SALON DES MAIRES ET DES COLLECTIVITÉS, SALON DES SPORTS ET PARASPORTS, SALON DE LA BIODIVERSITÉ ET DU GÉNIE ÉCOLOGIQUE
du 24/11/2026 au 26/11/2026
Paris Expo Porte de Versailles

JEUX...

SOLUTIONS DU MOIS D'OCTOBRE

4	9	1	6	2	7	8	5	3
6	5	7	8	3	9	2	1	4
8	3	2	1	5	4	9	7	6
7	2	4	3	8	6	5	9	1
9	1	6	2	4	5	3	8	7
3	8	5	7	9	1	4	6	2
2	6	9	5	7	3	1	4	8
1	4	8	9	6	2	7	3	5
5	7	3	4	1	8	6	2	9

9	2	4	7	5	6	8	3	1
8	5	3	1	2	9	4	7	6
1	7	6	4	3	8	9	2	5
4	1	2	3	9	7	5	6	8
5	8	7	2	6	1	3	4	9
3	6	9	8	4	5	7	1	2
2	4	1	5	8	3	6	9	7
7	9	5	6	1	4	2	8	3
6	3	8	9	7	2	1	5	4

7	5	1	3	4	8	2	9	6
8	9	6	2	1	5	3	4	7
3	2	4	6	7	9	1	8	5
6	8	5	1	2	3	4	7	9
1	7	9	5	8	4	6	2	3
4	3	2	9	6	7	5	1	8
5	6	8	4	9	1	7	3	2
9	1	3	7	5	2	8	6	4
2	4	7	8	3	6	9	5	1

5	8	9	6	1	7	2	4	3
1	3	6	8	4	2	7	9	5
4	2	7	5	3	9	8	1	6
8	1	5	2	6	4	3	7	9
2	6	3	7	9	1	5	8	4
9	7	4	3	8	5	1	6	2
3	9	2	1	7	6	4	5	8
6	5	1	4	2	8	9	3	7
7	4	8	9	5	3	6	2	1

MFA TAXI



VOTRE TAXI EST IMMOBILISÉ ?

**La MFA vous fournit un taxi relais.
En cas de panne, accident, vol.
Vous bénéficiez d'un véhicule
de remplacement équipé taxi.**

RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS DE VOTRE CONSEILLER !

mfa.fr

01 49 68 68 68

Mutuelle Fraternelle d'Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des Assurances - 6, rue Fournier - BP 311 - 92111 Clichy Cedex - Enregistrée au répertoire Sirene sous le numéro 784 702 391.

Mutuelle Fraternelle d'Assurances

TAXI Consulting

DEVENEZ PROPRIÉTAIRE DE VOTRE LICENCE !

NOUS VOUS ACCOMPAGNONS À CHAQUE ÉTAPE DE VOTRE PROJET.



1 RENDEZ-VOUS DE SIMULATION



Nous réalisons ensemble une simulation personnalisée et adaptée à votre projet.

2 DÉPÔT DE DOSSIER DE FINANCEMENT



Nous constituons et déposons votre dossier auprès de nos partenaires financiers.

3 COMMANDE DE VOTRE VÉHICULE



Nous vous accompagnons dans le choix et la commande de votre véhicule taxi.

4 SIGNATURE, TRANSFERT DE LICENCE



Nous sécurisons la transaction et procédons à la signature du transfert de licence.

5 ET VOUS, SUR LA ROUTE VERS VOTRE RÉUSSITE !



TAXI Consulting

01 40 53 82 83
6bis rue Fournier
92110 CLICHY
www.taxi-consulting.fr