



**HAL**  
open science

## Où vont stationner les taxis (et leurs concurrents) ?

Richard Darbéra

► **To cite this version:**

Richard Darbéra. Où vont stationner les taxis (et leurs concurrents) ?. Infrastructures & Mobilité, 2011, 108, pp.21-22. halshs-00659982

**HAL Id: halshs-00659982**

**<https://shs.hal.science/halshs-00659982>**

Submitted on 14 Jan 2012

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# OU VONT STATIONNER LES TAXIS (ET LEURS CONCURRENTS) ?

Richard Darbéra

Article publié dans la revue *Infrastructures & Mobilité* (n°108, Mai 2011)

1. En France, les licences de taxi s'appellent des « autorisations de stationner ». C'est en effet pour éviter l'accaparement de la voie publique par des voitures en attente de clients que dès l'époque de Louis XIV les pouvoirs publics ont cherché à limiter le nombre de fiacres puis, au XXe siècle, le nombre de taxis. Elles l'ont fait par un contingentement de ces « autorisations de stationner ». Dès l'origine, il était possible aussi de louer un carrosse ou une calèche avec son cocher. Ces « voitures de remise », elles, n'ont jamais été contingentées car, comme leur nom l'indique, elles stationnaient dans des remises privées, et n'en sortaient que pour des courses commandées à l'avance.
2. Ce n'est que dans les années soixante, avec l'arrivée du téléphone dans tous les foyers, que les taxis ont commencé à s'inquiéter de la concurrence que leur faisaient les voitures de remise. En effet, avec le téléphone, plus besoin d'aller les chercher dans leur remise. Commander une course devenait simple comme un coup de fil. En France les taxis ont obtenu des ministres de l'Intérieur successifs qu'ils tuent la « petite remise » en n'attribuant plus de licences. À Londres, à New York et dans plusieurs pays d'Europe du nord, ce secteur a pu se développer sans entrave, et les taxis ont dû s'en accommoder en leur abandonnant en partie, ou en totalité (comme à New York), le marché des commandes passées au téléphone pour se concentrer sur la rue et les stations.
3. Mais quand on expulse le marché par la porte, il revient par la fenêtre. La petite remise est morte en France, mais l'espace laissé vacant a d'abord attiré les « transports occasionnels » qui dépendent du ministre des Transports et maintenant les « voitures de tourisme avec chauffeur » qui dépendent de la direction du Tourisme au ministère des Finances. Comme les défunctes « petites remises », ces transporteurs, que l'on regroupe sous le terme générique de « voitures de location avec chauffeur », n'ont pas le droit de prendre des clients qui les hêlent dans la rue, ni de les attendre en station. Ils ne peuvent prendre que des clients qui ont préalablement commandé leur course<sup>1</sup>. Les taxis s'inquiètent à juste titre des développements récents de cette offre.
4. Les automobilistes qui utilisent occasionnellement le taxi le font principalement pour s'affranchir des problèmes de stationnement. Mais pour les pouvoirs publics et pour les gestionnaires de terminaux de transport, gares et aéroports la question du stationnement des taxis est un souci récurrent.

---

<sup>1</sup> C'est aussi pour cette raison que leurs tarifs sont libres car il peuvent être discutés au moment de la commande. Les taxis, eux, ont des tarifs administrés car on n'imagine pas d'avoir à hêler plusieurs taxis dans la rue pour choisir celui qui offrira le meilleur tarif.

5. Les gares et les aéroports apportent aux taxis un flot important et prévisible de clients. Les taxis ont donc tendance à s'y retrouver en grand nombre, plutôt que de croiser dans les rues à la recherche coûteuse et aléatoire de clients. Dans le cas des aéroports, le phénomène est souvent amplifié par une tarification conçue pour la ville et qui rend particulièrement lucratives les courses à l'aéroport. On estime qu'à Paris, à certains moments de la journée, près de la moitié des véhicules en service sont en fait stationnés à Roissy et à Orly dans l'attente de voyageurs. Pour les gestionnaires de ces infrastructures, cette affluence est un casse tête. Il faut leur d'abord trouver beaucoup de place pour stocker tous ces véhicules dans un endroit où l'espace est justement rare et cher. Là où l'attente de taxis peut durer plusieurs heures il leur faut aussi aménager et entretenir des espaces de détente et de restauration. Il leur faut enfin concevoir, réaliser et surtout gérer des infrastructures spéciales pour que l'embarquement des voyageurs dans les voitures se fasse dans de bonnes conditions et éviter l'anarchie qui résulterait inévitablement d'un accès libre aux quais où les taxis se bousculeraient pour s'arracher des clients.

6. Le problème n'est pas nouveau, et sa solution non plus. Confrontées à ce problème, les premières gares de Londres, dans les années 1830-1860, avaient mis en place un système pour contrôler l'accès des fiacres aux quais des arrivées. Des entreprises de fiacres, ou les associations de cochers indépendants, devaient acheter un « privilège » à la compagnie de chemin de fer propriétaire de la gare. En échange d'une redevance journalière, ce privilège leur donnait le droit exclusif de prendre des passagers. Les autres fiacres de la ville pouvaient déposer des passagers, mais n'ayant pas le droit d'en prendre, ils devaient repartir à vide. Pour la gare, en plus de la recette de la redevance payée par les entreprises ou les associations de fiacres, le système évitait désordre et gaspillage d'espace. Pour les fiacres qui avaient acheté le privilège de desservir la gare, le système apportait un flot assuré de clients et leur donnait la maîtrise du temps d'immobilisation. L'intérêt de l'entreprise de fiacres ou de l'association détentrice du privilège était bien sûr de faire en sorte que le nombre de voitures immobilisées à la gare en attente de passagers soit le plus faible possible. Aussi le contrat signé avec la gare leur faisait-il obligation de veiller à ce qu'il ne manque jamais de fiacres aux arrivées. Soucieuses de leur clientèle, les compagnies de chemin de fer avaient aussi des exigences en termes de qualité des véhicules et de tenue des cochers. Les deux parties contractantes y trouvaient leur intérêt.

7. Pour les cochers exclus du système, en revanche, le fait de devoir repartir à vide après avoir déposé un voyageur paraissait insupportable. Ils ont donc tenté des actions en justice pour établir l'illégalité du système en arguant que les gares étaient un espace public. Ils ont aussi organisé des boycotts des gares ou même des grèves générales pour faire changer la loi, mais sans succès. Le système du privilège n'a été abandonné par les gares de Londres qu'au début du siècle suivant, avec l'arrivée des taxis automobiles équipés de taximètres.

8. Plusieurs aéroports européens et nord américains utilisent des systèmes semblables pour contrôler le nombre et la qualité des taxis autorisés à venir prendre des voyageurs. Ils passent des contrats avec des compagnies ou des associations de taxis après appel d'offres. Tous les aéroports font aussi une place pour les voitures de location avec chauffeur. Cela leur pose beaucoup moins de problèmes car ces voitures ne viennent que pour des commandes précises et donc, en principe, sans attente. Les aéroports se contentent donc de leur aménager un espace d'embarquement en leur faisant payer un stationnement de courte durée.

9. L'interdiction faite aux voitures de location avec chauffeur de prendre des clients qui les hèlent dans la rue ou de se ranger en station pour prendre les voyageurs qui arrivent sur les quais confère aux taxis un avantage considérable car elle leur réserve une part majeure du marché des transports particuliers de personnes. Mais la téléphonie mobile pourrait bien rendre cet avantage caduc. Quoi de plus facile en effet que d'utiliser son mobile pour commander une course pendant qu'on attend ses bagages sur le tapis roulant. Pourquoi guetter, le bras en l'air, sur le trottoir le passage d'un imprévisible taxi quand on peut d'une seule touche sur son mobile commander une course à un numéro préenregistré. Le seul frein, pour l'instant, est que les compagnies de voitures de location avec chauffeur sont trop petites pour répondre à des demandes trop dispersées. Mais un central téléphonique qui saurait fédérer tous ces prestataires pourrait bien bouleverser le fragile équilibre actuel.

10. Les taxis s'inquiètent à juste titre des développements récents de cette offre. D'un point de vue légal, il leur reste une arme contre les voitures de location avec chauffeur : l'interdiction qui leur est faite, en France, de stationner sur la voie publique dans l'attente de clients. En effet, si le GPS et les Smartphones permettent d'attribuer au client qui appelle, le véhicule libre qui lui est géographiquement le plus proche, il ne peut théoriquement s'agir que d'une voiture en chemin vers sa base (vers sa remise) après une course, à moins bien sûr que le client qui appelle soit justement dans la voisinage immédiat d'une remise. Cette obligation de parcours à vide après chaque course alourdit les coûts. Les taxis veillent à l'application de cette loi et ont gagné des procès contre les voitures de remise qui ne la respectaient pas.

-----