



Régulation des taxis, “a tale of two cities”

Richard Darbéra

► **To cite this version:**

Richard Darbéra. Régulation des taxis, “a tale of two cities”: Taxicab regulation, “a tale of two cities”. 2009. halshs-00568226

HAL Id: halshs-00568226

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00568226>

Preprint submitted on 22 Feb 2011

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.

RÉGULATION DES TAXIS, “A TALE OF TWO CITIES”

Richard Darbéra, CNRS, Latts

darbera@enpc.fr

Contribution au séminaire "De l'Histoire des Transports à l'Histoire de la Mobilité ?",
jeudi 14 mai 2009

1 - INTRODUCTION	1
2 - L'OCTROI DE PRIVILÈGES ROYAUX	2
3 - LE DÉCONTINGEMENT	7
4 - LA RECHERCHE DE LA MEILLEURE STRUCTURE INDUSTRIELLE OU LA TENTATION DU MONOPOLE	9
5 - L'IRRUPTION DE L'AUTOMOBILE	12
6 - DIVERGENCE	13
7 - CONCLUSION	14
8 - RÉFÉRENCES	14

RÉSUMÉ

Sans doute parce qu'elles étaient les deux principales capitales économiques de l'Europe des temps modernes, c'est à Paris et à Londres que sont apparus pour la première fois en Europe, et presque simultanément, les services de location de voiture avec chauffeur. Pardon, avec cocher. Très vite, dans les deux villes, le pouvoir royal a jugé nécessaire et opportun d'encadrer cette nouvelle activité. Il l'a fait pour des raisons qui pour l'essentiel justifient encore aujourd'hui l'implication des pouvoirs publics dans la régulation de l'activité. À tour de rôle, les deux capitales se sont trouvées confrontées aux mêmes problèmes de congestion, de concurrence entre modes de transport, de sécurité, de plaintes des usagers. À tour de rôle, elles ont recherché et expérimenté des instruments de politique pour tenter de résoudre ces problèmes. Ce faisant, elles ont mis en lumière l'essentiel des ressorts économiques, sociaux et politiques qui expliquent les difficultés de réguler cette activité.

De l'octroi de privilèges royaux à la crise économique des années 1930, l'histoire parallèle de l'évolution des services de location de voitures avec chauffeurs dans les deux villes et celle des politiques mises en œuvre pour encadrer l'activité nous permet d'illustrer ces mécanismes.

ABSTRACT

Probably because they were both major economic capitals of modern times Europe, it was in Paris and in London that appeared for the first time in Europe, and almost simultaneously, hire cars with driver. Very quickly, in both cities, it was deemed necessary and appropriate for the king to oversee this new activity. This happened essentially for reasons that still justify the involvement government in regulating activity. In turn, the two capital cities found themselves facing the same problems of congestion, of competition between modes of transport, of safety, and users complaints. In turn, they researched and experimented with similar policy instruments to address these problems. In doing so, they shed light on most of the underlying economic, social and political mechanisms that explain why regulating this activity is so difficult. From the time of the royal privileges up to the economic crisis of the 1930s, we illustrate these mechanisms by telling the parallel evolution of hire cars with driver services in the two cities and by analysing the policies that were implemented to regulate this industry.

1 - INTRODUCTION

1. Partout dans le monde les taxis contribuent à la mobilité urbaine. Dans des villes comme Londres, Shanghai ou New York ils y jouent même un rôle essentiel. Mais cette contribution dépend largement du cadre régulateur qui régit leur activité. Et ce cadre lui-même résulte d'une histoire, parfois très longue, émaillée de conflits.

2. Le rapport Attali *pour la libération de la croissance*, commandé par le président Sarkozy, contenait 316 propositions. De toutes ces propositions, celle qui a fait le plus de bruit, et qui a été le plus rapidement classée sans suite, proposait une réforme des taxis. En 1960 déjà, de

Gaule n'avait pas appliqué la réforme des taxis préconisée par le rapport Rueff-Armand *sur les obstacles à l'expansion économique*. L'histoire se répète¹.

3. Pourquoi est-il si difficile de réformer les taxis ? Il y a à cela une raison économique et une raison politique qui en découle. Du point de vue de la théorie économique, le marché du taxi est un marché très complexe, qui n'est pas facilement modélisable. En fait, on parle plutôt de service de location de voiture avec chauffeur pour englober les deux formes principales que prennent les services de taxis à travers le monde, à savoir : (i) répondre à des clients qui les hèlent dans la rue et (ii) répondre à des commandes de courses passées au téléphone. Il s'agit là, en fait, de deux marchés distincts. Sur le premier marché, celui des courses prises dans la rue, la rencontre de l'offre et de la demande est toujours problématique et donne lieu à des inefficacités, voire à des abus. Il est donc nécessaire que les tarifs soient administrés. Il est souhaitable aussi que l'accès à la profession soit étroitement contrôlé, et peut-être même contingenté. En revanche, sur le second marché, celui des courses commandées au téléphone, la concurrence peut jouer, la réglementation de ce service n'a donc pas de raisons d'être différente de celle qui régit les autres activités commerciales.

4. Le problème principal vient du fait que lorsque ces deux marchés distincts sont servis par les mêmes véhicules conduits par les mêmes chauffeurs, des économies d'échelle se produisent qui sont un facteur potentiel d'efficacité. Le régulateur se trouve donc toujours devant le dilemme de séparer ou non ces deux activités, c'est à dire soit de renoncer aux économies d'échelle les séparant, soit de sacrifier l'efficacité de la concurrence en soumettant le marché des courses commandées au téléphone au même carcan régulateur que celui des courses prises dans la rue. Quand le régulateur choisit de séparer les deux marchés, on appelle « voitures de place » ou « taxis » les voitures de location avec chauffeurs autorisées à prendre des clients dans la rue et sur les places, elles sont alors nécessairement équipées de taximètres, et on appelle « voitures de remise » celles qui n'ont pas ce droit et qui ne peuvent répondre qu'à des commandes passées par téléphone ou par des contrats.

5. Le problème devient politique quand la régulation crée des rentes de situation. Dans le cas des taxis, cette rente se trouve capitalisée dans le prix de la licence. Les propriétaires des licences sont donc réfractaires à toute réforme qui amputerait leur rente. À long terme, le *statu quo* n'est cependant pas tenable quand tout évolue, la société, la forme urbaine, la technologie. L'histoire le montre.

6. Sans doute parce qu'elles étaient les deux principales capitales économiques de l'Europe des temps modernes, c'est à Paris et à Londres que sont apparus pour la première fois en Europe, et presque simultanément, les services de location de voiture avec chauffeur. Pardon, avec cocher. Très vite, dans les deux villes, le pouvoir royal a jugé nécessaire et opportun d'encadrer cette nouvelle activité. Il l'a fait pour des raisons qui pour l'essentiel justifient encore aujourd'hui l'implication des pouvoirs publics dans la régulation de l'activité. À tour de rôle, les deux capitales se sont trouvées confrontées aux mêmes problèmes de congestion, de concurrence entre modes de transport, de sécurité, de plaintes des usagers. À tour de rôle, elles ont recherché et expérimenté des instruments de politique pour tenter de résoudre ces problèmes. Ce faisant, elles ont mis en lumière l'essentiel des ressorts économiques, sociaux et politiques qui expliquent les difficultés de réguler cette activité.

7. De l'octroi de privilèges royaux à la crise économique des années 1930, l'histoire parallèle de l'évolution des services de location de voitures avec chauffeurs dans les deux villes et celle des politiques mises en œuvre pour encadrer l'activité nous permettra d'illustrer ces mécanismes.

2 - L'OCTROI DE PRIVILÈGES ROYAUX

8. À Londres et à Paris, les premières voitures de louage avec cocher apparaissent au début du XVII^e siècle, spontanément, à l'initiative de petits entrepreneurs rapidement imités par la concurrence. En France, on peut faire remonter cette création à 1612². Un texte de l'historien Henri Sauval, imprimé plus d'un demi-siècle après la mort de l'auteur, en donne quelques détails.

« Il y a quelque quarante ans qu'un nommé Nicolas Sauvage, facteur du maître des coches d'Amiens, loua à la rue Saint-Martin, vis-à-vis celle de Montmorency, une grande maison appelée, dans quelques anciens papiers terriers, l'hôtel Saint-Fiacre, parce qu'à son enseigne était représenté un saint Fiacre qui y est encore. Or, cet homme, fort entendu en fait de chevaux et de carrosses de louage, pour les bien ménager et les faire durer longtemps, s'avisa d'un nouveau trafic, qui fut d'entretenir à Paris des chevaux et des carrosses pour les louer au premier venu. D'abord il eut bonne

¹ Pour une analyse des raisons de l'échec de la réforme Attali, voir Darbéra 2008.

² D'après un document de la Bibliothèque Historique de la Ville de Paris cité par Causse, 1972, p. 15.

pratique quoiqu'il les louât bien cher, et même incontinent après, il eut des camarades qui s'établirent en divers quartiers et s'enrichirent.
Mais parce qu'il n'y en avoit point qui allât de son air, comme ayant quelquefois vingt carrosses et quarante à cinquante chevaux à l'écurie; de plus, parce que d'une maison appelée l'hôtel de Saint-Fiacre, à cause de son enseigne, étoit venue l'invention de ces sortes de carrosses, non seulement le nom de fiacre fut donné aux carrosses de louage et à leurs maîtres, mais aussi aux cochers qui les conduisoient, et même je pense que cette manière de gens a pris saint Fiacre pour patron.»
Sauval H., *Histoire et antiquités de la Ville de Paris*, Paris, tome 1er, 1724, p. 193, cité par Causse, 1972, p. 15

Londres

9. En Angleterre, c'est quelques années plus tard qu'apparaît le premier service de voitures de louage, quand, en 1634 un capitaine de marine en retraite [Moore 1902, p. 184] a mis quatre carrosses de louage (*hackney coaches*) en station sur le Strand, la route reliant la ville de Londres et le centre royal de Westminster. L'évènement est raconté par un contemporain.

"Here is one Captain Baily, he hath been a sea captain, but now lives on the land, about this city [London], where he tries experiments. He hath erected, according to his ability, some 4 hackney-coaches, put his men in livery, and appointed them to stand at the May-pole in the Strand, giving them instructions at what rates to carry men into several parts of the town, where all day they may be had. Other hackney-men seeing this way, they flock to the same place, and perform their journeys at the same rate. So that sometimes there is 20 of them together, which disperse up and down, that they and others are to be had everywhere, as watermen are to be had by the water-side. Everybody is much pleased with it."
Strafford's Letters, vol. 1., p. 227 cité par Garwood, 1853, p. 166
<http://www.victorianlondon.org/publications4/peopled-03.htm>

10. Ses cochers, en livrée, appliquaient un tarif unique de zone à zone. Mais très rapidement d'autres entrepreneurs l'ont imité et les carrosses de louage se sont multipliés, au point d'être considérés comme une nuisance par les nobles, et comme une concurrence déloyale par les bateliers qui jusque-là jouissaient d'un monopole de fait pour le transport de passagers entre la City et Westminster [Jackman, 1916, p. 115-6]. L'année suivante, le roi Charles 1er a tenté de ruiner ce nouveau service en lui imposant des contraintes, entre autres, l'interdiction d'effectuer des courses de moins de trois miles (la distance entre la City et Westminster est 2,3 miles) et l'obligation pour le propriétaire du carrosse d'avoir quatre bons chevaux à mettre au service de Sa Majesté en cas de réquisition [Jackman, 1916, p. 117].

11. Ces contraintes ont probablement tué cette industrie naissante. Mais comme la demande avait été créée, deux ans plus tard, l'ordonnance a été abrogée, et le roi a accordé au Duc d'Hamilton, son Grand Écuyer, un monopole pour l'exploitation de 50 carrosses de place. Le Duc pouvait louer ces licences (probablement au prix du marché) à des maîtres cochers, mais ces derniers n'avaient pas le droit de posséder plus de 12 chevaux (soit pas plus de quatre voitures selon les ratios techniques de l'époque). L'histoire ne le dit pas, mais il semble que cette interdiction ne concernait pas les voitures de remise. Il était donc possible aux maîtres cochers de louer des voitures à la journée ou à la semaine, du moment qu'elles n'encombraient pas les places publiques dans l'attente de clients.

12. On imagine que ce rationnement à 50 voitures pour une demande probablement bien plus grande devait permettre au Duc d'Hamilton de louer très cher ses licences. On imagine aussi que chaque maître cocher locataire aurait aimé mettre plus de voitures dans les rues et ne pas avoir à payer de location. En fait, le Duc n'a pas profité longtemps de son privilège parce qu'en 1642, née d'un conflit entre le Roi et le Parlement, a commencé la Guerre Civile qui a abouti à l'abolition de la royauté. Le Roi a été décapité en janvier 1649 et le Duc deux mois plus tard.

13. Devenu *Lord Protector* après la fin de la Guerre Civile, en 1654 Oliver Cromwell a jeté les bases de ce qui allait encadrer la profession pendant près de deux siècles en faisant adopter par le Parlement une loi qui autorisait la création de l'Association des Maîtres Cochers (*Fellowship of Master Hackney Coachmen*), qui leur confiait l'organisation du secteur et qui portait le contingentement à 200 voitures [Firth & Rait, 1911].

14. À la restauration, la monarchie, devenue «constitutionnelle», n'a pas rétabli les privilèges. En 1662, une nouvelle loi promulguée par le roi Charles II a soumis les voitures à une immatriculation et porté le contingentement à 400 voitures. Des lois successives ont plus ou moins régulièrement augmenté le contingentement jusqu'à atteindre 1200 voitures en 1832.

15. L'octroi de licence n'était pas gratuit. En 1683 il en coûtait £ 50 pour un bail de 21 ans, accompagné d'une redevance annuelle de £ 4. L'activité devait être très rentable car en 1715 la redevance annuelle est passée à £ 12 [Jackman, 1916, p. 127]. Sans doute en compensation de cette hausse, la durée de validité des licences a été portée à 32 ans. Ces licences n'étaient pas transférables et le bail s'éteignait avec la mort de son titulaire. Mais elles n'étaient pas sans valeur, en témoigne la requête faite au roi George 1er par les 800 maîtres cochers de Londres

pour qu'à leur mort, leur licence soit incluse dans leur héritage (et puisse être exploitée ou vendue par leur famille) en échange de quoi ils s'engageaient à verser immédiatement au trésor royal la somme de 16.000 livres [Jackman, 1916, p. 131]. À cette même époque, deux personnages de la cour ont offert au Roi et au Parlement une impressionnante contribution financière en échange du monopole d'exploiter les 800 licences existantes pendant 21 années. Il semble que l'offre ait été rejetée car les licences sont restées la propriété des maîtres cochers.

Paris

16. À Paris, l'activité s'est développée assez librement, sans distinction entre voiture de place et voiture de remise et sans contingentement, jusqu'à ce que Louis XIV y mette un terme en 1657 en accordant au Sieur de Givry le monopole à perpétuité des voitures de place. Les « maîtres voituriers » établis durent dès lors se limiter aux voitures de remise ou bien payer une redevance journalière au Sieur de Givry pour chaque fiacre qu'ils mettaient sur la place [Causse, 1972, p. 54]. À partir de cette époque le mot « fiacre » ne s'est plus appliqué qu'aux voitures de place de la Compagnie du Sieur de Givry et de ses associés et aux voitures de place que les autres maîtres voituriers, devenus « remisiers », exploitaient sous licence de la Compagnie. L'histoire ne donne pas le détail de la transition. Il semble que le Sieur de Givry ait acheté des voitures neuves et ait embauché des cochers, mais pour l'essentiel, il s'est probablement contenté de louer à des remisiers le droit de mettre une partie de leurs voitures sur les places.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, Roy de France & de Navarre, A tous presens & à venir, SALUT. Nostre cher & bien amé le Sieur de Givry, l'un de nos Escuyers ordinaires, Nous ayant très-humblement supplié de luy vouloir accorder la permission d'établir dans les Carrefours & lieux publics & commodes de nostre bonne Ville de Paris, pour la commodité publique, tel nombre de Carrosses, Calesches & Chariots attelés de deux Chevaux chacun, qu'il jugera à propos, pour estre exposez depuis les sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir, dans lesdits Carrefours & lieux publics & commodes, & estre loiez à ceux qui en auront besoin, soit par heure, demy-heure, journée, demy-journée ou autrement, à la volonté de ceux qui s'en voudront servir pour estre menez d'un lieu à l'autre, où leurs affaires les appelleront, tant dans nostredite Ville & Fauxbourgs de Paris, qu'à quatre & cinq lieuës des environs d'icelle, soit pour les promenades des particuliers, ou pour aller à leurs maisons de la campagne: Nous aurions par nostre Brevet du dernier jour d' Avril de la presente année, accordé ladite permission audit Sieur de Givry, lequel nous a requis de luy en faire expedier nos Lettres sur ce necessaires. /.../ Faisant à cette fin, très-expresses inhibitions & deffenses à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles soient, de faire ny souffrir estre fait aucun établissement des Carrosses, Calesches & Chariots de loüage, dans nostredite Ville & Fauxbourgs de Paris, que ceux qui se trouveront estre vallablement par Nous autorisez, sans avoir la permission dudit Sieur de Givry, & de sesdits successeurs & ayans cause, à peine contre les contrevenans de trois mil livres d'amande & confiscation des établissemens qu'ils pourroient faire.

Source: cité par Causse, 1972, pp. 68-9.

17. Mais le roi ne s'en est pas tenu là. En 1661, il a accordé à Catherine Henriette de Beauvais, première femme de chambre de la reine mère, le privilège des « voitures pour la suite de la cour », des voitures qui assuraient la liaison entre Paris et les diverses résidences royales. Puis, en 1665, le marquis de Crenan obtint le monopole pour l'exploitation des « chaises à la Crenan », des voitures légères à deux roues. L'année précédente, Nicolas Piquet, écuyer et mousquetaire de la compagnie de la garde royale, avait obtenu le monopole des calèches de moins de 5 places tirées par un seul cheval. Dominique Margairaz [2006] explique que sous l'ancien régime l'« invention » de nouveaux services était la seule manière pour la concurrence de grignoter les avantages du monopole³.

18. Par ces gestes, Louis XIV a inauguré la tradition, qui persiste encore aujourd'hui en France, d'accorder des rentes de situation à titre gratuit. Le Sieur de Givry et ses héritiers l'ont bien compris qui de 1665 à 1716 se sont efforcés de racheter tous ces privilèges pour consolider leur monopole. Dans son livre *Les fiacres de Paris aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Bernard Causse [1972] retrace les péripéties juridiques de cette reconquête.

19. Avec le monopole, nul besoin de contingentement. Les fiacres sont d'autant plus rentables qu'ils sont moins nombreux. L'exploitant a donc intérêt à en limiter lui-même le nombre afin d'entretenir une relative pénurie. Son seul souci est de veiller à ne pas laisser les exploitants de voitures de remise empiéter sur son domaine. Certains remisiers utilisaient en effet les fiacres qu'ils exploitaient sous redevance payée à la Compagnie des sieurs de Givry et consorts pour rabattre des clients vers leurs voitures de remise. En 1673, la Compagnie a obtenu un arrêt du Parlement condamnant ces fraudeurs à de fortes amendes.

20. En 1702, le statut de la Compagnie a encore été conforté quand, pour financer l'Hôpital Général, le roi a institué une taxe journalière de trois sols sur chaque fiacre et sur chaque voiture de remise, tout en se déchargeant sur la Compagnie pour collecter cette taxe. À la

³ Margairaz [2006] montre aussi l'inévitable série d'actions contentieuses que ce système entraîne pour amener les juges à décider s'il s'agit d'une réelle invention ou d'une simple modalité du service couvert par le privilège.

manière du fermage de l'époque, la Compagnie, devenue Régie, gardait pour elle la recette de la taxe et s'acquittait d'un versement forfaitaire annuel de 10.000 livres à l'Hôpital. Comme elle se payait à elle-même la taxe qui portait sur les fiacres, cette taxe n'avait pas grand sens et elle a été abolie, et ce, d'autant plus facilement que la taxe qu'elle collectait sur les seules voitures de remise lui rapportait plus du triple de ce qu'elle payait à l'Hôpital!

21. Avec le monopole, en revanche, se pose le problème du tarif. Livrés à eux-mêmes, tous les monopoles appliquent des prix qui maximisent leur rente. Ces prix sont par définition bien plus élevés que le coût de production du service. Ils sont seulement contraints par le souci de ne pas décourager trop de clients potentiels. Parce qu'ils sont nettement plus élevés que ceux que dicterait l'intérêt collectif, la puissance publique intervient généralement pour encadrer les prix appliqués par les monopoles, et parfois même pour en décider le niveau exact. Mais il semble que cette préoccupation n'ait pas effleuré l'administration royale, qui a laissé la Régie fixer ses tarifs comme elle l'entendait.

22. On n'a pas d'information sur le montant des redevances que la régie faisait payer aux remisiers qui exploitaient des fiacres ni sur la manière dont ces remisiers partageaient la recette des courses avec leurs cochers. Le plus probable est que ni la Compagnie, ni ses contractants, n'avaient un grand contrôle sur les tarifs réellement pratiqués par les cochers. On sait en revanche que les conflits entre cochers et clients à propos du tarif étaient fréquents.

23. Aussi, pour mettre un terme à ces conflits, les propriétaires du privilège des fiacres ont-ils obtenu un arrêté de la Cour de 1696 fixant le tarif des fiacres à 25 sols pour la première heure et 20 sols pour les heures suivantes. Malheureusement pour la Régie, avec le temps, cette faveur s'est transformée en malédiction car, en dépit de l'inflation, ces tarifs sont restés inchangés pendant les 83 années qui ont suivi. La Régie s'est progressivement désengagée de l'exécution du service en se contentant de louer des baux d'exploitation des fiacres dont elle avait le monopole à des remisiers. Mais l'activité devenant de moins en moins rentable, les remisiers eux-mêmes s'en sont progressivement désintéressés, gardant leurs meilleures voitures pour leurs services de remise. En 1779, le nombre de fiacres qui avait culminé à 1800 s'était réduit à 900 unités, des voitures souvent délabrées [Causse, 1972, p. 53].

24. Pour pallier cette dégradation du service et les nombreux accidents qui en résultaient, le roi Louis XVI décida de retirer le monopole des fiacres à ses propriétaires, en les indemnisant, et de le confier, mais cette fois à titre onéreux et pour seulement 30 ans, au sieur Perreau. La taxe que le nouveau privilégié était autorisé à prélever sur les voitures de remise passa de 2,5 à 6 sols en échange de quoi le versement qu'il devait faire à l'Hôpital Général passa de 10.000 à 15.000 livres. Le sieur Perreau s'engageait aussi à ajouter aux fiacres existants de nouvelles voitures de meilleure qualité, mais à un tarif plus élevé: 30 sols pour la première heure et 25 sols pour les heures suivantes. [Causse, 1972, pp. 32-34].

Une approche radicalement différente des mêmes problèmes

25. Ainsi, à Paris comme à Londres le pouvoir royal a rapidement compris la nécessité de limiter le nombre de voitures autorisées à encombrer l'espace public dans l'attente ou à la recherche de clients. Il a également constaté que limiter ce nombre conférerait aux exploitants une rente, et que cette rente se retrouvait capitalisée dans le prix que les maîtres voituriers étaient prêts à payer pour obtenir le droit de mettre des voitures sur les places publiques. Enfin, pour policer un secteur aussi mouvant, il fallait à l'administration un interlocuteur unique. Devant ces trois constats, Londres et Paris ont choisi des politiques radicalement différentes.

26. À Londres, la base du système de régulation a été posée par Cromwell au milieu de la courte période "républicaine" par l'ordonnance du 23 juin 1654⁴. Constatant les « désagréments quotidiens » qui résultent de l'augmentation récente et illégale du nombre de fiacres, le *Lord Protector* décide de limiter à 200 le nombre de voitures autorisées. La procédure pour accorder ces licences est intéressante car elle va conditionner pour longtemps la structure de l'industrie des voitures de place de Londres. Treize maîtres cochers sont choisis avec la mission de proposer 200 noms d'individus prêts à payer 40 Shillings pour acquérir une licence. Le conseil des échevins de la ville sera chargé de choisir parmi ces 200 candidats les 187 qui viendront se joindre au 13 déjà choisis pour compléter le contingent total autorisé. [Firth & Rait, 1911]

27. Il s'agit de licences attachées à la personne. Si un cocher décède ou quitte la ville, l'association des maîtres cochers doit présenter au Conseil des échevins deux hommes pour chaque poste laissé vacant, et le conseil choisit celui des deux qui prendra la succession. Par ce système, le secteur reste artisanal (parce qu'il y a autant de maîtres cochers que de voitures) et se renouvelle constamment.

⁴ Le texte complet de l'ordonnance est disponible sur <http://www.british-history.ac.uk>

28. Le Conseil des échevins est également chargé d'établir les règlements et de veiller à leur application en ce qui concerne la distribution des voitures entre les cochers, les places de stationnement, les tarifs, les sanctions en cas de désobéissance et toutes autres dispositions de l'ordonnance et d'en référer chaque fois au *Lord Protector*. Le retour de la monarchie n'a pas sensiblement modifié le système mis en place par Cromwell. Une taxe annuelle a été instituée et régulièrement augmentée, et la tâche de réguler le secteur a été retirée aux échevins et confiée à une commission de cinq membres nommés par le Parlement. Les autorisations ont été limitées à 21 années et leur prix augmenté également.

29. À Paris, en confiant le privilège du monopole à des nobles de sa cour, le roi s'est partiellement déchargé sur eux du soin de policer le secteur.

30. Par la même occasion, le roi de France s'est déchargé du soin de déterminer le nombre de voitures à mettre sur les places. Ce sont les privilégiés qui se sont chargés de le faire. Ils l'ont fait de sorte à maximiser leur rente. La redevance qu'ils pouvaient exiger de leurs exploitants pour chaque voiture qu'ils les autorisaient à mettre sur la place étant d'autant plus élevée que ces autorisations étaient rares. Dans son principe, le résultat n'est peut-être pas très différent de celui obtenu à Londres. Il semble en effet, qu'en Angleterre, l'objectif de maximiser les recettes de la taxe annuelle payée à la ville par les maîtres cochers pour chacune de leurs voitures ait rapidement pris le pas sur le souci d'optimiser l'usage de l'espace public.

31. Si dans son principe, le résultat n'est pas très différent, il l'est en revanche dans la pratique. En effet, en vendant régulièrement de nouvelles licences d'une durée limitée et en prélevant directement chaque année une redevance sur chaque voiture, le roi d'Angleterre avait une bonne information sur la rentabilité du secteur, en même temps qu'il remplissait ses caisses⁵. Si beaucoup de candidats se présentent pour racheter une licence échue, c'est que l'activité est très profitable, soit parce que les tarifs sont trop hauts par rapport aux coûts, soit parce qu'il n'y a pas assez de licences par rapport à la demande. Le roi peut alors augmenter le contingent de licences pour augmenter l'offre de transport s'il n'y a pas trop de congestion sur la voirie, ou bien augmenter la taxe annuelle pour récupérer à son profit la rente des exploitants de licences.

32. À Paris, par contre, le système était très opaque. L'impôt que la Régie des fiacres versait à l'Hôpital Général n'avait aucun rapport avec la recette des taxes qu'elle percevait, et encore moins avec l'activité des fiacres car ces taxes ne portaient que sur les voitures de remise exploitées par d'autres. Faute d'une information de première main sur la santé réelle du secteur, il n'est pas surprenant que l'administration royale ait beaucoup tardé à augmenter les tarifs pour compenser l'augmentation des coûts.

33. À Londres, le système d'attribution de licences provisoires à titre onéreux n'est pas sans faille, et de temps à autres les cochers se plaignent de la corruption des autorités de police siégeant dans la commission chargée de gérer les licences et de réguler le secteur. Ainsi, en 1695, à l'occasion de l'augmentation du quota de 400 à 700 voitures, la Chambre des Communes est saisie d'une requête de l'ensemble des 400 maîtres cochers de la ville accusant les cinq membres de la Commission de recevoir des pots-de-vin et des avantages indus.

Petition of the Hackney-Coach-men.

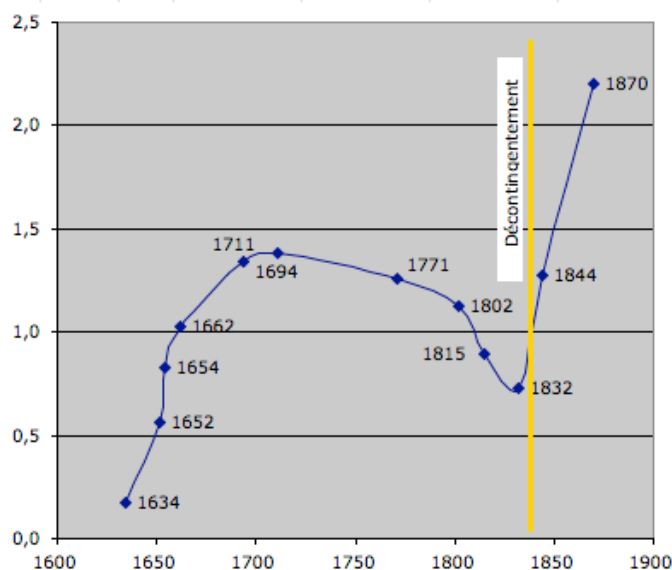
Amidst the Noise of Bribery and Corruption, there was a Petition to the House of Commons, of Thomas Kemp and others, on behalf of themselves and others, the ancient four hundred licensed Hackney Coach-men; which being referred to a Committee, it was their Opinion, that the Petitioners the Hackney-Coach-men, had proved the Substance of their Complaint, and were worthy the Consideration and Relief of the House: And that several of the Commissioners for licensing and regulating Hackney-coaches, and Stage-coaches, had, by receiving Bribes, and by other unsue Means, acted corruptly and arbitrarily, contrary to the Authority and Trust reposed in them by Act of Parliament. Thereupon the House ordered the Committee to distinguish the Commissioners, which they accordingly did; and by their Report on March 20. Henry Ashurst and Walter Overbury Esqs; were honourably cleared, and the others were declared guilty: And an humble Address was made to his Majesty, that he would remove Henry Killegrew, Henry Villers, and Richard Gea Esqs; from the Commission for licensing Hackney-coaches; and they were accordingly removed.

Second parliament of King William: Sixth session - begins 12/11/1694', The History and Proceedings of the House of Commons : volume 2: 1680-1695 (1742), pp. 445-474

34. Les coupables sont condamnés, mais l'augmentation du quota est appliquée. À partir de cette date, les augmentations du quota se font plus rares, et le nombre de *hackney coaches* accuse un retard grandissant par rapport à l'augmentation de la population. Si l'on rapporte le nombre de voitures à la population de Londres, le ratio diminue de moitié entre 1711 et 1832, date de la dernière augmentation de quota (voir graphique).

⁵ 700 licences à échéance de 21 ans correspondent à plus d'une trentaine de renouvellements chaque année: un véritable baromètre de l'activité.

Figure 1 - Nombre de hackney coaches pour mille habitants à Londres (1625-1870)



Source: calcul de l'auteur à partir de données de population interpolées et nombres de hackneys selon les diverses sources mentionnées dans le texte.

35. En fait, il s'est probablement passé ce que les économistes appellent un phénomène de capture du régulateur par le régulé⁶. Normalement, le rôle de la régulation par la puissance publique est de protéger les intérêts de la collectivité, en l'occurrence, celui des transporteurs, de leurs clients, des autres usagers des rues et celui des contribuables, dans un équilibre qui fait toute la difficulté de la tâche. Mais à la longue, pour toutes sortes de raisons, l'administration chargée de réguler une activité économique devient parfois trop sensible aux intérêts corporatistes des individus ou des entreprises exerçant cette activité. Dans le cas de Londres, il est certain que le retard enregistré par le nombre de *hackney coaches* par rapport à la croissance démographique tient au fait que la Commission a fait passer l'intérêt des maîtres cochers avant celui du public, et même, peut-être aussi avant celui des contribuables, car, comme on le verra, c'est le ministère des finances (*Treasury*) qui a aboli le quota pour augmenter les recettes de la taxe sur les voitures de place.

3 - LE DÉCONTINGEMENT

Paris

36. À Paris, depuis 1657, date de l'apparition du monopole sur les fiacres, les loueurs de carrosses n'avaient cessé de lutter contre le privilégié (i) qui leur faisait payer une taxe sur les voitures de remise dont le produit était plusieurs fois supérieur à ce qu'il en reversait à l'Hôpital Général, (ii) qui leur louait trop cher le droit d'exploiter des fiacres et (iii) qui, depuis la reprise par le sieur Perreau, les concurrençait sur ce même marché en y exploitant des voitures de meilleure qualité pour un tarif plus élevé. La révolution allait leur donner une occasion de s'affranchir de ces contraintes. En effet, les premiers révolutionnaires adhéraient aux théories des physiocrates, lesquels, hostiles aux monopoles, prônaient la règle du « laisser faire, laisser passer »

37. Dès 1790, le privilège est aboli, le sieur Perreau chichement indemnisé et les transports en voitures de louage de Paris ouverts au jeu de la libre concurrence. La mise en circulation de voitures de place et de remise n'étant plus soumise à aucune restriction, le nombre de voitures augmente rapidement et l'anarchie s'installe car les tarifs aussi sont libres et une concurrence féroce conduit les maîtres voituriers à des pratiques abusives et les cochers à des conduites agressives. Les physiocrates ne savaient pas que le marché des transports urbains n'est pas un marché comme les autres. La libre concurrence n'y conduit pas à un équilibre, mais au contraire à l'instabilité et au désordre.

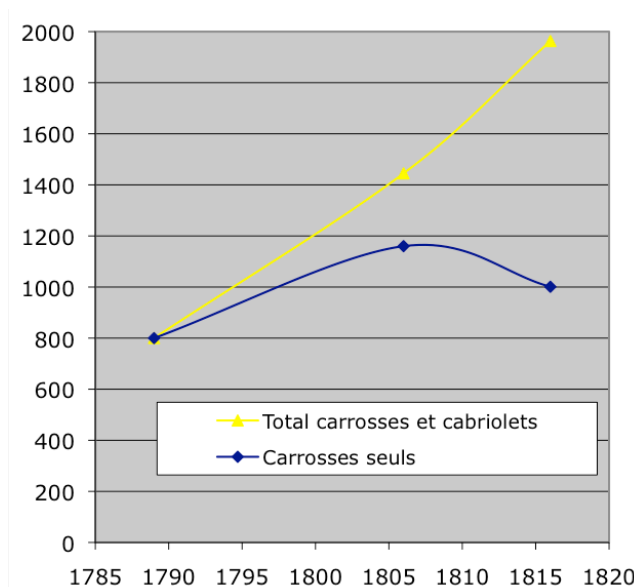
38. Cinq ans plus tard, un premier frein est mis à ces débordements avec l'arrêté du 7 brumaire de l'an V par lequel le Bureau central du canton de Paris, l'autorité de police alors en place, fixe les tarifs des courses des voitures de place. Puis, progressivement, les autorités de police, représentées par la préfecture de police à partir de 1800, mettent en place des règles

⁶ Stigler, George J. (1971) "The Theory of Economic Regulation", *The Bell Journal of Economics and Management Science*, Vol. 2, No. 1 (Spring, 1971), pp. 3-21

précises (qualité des voitures, contrôle des cochers, publicité des tarifs) pour que la liberté de créer une entreprise de voitures de place et de remise s'exerce en toute sécurité sans mettre en cause l'intérêt public. Le particulier souhaitant exploiter des voitures de place et de remise doit alors remplir des conditions préalables à l'obtention d'un permis de circuler mais aussi, pour les voitures de place, c'est-à-dire pour les fiacres, l'obtention d'un « permis de stationner » sur les places et sur la voie publique. L'expression « permis de stationner » est encore aujourd'hui le terme juridique qui désigne les licences de taxi en France.

39. Cette liberté d'accès à la profession favorise l'innovation. Les cabriolets, voitures légères et élégantes apparues dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, sont introduites comme voitures de place à côté des carrosses traditionnels. Ces cabriolets ne peuvent transporter qu'un ou deux passagers, mais ils sont plus rapides et ne nécessitent qu'un seul cheval. Leur tarif peut donc être plus bas que celui des carrosses de place. Ils connaissent un succès immédiat, et sont bientôt presque aussi nombreux que les carrosses⁷. L'évolution est portée dans le graphique ci-dessous.

Figure 2 - Effet de la libération des licences sur l'évolution du parc de fiacres à Paris (1789-1806-1816)



Source: calcul de l'auteur d'après Mezzadri, 2006, pp. 31, 257, 70.

40. Le doublement du nombre de voitures de place sur une voirie qui n'a pas été beaucoup améliorée depuis la révolution commence à poser de sérieux problèmes de congestion, avec des cochers qui se disputent les clients. Aussi, en 1817, la préfecture cesse-t-elle d'accorder libéralement des autorisations de stationner pour les fiacres (carrosses & cabriolets). À partir de cette date, leur nombre entame un lent déclin.

41. Malheureusement, la préfecture n'a pas toujours les moyens, ni en hommes ni en matériel, de veiller à la bonne application de toutes ces mesures. Elle en est donc souvent réduite à s'en remettre à l'autodiscipline des loueurs (par exemple pour la qualification des cochers) ou à prendre des mesures de second choix, par exemple quand en 1829, faute de pouvoir mieux contrôler leur activité, elle autorise implicitement des voitures de remise à concurrencer les voitures de place en prenant des clients dans la rue. Elle crée pour cela la catégorie de voitures «sous» remise, distincte des voitures «de» remise, et leur impose, quelques années plus tard, un tarif supérieur à celui des voitures de place.

42. Cet empiètement des remises sur le domaine des voitures de place avait commencé seulement quelques années après que la préfecture ait cessé d'accorder de nouvelles autorisations de stationner pour les fiacres. Ce faisant, elle avait créé une rareté qui conférait une valeur marchande aux autorisations existantes, et qui attisait les convoitises pour contourner le quota. Le développement des voitures «sous» remise, bientôt plus nombreuses et plus incontrôlables que les fiacres de place provoquait des désordres dont se plaignaient les propriétaires des licences de fiacres. Mais les Parisiens, eux, toujours plus nombreux, réclament l'augmentation de l'offre des moyens de transport [Mezzadri, 2006, p. 88].

⁷ Un autre facteur explique peut-être aussi cet engouement pour les cabriolets: dans *Le cocher de cabriolet* (1831), Alexandre Dumas contraste l'attitude volubile de leurs cochers avec celle maussade et taciturne des cochers de fiacres.

Londres

43. Le succès des cabriolets dans les fiacres parisiens n'est pas passé inaperçu à Londres, aussi, en 1822, deux entrepreneurs anglais, un banquier et un avocat, tentent de les introduire dans leur ville. Mais les *Commissioners*, sensibles à l'opposition véhémente des petits propriétaires de licences de *hackney coaches*, refusent de leur accorder les licences nécessaires. L'année suivante, sous les pressions répétées du ministère des Finances (*Treasury*) ils finissent cependant par accepter d'accorder les douze licences demandées, mais en deux lots de six licences nominatives pour tenter de préserver le caractère artisanal de l'activité. La brèche est ouverte et d'autres gentlemen, avec l'appui des Finances, obtiennent à leur tour des licences pour des cabriolets de place qu'on appelle maintenant simplement *cabs*. L'affaire est très rentable et les propriétaires de *hackney coaches*, qui ne veulent pas se laisser dépasser par ces nouveaux venus, demandent la permission de convertir leurs licences de *coaches* en licences de *cabs* ; mais les pressions de gentlemen organisés en cartel empêchent la Commission de leur donner satisfaction. Trevor May [1995, pp. 15-24] raconte les péripéties de cette lutte entre les maîtres cochers et les gentlemen affairistes, entre la Commission et le Trésor.

44. Les rentes qui découlent du contingentement tout comme la pénurie de transports pour une population en forte croissance suscitent des critiques de plus en plus fréquentes. Après dix ans de lutte, les partisans du « laissez faire » (en Français dans le texte) à la Chambre des Communes, réussissent à faire passer une loi supprimant le contingentement. Cette loi, le *London Hackney Carriage Act* de 1831 allait devenir le fondement de toute législation des taxis anglais jusqu'à nos jours. L'effet est immédiat (voir figure 1). En moins de deux ans, le nombre de *cabs* passe de 165 à plus d'un millier. Les gentlemen se retirent précipitamment de l'activité dont ils ne peuvent plus extraire de rente [May, 1995, pp. 29-32]. Le nombre de *hackney coaches* commence son déclin, laissant la place aux *cabs*, plus rapides et plus élégants⁸.

45. Il ne s'agit cependant pas de dérégulation car les tarifs sont toujours administrés et surtout, une condition est mise sur la qualification des cochers. Le cocher doit être '*fit & proper person*', une expression qu'on pourrait traduire par « apte et convenable » et qui est toujours en vigueur aujourd'hui. Cette exigence s'est nettement renforcée en 1866 [May, 1996, p. 99]. On a alors institué le fameux « Knowledge », un examen devenu au fil du temps particulièrement sélectif, portant sur la connaissance topographique de la ville. Seuls les cochers ayant passé cet examen pouvaient prétendre à conduire des voitures de place.

4 - LA RECHERCHE DE LA MEILLEURE STRUCTURE INDUSTRIELLE OU LA TENTATION DU MONOPOLE⁹

46. Ainsi, au milieu du XIXe siècle, dans les deux capitales, l'offre de services de voitures de place présente des caractéristiques très semblables. Elle est le fait de nombreuses petites entreprises. À Londres, où il n'y a pas de contingentement, les *hackney coaches* qui correspondent aux fiacres parisiens résistent mal au développement rapide des cabriolets ou *hackney cabs* et leur nombre stagne. À Paris, les cabriolets « sous remise » se développent tout aussi rapidement que leurs homologues anglais car ils ne sont pas soumis au contingentement qui limite le nombre de fiacres.

Paris

47. En 1855, Napoléon III désire présenter les progrès de l'industrie française au reste du monde et répondre ainsi aux Anglais qui en 1851 avaient inauguré la première exposition universelle. Mais il faut pour cela rapidement améliorer l'offre de transport à la demande, tant en quantité qu'en qualité. L'empereur, comme le Conseil municipal de Paris, jugent que « des petits entrepreneurs dispersés » ne peuvent faire face avec efficacité à la demande massive de transport qui accompagnera la première exposition universelle de Paris. On convient alors de créer la Compagnie Impériale des Voitures en y intéressant des capitaines d'industrie impliqués dans la banque, dans les messageries ou dans les chemins de fer qui connaissent alors un très rapide développement. L'idée est de créer le pendant de la nouvelle entreprise de transport en commun, la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) créée au cours de l'année 1854. Cette entreprise avait été constituée par la fusion des onze compagnies existantes à leur demande afin d'assurer l'essor des transports en commun dans Paris en évitant les coûts d'une concurrence prédatrice.

⁸ Théophile Gautier, dans la *Revue des Deux Mondes* [tome 30, 1842] vante leur célérité, et s'étonne: « ce que j'ai vu de plus singulier, ce sont des cabriolets très bas, où le conducteur n'est pas placé à côté de vous, comme dans nos cabriolets de régie, ni par devant, comme dans nos cabriolets à quatre roues, mais bien par derrière, à l'endroit où sont assis ordinairement les domestiques. Les guides passent sur la capote, et le cocher conduit par-dessus votre tête. »

⁹ Dans cette section, l'essentiel de l'information sur la partie française est tiré de Mezzadri, 2006, tome II.

48. La Compagnie Impériale des Voitures se voit octroyer par le préfet de police la concession de cinq cents numéros de voitures de place en échange d'une redevance journalière d'un franc par voiture. Cette concession permet donc la mise en circulation de cinq cents nouveaux fiacres alors que leur nombre était figé depuis près de 40 ans à moins de 1700 unités. Toutefois, pour que ces voitures soient rapidement disponibles pour les visiteurs de l'Exposition, un délai court de trois mois est imposé aux administrateurs de la Compagnie pour qu'ils mettent toutes ces voitures en circulation. Bien que le mot n'apparaisse nulle part dans la convention, l'objectif est bien de créer un monopole car la Compagnie doit soit intégrer les loueurs de fiacres existants en leur octroyant des actions, soit leur racheter leurs numéros de place. Elle doit aussi mettre progressivement en circulation 500 voitures *sous* remise, dites voitures de régie, et racheter progressivement les quelques 2000 voitures *sous* remise déjà en circulation.

49. Cette tentative de création d'un monopole des voitures de place fut un échec pour trois raisons, (i) les objectifs ambigus imposés à la Compagnie, (ii) une politique incohérente menée par le préfet de Police, et (iii) une mauvaise gestion des actionnaires peu au fait de l'économie des fiacres.

50. Si le principe d'intégrer les fiacres existants à la Compagnie ne posait pas de problème particulier, intégrer les voitures *sous* remise était moins simple car n'étant pas officiellement contingentées leur licence n'avait pas de valeur vénale bien déterminée. De plus, si le cahier des charges de la Compagnie l'obligeait à racheter les licences des voitures existantes, leurs propriétaires, eux, n'avaient pas l'obligation de les vendre. Ainsi une centaine de propriétaires de fiacres ont refusé toute transaction et les deux tiers des voitures *sous* remise sont restées hors du contrôle de la compagnie. Pour compliquer les choses, une bataille juridique avait empêché d'étendre à l'ensemble du secteur la redevance journalière d'un Franc par véhicule en circulation imposée à la Compagnie. La Compagnie s'est donc trouvée désavantagée par rapport à la concurrence.

51. Au début des années 1860, l'empire connaît un tournant libéral. Les journaux parisiens dénoncent le quasi-monopole de la Compagnie Impériale des Voitures et l'accusent d'obtenir des tarifs trop élevés. Le directeur de la compagnie, lui-même se plaint de subir les charges du monopole sans en avoir les avantages. L'élément déclencheur sera une grève des cochers de la compagnie en 1865. Depuis cette date, le gérant directeur, Ducoux, réclame une nouvelle augmentation du prix du transport afin de répondre à la demande d'augmentation de salaires de ses employés. L'empereur aussi considère que le monopole n'est peut-être pas le meilleur régime à appliquer à un type de transport si particulier. Aussi le privilège exclusif confié à la Compagnie Impériale des Voitures est-il soudainement résilié. Désormais, la profession de loueur de voitures redevient libre et soumise à la concurrence. La Compagnie Impériale des Voitures devient une société anonyme et modifie sa dénomination : elle est désormais la Compagnie Générale des Voitures à Paris (CGV).

Londres

52. L'idée d'attribuer l'exploitation des voitures de place à un monopole sous concession avait des partisans en Angleterre aussi. Dans un article du *Journal of the Statistical Society* de 1859, un économiste, Edwin Chadwick, notant la surabondance de *hackney cabs* dans les rues de Londres, fait valoir que l'investissement dans ces véhicules sous-utilisés ajoute au coût global du secteur, et conduit à l'augmentation constante des tarifs. Il oppose alors la notion de concurrence « dans » le marché à celle de concurrence « pour » le marché. Pour lui, la concurrence dans le marché des transports urbains est ruineuse. Il vaut mieux faire jouer la concurrence au moment de l'attribution du monopole pour le marché. C'est exactement ce même débat qui opposera plus d'un siècle plus tard des universitaires de renom à l'occasion de la dérégulation des transports collectifs urbains par le gouvernement de Margaret Thatcher [4]. Chadwick recommande aussi l'installation de compteurs kilométriques afin d'éviter les différends entre cochers et clients sur les tarifs.

“The waste of the capital committed by this competition within the field of supply is visible to the eye at all times and all weathers, - in full stands or long files, waiting hour after hour, and in the numbers crawling about the street looking out for fares... It is probably a statement greatly below the fact, that at least one-third of the cabs are, the week through, unemployed; that is to say, one-third of the invested capital is wasted; - a service for two capitals being competed for by three, to the inevitable destruction of one. As in other cases of competition within the field, efforts are made by violent manifestations of discontent at the legal fare, by mendacity and by various modes of extortion, to charge upon the public the expense of the wasted capital.” Chadwick, 1859, p. 393/4

53. Les recommandations de Chadwick ne sont pas suivies, et l'activité reste essentiellement le fait de petits propriétaires. En 1893, les 10.806 licences sont exploitées par

3.168 propriétaires de *hackney cabs*. Les 17 plus grandes compagnies n'exploitent en tout que 14% des licences avec des parcs de 52 à 281 voitures [Turvey, 2005].

54. Un article du *New York Times* du 15 juillet 1874 intitulé *London and Paris cabs* décrit la supériorité du système « capitaliste » parisien sur le système artisanal londonien. La Compagnie Générale, qui possède alors près de la moitié des 7400 fiacres parisiens, y est présentée comme une entreprise soucieuse de la qualité et de la propreté de ses voitures, de la santé de ses chevaux¹⁰, et du contrôle de ses cochers. Ses cochers ont un salaire fixe, tiennent un carnet sur lequel ils enregistrent toutes leurs courses et gardent pour eux les « pour boires » (en français dans le texte). À Londres en revanche, une multitude de petits propriétaires louent leurs voitures et leurs chevaux à des cochers pour une somme fixe à ramener chaque jour. Le seul souci du cocher est sa recette dépasse autant que possible le prix de la location du moment qu'il « ramène le cheval sur ses quatre pattes et le cab avec ses deux roues ». Il en résulte que les voitures sont sales et en mauvais état, les chevaux exténués, et que les cochers, qui ne respectent aucun règlement, se vengent de leurs souffrances sur les clients, quand ils le peuvent.

55. En fait, à Londres comme à Paris, la condition de cocher de fiacre est assez dure, et des grèves éclatent régulièrement.

Les cochers

56. À l'aube du XXe siècle, par des chemins différents, Londres et Paris sont arrivés à des systèmes de régulation des voitures de place quasi identiques: des tarifs administrés, un accès libre au marché, mais une liberté assortie d'un contrôle périodique assez strict des voitures et des cochers.

57. Dès l'apparition des services de voitures de place, la rémunération des cochers a posé problème. En effet, même à Londres où le secteur est très atomisé, un quart seulement des *cabs* sont conduits par leur propriétaire [May, 1995, p. 49]. Les cochers ne sont donc quasiment jamais propriétaires de leur outil de travail. Ils ne peuvent pas non plus être simplement salariés par les propriétaires de voitures. En effet, contrairement aux ouvriers, ils ne travaillent pas sous le regard permanent d'un patron ou d'un contremaître. Le propriétaire de la voiture, et de sa licence, n'a donc aucune garantie que le cocher qu'il a engagé pour la conduire lui ramènera l'intégralité de la recette. Quand bien même aurait-il cette garantie, par exemple grâce à un système de carnet à souches, qu'il ne saurait pas si les jours de faible recette sont à attribuer à une clientèle plus rare ou bien à un manque d'assiduité du cocher.

58. Pour contourner ces problèmes, les employeurs de cochers, comme ceux des chauffeurs de taxis d'aujourd'hui, utilisent donc divers systèmes d'intéressement de leur employé à la recette. Le système le plus simple, et le plus courant étant de demander chaque jour une somme fixe et laisser le cocher garder pour lui l'intégralité de la recette. Mais comme le montre l'article du *New York Times* cité plus haut, ce système de rémunération, par la pression qu'il exerce sur les cochers, conduit à une usure prématurée des voitures et des chevaux. Il nuit aussi à la qualité du service fourni aux clients. Pour cette raison, les grandes entreprises, qui ont aussi une image de marque à défendre, ont dû trouver d'autres systèmes de rémunération moins astreignants. À Paris, le système de la Compagnie Générale des Voitures était assez ingénieux, et il a été repris par d'autres loueurs. Le cocher recevait un salaire fixe pour chaque journée travaillée et devait remettre l'intégralité de la recette du jour à l'entreprise. Ce montant était connu car le cocher devait noter chaque course sur sa « feuille de travail »¹¹. Si le montant de la recette était inférieur à la moyenne des recettes remises par les autres cochers de l'établissement ou du dépôt, le cocher devait payer la différence de sa poche. Les jours où sa recette dépassait la moyenne, la compagnie ou le loueur conservait la totalité de la recette, sans tenir compte éventuellement de la somme que le cocher lui aurait versé la veille pour parfaire la différence [Mezzadri, 2006, p. 526]. Ainsi, le cocher recevait un salaire, tout en étant incité à ne pas trop lambiner.

59. Dans la réalité, le calcul de la fameuse « moyenne » était assez opaque et souvent arbitraire, en particulier lors des périodes de forte demande, comme les expositions universelles. Aussi, vers la fin du siècle, les grèves des cochers parisiens contre leurs employeurs sont devenues de plus en plus fréquentes pour obtenir une baisse de la moyenne, et même pour demander l'utilisation de compteurs horokilométriques. C'est en effet une des revendications lors de la grande grève de 1893 qui touche toutes les grandes compagnies et mobilise 6000 cochers. Mais les compagnies sont réticentes à utiliser ces nouveaux appareils

¹⁰ L'article note que les chevaux de Compagnie ont tous été récemment renouvelés, les anciens ayant été mangés ou tués pendant la guerre de 1870

¹¹ Un document devenu officiel à partir de 1857 [Mezzadri, 2006, p. 346]

chers et trop transparents et il faudra près de dix ans, malgré les pressions de la préfecture de police, pour que les entreprises en équipent leurs fiacres.

60. L'année suivante, en 1894, c'est Londres qui connaît sa seule grève générale pour revendication salariale. Les cochers londoniens gardent pour eux leur recette, et payent chaque jour au loueur une somme qui dépend du type de voiture et de la saison. Ils estiment que les profits des loueurs sont excessifs et demandent une baisse des loyers. La grève, très bien organisée, avec une sorte de service minimum pour ne pas se mettre à dos le public, dure un mois. Avec l'intervention du ministre de l'Intérieur (*Secretary of State*) une nouvelle grille est finalement mise en place et la grève s'arrête [Moore, 1902, p. 253-6; May, 1995, p. 62].

61. En fait, à Londres, les grèves des taxis sont principalement des grèves des loueurs (avec l'appui de leurs cochers) contre des tarifs qu'ils jugent trop bas ou mal conçus et contre les compagnies de chemin de fer qui soumettent l'accès aux gares pour y prendre des passagers à la signature de conventions payantes.

5 - L'IRRUPTION DE L'AUTOMOBILE

62. Si les spécificités du marché des voitures de louage avec chauffeur ont conduit les autorités à mettre en place des cadres régulateurs assez proches à Paris et à Londres, les chemins par lesquels elles y sont arrivées sont différents; et l'histoire de ces parcours a marqué la structure industrielle du secteur telle qu'elle se présente au début du XXe siècle. À Paris deux grandes entreprises la Générale (CGV) et l'Urbaine dominent le marché avec plus du tiers des 16.000 voitures en circulation¹². À Londres, en revanche, la plus grande entreprise a moins de 300 voitures et les 17 plus grandes entreprises ne représentent ensemble que 14% du parc total [Turvey, 2005]. C'est donc dans des contextes très différents qu'a lieu l'irruption de l'automobile.

63. C'est à Londres, puis à Paris que se produisent successivement deux premières mondiales; à Londres, en 1897, quand la London Electrical Cab Company met en service les premiers *cabs* qui ne sont pas tirés par de chevaux, car ils sont mus par des moteurs électriques alimentés par des batteries, et à Paris, en 1905, quand la Compagnie Française des Automobiles de Place introduit massivement de véritables taxis automobiles à essence. Il est intéressant de noter que dans les deux cas, ces innovations sont le fait d'entreprises créées pour l'occasion par des industriels extérieurs au domaine des voitures de louage, et que cela n'est possible que parce qu'il n'existe plus de contingentement, à Londres depuis 1832 et à Paris depuis 1866. Dans les deux cas, l'administration saura s'adapter rapidement en faisant les investissements nécessaires pour assurer le contrôle technique de ces nouveaux véhicules, et à Paris en mettant en place une grille tarifaire spécifique.

64. L'expérience anglaise des voitures électriques intéresse la Compagnie Générale des Voitures, la CGV, qui en 1899 mettra en service à Paris des voitures importées de Londres [Mezzadri, 2006, p. 585]. Mais à Londres et à Paris, l'expérience est un échec. Ces lourdes voitures ont une trop faible autonomie et leurs coûts de fonctionnement sont trop élevés. Elles sont finalement retirées de la circulation.

65. C'est à Paris que l'automobile fait sa véritable entrée dans le secteur à la fin de 1905. Certes quelques fiacres automobiles avec des moteurs à combustion interne avaient déjà commencé leur exploitation, mais il s'agissait plus de curiosités que d'une véritable industrie. Leur irruption à Paris en décembre 1905 est la concrétisation d'un véritable projet industriel initié plus d'un an plus tôt par un groupe de banquiers et de jeunes entrepreneurs¹³. Après une étude de marché et des essais avec les voitures de plusieurs constructeurs, ils créent la Compagnie Française des Automobiles de Place (CFAP, qui deviendra la G7) et négocient avec Renault un marché de plusieurs centaines de voitures à construire selon des spécifications déterminées en commun [Mom, 2004, p. 133]. Ces voitures sont toutes équipées de taximètres, un appareil qui depuis août 1904 commence à équiper les fiacres [May, 1996, p.135-6].

66. Le succès est immédiat. D'autres entreprises se créent pour exploiter le filon, avec des Renault, mais aussi avec des Darraq ou des Unic, car les autres constructeurs automobiles ont compris que l'avenir urbain de l'automobile passait par le taxi, non seulement comme terrain d'essai, mais aussi comme vitrine de leur savoir faire. Mais la CFAP, avec ses voitures rouge-brun caractéristiques, a plusieurs longueurs d'avance. Forte de son succès, elle crée en 1906 à Londres la General Motor Cab Company qui introduit 500 taxis Renault avec taximètres, dans une ville qui, en 1905, ne comptait que 19 taxis automobiles [May, 1996, p.166]. L'année

¹² D'après Mezzadri, 2006, pp. 633-6

¹³ parmi lesquels Charles Mascart, le PDG de la Société Générale des Compteurs de Voitures (Taximètres) dont les taximètres équipaient 8500 des 12000 fiacres de Paris en 1906 [May, 1996, p.135-6], et Lazare Weiller, son associé.

suivante, les voitures rouges débarquent à New York, où la CFAP s'allie avec un entrepreneur américain, Harry Allen, pour créer la New York Taxicab Company, mais cette fois ce ne sont pas des Renault, mais des Darracq¹⁴.

67. Le rôle de l'industrie automobile aussi a été décisif. Grâce à la vente de ses taxis, Renault est devenu le plus grand fabricant français d'automobiles en 1907. En 1910, un an avant que les taxis à moteur aient dépassé le nombre de fiacres hippomobiles à Paris, 53% des taxis étaient des Renault. [Mom, 2003, p. 200]. La flotte de la CFAP s'élargit rapidement pour atteindre 2.700 voitures en 1911.

68. Le succès foudroyant des fiacres automobiles tient pour une très large part à l'usage systématique du taximètre, un équipement qui ne deviendra toutefois obligatoire à Paris qu'en 1911 [Mezzadri, 2006, p. 590]. Pour distinguer ces voitures des fiacres hippomobiles, on les appelle maintenant simplement « taxis ». Le mot débarquera à Londres et à New York avec les voitures importées de Paris pour devenir *taxicab*. Avec l'introduction du taximètre, un contrôle efficace du revenu des conducteurs est devenu possible. Le taximètre rassure aussi le client. Enfin, le taximètre rend possible la guerre des tarifs. La préfecture de Police ne fixait que le tarif maximum. La concurrence très vive que se livrent les nouvelles compagnies de taxis les conduit à introduire des tarifs de plus en plus bas¹⁵. Pour éviter la confusion du public, en 1909, la préfecture crée trois catégories de tarifs que les loueurs indiquent par des drapeaux bleus, rouges ou blancs, du moins cher au plus cher [Mezzadri, 2006, p. 590].

69. Un problème que rencontrent des compagnies de taxis est celui du recrutement de chauffeurs qualifiés. Pour attirer de candidats, des revenus élevés leur sont proposés. À Paris, un chauffeur gagne deux fois plus qu'un cocher [Mezzadri, 2006, p. 591]. À Londres, le problème se complique du fait que pour exercer le métier il faut passer le fameux examen du Knowledge dont la préparation demande à cette époque sept mois et dont le succès n'est pas garanti¹⁶ [May, 1996, pp. 138-9].

70. En 1911 à Paris, les compagnies, qui sous l'effet de la concurrence ont réduit leurs tarifs, mettent à la charge des chauffeurs l'augmentation du prix des carburants. Cet ajustement déclenche la grande grève des chauffeurs de taxi. Cette grève durera près de cinq mois. Elle s'achèvera par un échec pour les chauffeurs¹⁷.

71. À Londres, c'est aussi la tentative des compagnies de mettre à la charge des chauffeurs l'augmentation du prix des carburants en 1913 qui provoquera la grève. Au bout de deux mois, elle tourne à l'avantage des chauffeurs. Mais les compagnies londoniennes sont exsangues, elles ne survivront pas à la guerre de 14-18. Beaucoup se retirent de l'activité en vendant leurs voitures en crédit-bail à leurs chauffeurs. Plusieurs raisons sont généralement avancées pour expliquer l'échec des compagnies londoniennes de taxis: une mauvaise gestion qui leur a fait sous-estimer les coûts d'amortissement, une réglementation inadaptée sur les dimensions des véhicules qui a contraint les compagnies à mettre en service des voitures de trop faible capacité, et enfin une attitude hostile du gouvernement qui a imposé des tarifs trop bas, une hostilité qui s'explique peut-être par le fait que les capitaux de ces entreprises étaient, le plus souvent, largement français¹⁸.

6 - DIVERGENCE

72. Après la parenthèse de la grande Guerre, le secteur se reconstitue. À Paris, à côté des grandes compagnies qui se sont regroupées apparaissent de nouveaux venus comme la Société des Taxis Citroën en 1928 [Lasne, 2007, p. 86], mais aussi 9.000 artisans qui représentent 40% de l'effectif total [Laneyrie, 1979, p. 28]. À Londres, le secteur est resté essentiellement artisanal. La crise de 29 va accentuer la divergence entre Paris et Londres.

73. À Paris, comme à New York, la crise économique pousse de nombreux chômeurs et de petits entrepreneurs à tenter leur chance dans un secteur très ouvert et qui ne demande qu'un investissement faible — car les constructeurs automobiles facilitent l'achat à crédit — et peu de qualification. Le nombre de taxis dans Paris double pour dépasser 25.000 voitures au début des années trente [Laneyrie, 1979, p. 28]. Comme la demande ne suit pas, les faillites sont

¹⁴ Contrairement à une légende, ce n'est pas Harry Allen qui a introduit la couleur jaune dans les taxis — les siens étaient rouges comme tous ceux de la CFAP — mais un concurrent, la W. C. P. Taxicab Company en 1909 [New York Times, 18 July 1909, p. 1]

¹⁵ Les mêmes guerres de tarifs se produisent à New York [New York Times, 18 July 1909, p. 1].

¹⁶ 42% des chauffeurs de bus et de tramways qui ont préparé l'examen pour devenir chauffeurs de taxis ont échoué entre 1911 et 1914.

¹⁷ Dans son roman *Les cloches de Bâle*, Louis Aragon raconte les péripéties de cette grève dans la section *Victor* du nom du chauffeur gréviste.

¹⁸ Ceux de la General Motor Cab Company étaient français à 80% d'autres, comme la British Motor Cab Company, à 100%.

nombreuses et le niveau retombe à 14.000 voitures quand le Front Populaire, pour stabiliser la profession instaure un contingentement qui va figer le secteur pour plus d'un demi-siècle. Les 14.000 voitures se voient attribuer des « autorisations de stationner » selon trois catégories: catégorie A pour les chauffeurs propriétaires d'une seule voiture, catégorie B pour les petits loueurs propriétaires d'une à 200 voitures et catégorie C pour les compagnies possédant plus de 200 véhicules. Les autorisations de la catégorie A sont transférables mais seulement à titre gratuit (!).

74. À Londres, la situation est radicalement différente. Depuis le milieu des années 1920, les pouvoirs publics mènent une politique favorable aux transports en commun en réduisant les stations de taxis dans le centre-ville pour les transformer en arrêts de bus et en interdisant la maraude, c'est-à-dire la possibilité de rouler à la recherche de clients [Warren, 1995, pp. 153-6]. Quand la crise arrive, ces restrictions, mais surtout le fait que l'accès à la profession — l'obtention du *green badge*— passe par un examen très sélectif, agissent comme un frein puissant à l'augmentation du nombre de taxis. Ce nombre continue à croître lentement sans jamais atteindre son niveau d'avant-guerre. Pour lutter contre le chômage, sans augmenter la circulation dans le centre, les autorités créent alors une nouvelle licence de chauffeur qui n'est valide qu'en banlieue: le *yellow badge* pour le distinguer du *green badge* valable sur tout le Grand Londres. Pour l'obtenir, il faut passer une version très simplifiée du Knowledge [Warren, 1995, pp. 157].

7 - CONCLUSION

75. Les politiques de régulation de l'offre de taxis à Londres et à Paris ont suivi des chemins qui se sont recoupés plusieurs fois dans l'histoire. Mais à l'aube de la deuxième guerre mondiale, ces chemins ont divergé de façon définitive. À Londres le niveau de qualification exigé des chauffeurs préserve leur statut d'artisan et leur garantit un revenu confortable tout en permettant à l'offre de suivre la demande de transport. À Paris, un système de quota en gelant la situation a non seulement déconnecté l'offre de taxi de la demande, mais il a aussi figé la structure industrielle du secteur.

8 - RÉFÉRENCES

- Attali, Jacques (2008) *Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française : 300 décisions pour changer la France* Sous la présidence de Jacques Attali, Paris ; XO Editions : La Documentation française, 245 p.
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/084000041/index.shtml>
- Causse, Bernard (1972) *Les fiacres de Paris aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de France, Paris, 1972, 88 p. Travaux et recherches de l'Université de droit d'économie et de sciences sociales de Paris. Série sciences historiques
- Darbéra, Richard "Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?", *Transport*, n° 448, mars-avril 2008, pp. 86-91.
- Firth, C.H. & R.S. Rait (eds) (1911) 'June 1654: An Ordinance for the Regulation of Hackney-Coachmen in London and the places adjacent.', *Acts and Ordinances of the Interregnum, 1642-1660*, pp. 922-924. <http://www.british-history.ac.uk/>
- Garwood, John (1853) *The Million-Peopled City - Chapter 3 - The London Cab-driver*, Victorian London – Publications
<http://www.victorianlondon.org/publications4/peopled-03.htm>
- Jackman, William T., (1916) *The development of transportation in modern England*, Cambridge : The University Press,
<http://www.archive.org/details/developmentoftra01jackuoft>
- Laneyrie, Philippe, *Le taxi dans la ville, l'envers du mythe*, Éditions du Champ urbain, Paris, 1979, 278 pages
- Margairaz, Dominique (2006) "Du privilège au service public: Action contentieuse, compétition économique et normes de service. Dans les transports publics parisiens au XVIIe et XVIIIe siècles" contribution au Congrès international d'Histoire économique, Helsinki août 2006, session « Economy through Law », A. Stanziani & J. Burbank dir.
<http://www.helsinki.fi/iehc2006/papers1/Margairaz.pdf>
- May, Trevor (1995) *Gondolas and Growlers: History of the London Horse Cab*, Alan Sutton Publishing Ltd, Phoenix Mill, UK.

- Mezzadri, Florence Galante (2003) *Les transports parisiens au XIXe siècle : les voitures de place et de remise (1790-1903)*, Thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris – Val de Marne (Paris XII), Faculté de droit et de sciences politiques de Saint-Maur, 11 décembre
- Mom, Gijs (2003) "Costs, technology and culture: Propelling the early taxicab, 1900-25". *Journal of Transport History, The*. Sep 2003. pp.199-221
- Mom, Gijs (2004) *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automobile Age*, JHU Press, 423 pages ISBN 0801871387, 9780801871382
- Moore, Henry Charles (1902) Omnibuses and cabs : their origin and history, London : Chapman & Hall, ld., 288 p. <http://www.archive.org/details/omnibusescabsthe00moor>
- Papayanis, Nicholas (1993) *The Coachmen of Nineteenth-Century Paris: Service Workers and Class Consciousness*, Louisiana State University Press, Baton Rouge and London, 247 p.
- Rueff, Jacques et Louis Armand (1960) *Rapport sur les obstacles à l'expansion économique présenté par le comité institué par le décret n° 59-1284 du 13 novembre 1959*, 96 p.
- Turvey, Ralph, The Horse traction in Victorian London, *Journal of Transport History*, vol.26, n°2, Sep 2005, pp. 38-59
- Warren, Philip (1995) *The history of the London cab trade : from 1600 to the present day*. - London : Taxi Trade Promotions, 207 p.