

Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?

Richard Darbéra

▶ **To cite this version:**

Richard Darbéra. Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?. Transports : économie, politique, société, 2008, 448, pp.86-91. halshs-00568230

HAL Id: halshs-00568230
https://shs.hal.science/halshs-00568230

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.

RAPPORT ATTALI: LES CRAINTES DES TAXIS ÉTAIENT-ELLES FONDÉES?

Richard Darbéra, chercheur au CNRS

Article publié sous: Darbéra, Richard "Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?", *Transport*, n° 448, mars-avril 2008, pp. 86-91.

Résumé: Tout comme celles du comité Rueff-Armand, il y a un demi-siècle, les recommandations du rapport Attali pour réformer le secteur des taxis parisiens ont été, pour la plupart, classées sans suite. Notre analyse suggère que le principal motif de l'hostilité de la profession au projet, la recommandation de créer en deux ans plus de 6000 licences, était redondante si l'on avait déjà appliqué les deux premières recommandations du rapport: libérer la petite remise et autoriser plusieurs chauffeurs à utiliser la même licence. Nous montrons aussi que l'idée, souvent présentée comme une meilleure option, d'accorder à chaque détenteur de licence une deuxième licence est basée sur une erreur de raisonnement.

1. Il y a un demi-siècle, les recommandations du comité Rueff-Armand pour réformer le secteur des taxis parisiens étaient restées lettre morte. Mais elles n'ont été officiellement enterrées que 35 ans plus tard avec la réforme Pasqua qui a scellé le statu quo. Depuis, l'inadéquation entre l'offre de taxis parisiens et les besoins d'une métropole qui défend son rang dans une concurrence internationale n'a fait que s'aggraver. Le nouveau gouvernement a souhaité renouveler le geste gaullien en nommant la commission Attali avec un mandat quasi identique à celui que De Gaulle avait confié au comité Rueff-Armand. Comme son prédécesseur, le groupe Attali a identifié l'organisation des taxis parisiens comme un obstacle à la "croissance" et a proposé des réformes. Devant la réaction des artisans taxis, le gouvernement a rangé ces propositions. Deux mois plus tard, le préfet Pierre Chassigneux dans son tout récent rapport sur "la modernisation et l'amélioration de l'offre de service des taxis et du transport individuel de personnes" en a enterré l'essentiel [Chassigneux, 2008].

2. Les craintes des taxis étaient-elles fondées? Le rapport Attali a-t-il fait fausse route? D'autres stratégies étaient-elles possibles?

3. Le statut d'artisan taxi à Paris est très rémunérateur. C'est la raison pour laquelle il se trouve chaque année plusieurs centaines de personnes prêtes à débourser de 180 à 200.000 Euros pour devenir artisan taxi. On ne trouverait sans doute pas beaucoup de gens prêts à débourser de telles sommes pour devenir facteur ou chauffeur de bus.

4. Les artisans à qui la préfecture a donné une licence gratuite, il y a quinze ans, comme ceux qui ont acheté la leur 60.000 Euros à un collègue en 1995, se retrouvent maintenant propriétaires d'un capital enviable et facilement négociable sans les "frais de notaire" qui frappent les transactions dans l'immobilier. Ils ont fait une très bonne affaire, et l'on comprend qu'ils ne tiennent pas à ce que les choses changent.

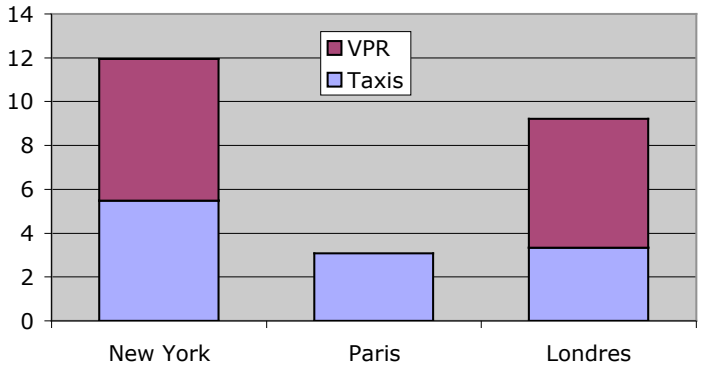
5. Le métier est très rémunérateur parce qu'il y a trop peu de taxis à Paris par rapport à la population et parce que les tarifs sont trop élevés. S'il y avait beaucoup plus de taxis, chacun aurait un peu moins de clients, les revenus des artisans seraient moins élevés, et le prix des licences sur le marché parisien serait plus bas. Les taxis ne défendent donc pas leur "privilège", mais simplement la valeur de leur capital, valeur qui tient à la rareté. Cette rareté est entretenue par la préfecture de police qui délivre les nouvelles licences en doses homéopathiques, mais surtout par les ministres de l'Intérieur successifs qui depuis les années 1970 se sont évertués à faire disparaître les "voitures de petite remise". Il n'y en a plus du tout à Paris, et il n'en reste qu'une cinquantaine dans le reste de l'Ile de France. Sur ce point, le vent ne semble pas à la réforme, si l'on en croit le compte-rendu fait par *Le Monde* de la déclaration de la ministre de l'Intérieur: « il ne sera plus délivré d'autorisation pour les véhicules de petites remises »[1].

6. Or, la recommandation la plus intéressante du rapport Attali pour la réforme des taxis, était justement de libérer la petite remise. Les voitures de petite remise (VPR dans le rapport Attali) correspondent à ce qu'on appelle "*liveries*" à New York et "*minicabs*" Londres. Ce sont des taxis dont les tarifs sont libres, mais qui n'ont pas le droit de prendre des clients qui les hèlent dans la rue, c'est-à-dire de rouler "en maraude" à la recherche de clients. Elles ne

[1] Article paru dans l'édition du 05.04.08

peuvent prendre que des clients qui ont commandé leur course au téléphone ou qui viennent les chercher dans leur garage (dans leur "remise"). À Londres, il y a 25.000 chauffeurs de taxis et un peu plus de 44.000 chauffeurs de *minicabs* qui travaillent dans plus de 2.000 entreprises de petite remise[2]. À New York, les chiffres sont comparables: 45.000 chauffeurs de taxis et 53.000 chauffeurs de *liveries* affiliés à 950 centraux téléphoniques[3]. À Paris, il n'y a que 17.000 chauffeurs de taxis. Le graphique ci-dessous présente le nombre de chauffeurs de taxis et de VPR rapporté à population en milliers d'habitants. Pour 1000 habitants, il n'y en a que 3 à Paris, 9 à Londres et 12 à New York, soit quatre fois plus qu'à Paris (figure 1).

Figure 1 - Chauffeurs de taxis et de voitures de petite remise (VPR) pour mille habitants en 2007 à Paris et New York et en 2004 à Londres



Sources: NYC-TLC, 2008, p.9 et DfT, 2005, p. 48.
Notes: les populations desservies sont respectivement 5,5 millions à Paris, 8,2 à New York et 7,5 à Londres

7. La deuxième proposition de la commission Attali était justement d'augmenter le nombre de chauffeurs de taxis en autorisant plusieurs chauffeurs à utiliser la même licence d'artisan. Les licences, "autorisation de stationner" dans le jargon de la préfecture, sont des autorisations liées à un véhicule, et à un seul. À Paris comme à New York on distingue les licences des entreprises et celles des artisans, mais à Paris, contrairement à New York, seules les entreprises ont le droit d'embaucher plusieurs chauffeurs pour conduire la même voiture[4]. Les licences d'artisans, elles, largement majoritaires, n'autorisent actuellement qu'un seul chauffeur par voiture, l'artisan propriétaire de la licence.

8. Ces deux premières réformes que le rapport Attali préconisait pour Paris auraient eu pour effet de rapprocher la situation parisienne de celles des villes de Londres et de New York, explicitement citées dans le rapport.

9. Cela en vaudrait-il la peine? Une enquête conduite au printemps dernier par GfK[5] pour le compte de l'IVM (Institut pour la Ville en Mouvement) auprès d'un échantillon représentatif de 2500 résidents de cinq grandes villes, dont Paris, Londres et New York, a montré que Paris se distinguait des autres villes par la difficulté de trouver un taxi quand on en a besoin (33% des personnes interrogées contre 12% dans les autres villes), et par le fait qu'ils étaient jugés trop cher. Les Parisiens demandent donc aux pouvoirs publics de faire en sorte qu'il y ait plus de taxis (24% des interrogés contre 10% dans les autres villes)[6].

10. Et ils ont probablement raison car d'autres études ont montré que les Parisiens font trois fois moins de déplacements en taxi ou VPR que les Londoniens ou les New-Yorkais [OECD/ECMT, 2007, p. 97; Darbéra, 2005]. Ces études montrent aussi que les taxis parisiens sont plutôt réservés aux touristes et aux Parisiens les plus riches alors qu'à Londres et à New York les plus pauvres en font un usage aussi fréquent que les riches. Ils le font en particulier grâce aux VPR qui sont généralement beaucoup moins chères et qui sont souvent exploitées par des entreprises installées dans les quartiers pauvres. Libérer les petites remises aurait répondu à une demande latente que les taxis parisiens n'ont aucune chance de capter parce qu'ils sont trop chers et parce qu'ils rechignent à s'aventurer dans les quartiers où elle se trouve.

11. Les craintes des artisans taxis pour leur rente seraient très exagérées si l'on s'en tenait à la libération de la petite remise. Il y a 39.000 *liveries* à New York, mais malgré cette

[2] DfT, 2005, p. 48
[3] NYC-TLC , 2008, p. 9
[4] Un droit accordé dans des conditions très restrictives puisque sur 6000 licences de sociétés seulement 600 sont exploitées par deux chauffeurs.
[5] GfK Custom Research France, 4ème institut français de sondage, réalise des études *ad hoc* quantitatives et qualitatives orientées conseil marketing.
[6] L'étude est disponible sur le site de l'IVM pour la conférence de Lisbonne: http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/indexarticles.html; voir aussi Darbéra (2007)

concurrence, les taxis restent très rentables puisque leurs licences trouvent acheteurs à plus de 500.000 $[7]. On en connaît bien le prix car lors de la création de nouvelles licences, la mairie les vend aux enchères, contrairement à Paris où elles sont données. Si les licences de New York ont un prix si élevé, c'est d'abord parce qu'il n'y en a que 13.000, donc moins qu'à Paris, mais aussi parce qu'elles sont en moyenne exploitées chacune par trois chauffeurs. C'est d'ailleurs ce que propose le rapport Attali quand il recommande d'autoriser plusieurs chauffeurs à utiliser la même plaque de taxi. Cette mesure, en augmentant l'utilisation de la licence pourrait même en augmenter la valeur. Elle ne devrait donc pas rencontrer beaucoup d'opposition chez les détenteurs de ces licences. Cette deuxième proposition de la commission Attali n'a pas été totalement enterrée par le rapport Chassigneux. En fait, elle est partiellement reprise sous le terme de "doublage" qui, comme son nom l'indique, limite à deux chauffeurs le nombre des utilisateurs d'une licence. Actuellement, seulement 600 véhicules appartenant à des sociétés disposent d'autorisations de doublage. Le rapport évoque donc la *possibilité* de généraliser *progressivement* et *sous conditions* le doublage.» [Chassigneux, 2008, p. 11]

12. Les artisans taxis pouvaient en revanche s'inquiéter de la troisième proposition de la commission Attali: l'idée d'attribuer immédiatement et gratuitement de nouvelles licences aux 6.000 candidats environ qui en ont déposé une demande avant le 31 décembre 2007. Contrairement aux deux premières recommandations, cette mesure ferait mécaniquement baisser la valeur des licences sur le marché et constituerait donc une spoliation de leurs détenteurs actuels. Une mesure peut-être favorable aux usagers des taxis, mais politiquement coûteuse, et certainement redondante si l'on a déjà libéré la petite remise et autorisé l'utilisation de la même licence par plusieurs chauffeurs.

13. Devant la certitude d'être spoliés d'une partie de leur capital, il n'est donc pas surprenant que les artisans taxis se soient fortement mobilisés pour faire obstacle à la réforme au point de faire désavouer la commission par ceux-là même qui l'avaient commandée.

14. Mais fallait-il jeter le bébé avec l'eau du bain? Certains le pensent qui présentent une approche radicalement différente: la solution «augmentation de capital»[8]. Point besoin de libérer la petite remise ou de changer le modèle de régulation. Pour doubler le nombre de taxis sans spolier les artisans il suffit de donner à chacun d'entre eux une deuxième licence gratuite. Le raisonnement est le suivant:

15. «La préfecture de police accorde à chaque chauffeur de taxi une seconde licence à titre gratuit. Celui-ci peut alors la mettre en vente à son unique bénéfice. Si le nombre de courses n'augmente pas, hypothèse la plus pessimiste possible, la valeur de la licence va être exactement divisée par deux.

16. Il s'agit là du scénario le plus pessimiste, celui où l'augmentation du nombre de taxis ne contribue pas à augmenter la taille du marché. Si les participants au marché des licences, les candidats acquéreurs de licences et les possesseurs actuels, anticipent que l'augmentation du nombre de taxis augmente la taille du gâteau, c'est-à-dire le nombre total de courses, alors la valeur de la licence dépassera 100.000 euros.»

17. L'idée est séduisante, mais elle est fondée sur une idée fausse, l'idée selon laquelle «*les chauffeurs de taxi tirent de leur activité non seulement un revenu (le cumul du prix de leurs courses), mais aussi un patrimoine (la valeur de revente de leur licence).*»

18. En fait, il ne s'agit pas de deux produits de l'activité, mais d'une seule et même chose. La valeur de leur "patrimoine" n'existe que parce que le cumul du prix de leurs courses est supérieur au cumul du coût (travail compris) d'offrir ces courses. Cette différence entre coût de production du service et revenu qu'on en tire s'appelle une rente. La valeur du patrimoine n'est autre que la capitalisation de la rente espérée[9]. Plus de rente, plus de patrimoine. On a estimé

---

[7] d'après NYC-TLC , 2008, p. 22.

[8] Une idée proposée par exemple par Alain Trannoy dans *Le Monde* daté du 12 février 2008, reprise de Pierre-Yves Geoffard qui avait déjà fait la même proposition dans *Libération* du 5 novembre 2007, mais qui, il est vrai, la présentait comme second choix après la proposition de Jacques Delpla et Charles Wyplosz de racheter les licences. En tout cas elles semble avoir convaincu le Président de la République si l'on en croit *20 mn* du 8 février 2008 «Le Président a proposé «de donner à un propriétaire d'une licence une autre licence à titre gratuit».».

[9] On peut à cet égard noter une curiosité dans le rapport Chassigneux (p.11) «la rareté de l'offre crée des rentes de situation sans rapport avec la valeur économique réelle de la licence». Cette idée semble partagée par Thierry Savary, le président de la Fédération des taxis indépendants parisiens (FTIP) qui estime que le «prix [de la licence] est aujourd'hui fixé non pas en fonction d'une valeur économique objective, mais plutôt en fonction de l'offre et de la demande» [Le Monde du 05.04.08]. Il existerait donc une valeur *économique* réelle ou objective des licences indépendante de leur rareté!

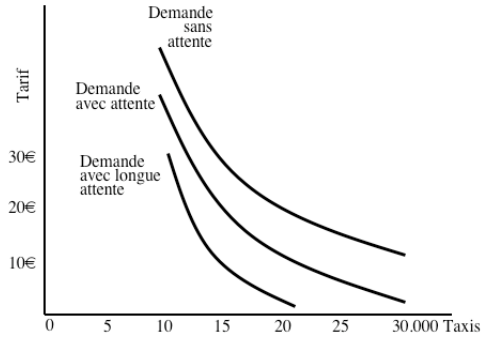
[Darbéra, 2005, p.113] qu'à Paris cette rente constitue en moyenne un quart du prix payé par l'usager, c'est-à-dire une valeur égale au tiers du coût de revient de la course.

19. Pour l'artisan, le coût de revient d'une course en taxi ne se réduit pas au coût du déplacement avec un passager à bord. Il doit aussi intégrer le coût de l'attente ou de la recherche de clients. On peut, pour simplifier, faire l'hypothèse que les coûts horaires de chercher des clients, ou de les attendre, ou de les transporter ne sont pas très différents. Dans cette hypothèse, le coût d'une journée de travail est invariant quel que soit le nombre de clients. Pour obtenir le coût moyen de revient d'une course, il suffit de diviser ce coût de la journée, par le nombre de courses en charge. Le coût d'une course en charge est donc exactement inversement proportionnel au nombre de courses en charge effectuées dans la journée.

20. Dans ce cas, le «*scénario le plus pessimiste, celui où l'augmentation du nombre de taxis ne contribue pas à augmenter la taille du marché*» devient franchement lugubre. Doubler le nombre de taxis sans augmenter le nombre de courses en charge revient à doubler le coût de revient de chacune des courses. Plus de rente! La valeur de la licence ne va donc pas «*être exactement divisée par deux*», elle va tout simplement être réduite à zéro. En fait, dans cette hypothèse, la rente disparaît dès que le nombre de licences augmente d'un tiers. Heureusement, la pénurie de taxis à Paris est telle que doubler l'offre augmentera inévitablement la demande. Mais pour que la valeur de la licence soit exactement divisée par deux comme le proposent les partisans de «l'augmentation de capital», il faudrait, dans notre hypothèse, que la demande augmente des deux-tiers environs. Si elle n'augmente que de moitié, avec une offre double, la rente disparaît.

21. Ces mécanismes sont illustrés dans les diagrammes ci-dessous qui figurent, de façon très simplifiée, le marché du taxi à Paris. Nous reprenons dans le premier diagramme, la représentation classique de la demande de services de taxi telle que l'a proposée Beesley [1983, p. 595]. Comme dans tous les marchés, la quantité demandée décroît quand le prix s'élève. Mais la demande est aussi très sensible au temps qu'il faut attendre pour voir arriver un taxi et à l'incertitude d'en obtenir un. Les courbes de demande en situation de pénurie se déduisent donc de la "demande sans attente" en glissant vers le bas du graphique. C'est ce que nous avons figuré dans le diagramme de la figure 2 qui présente une courbe de demande sans attente sur le marché du taxi, et deux courbes en situation de pénurie avec des attentes plus ou moins longues.

Figure 2 - Demande avec et sans attente sur le marché du taxi

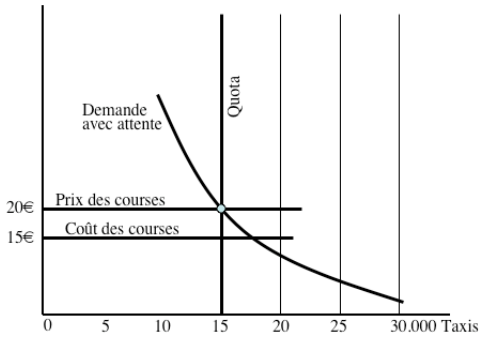


Note: les courbes avec attente intègrent aussi l'incertitude sur la durée de cette attente.

22. Dans le cas du marché parisien, la demande est contrainte par la pénurie qui résulte du contingentement. La demande actuelle est donc une demande *avec* attente. Sa position dans le graphe est déterminée à la fois par le tarif administré et par le nombre limité de taxis. Dans notre modèle simple du marché, le tarif administré se traduit par un prix moyen de la course que nous avons fixé à 20€ et le contingentement par une courbe d'offre verticale fixée à 15 mille taxis. Pour rendre compte de la rente actuelle, nous avons fixé le coût de revient par course en charge à 15 €. Ce coût de revient des courses pour l'opérateur se maintient à 15 € tant que le nombre de courses obtenues dans la journée est indépendant du nombre de taxis; c'est-à-dire tant que les taxis enchaînent les courses sans temps mort excessif. La différence de 5 € entre le coût de revient de la course et le prix payé par le client constitue la rente du taxi. C'est cette rente que l'on retrouve capitalisée dans le prix de la licence.

23. Le diagramme de la figure 3 représente l'état du marché parisien actuel. La demande représentée est la demande à l'équilibre, elle passe donc par l'intersection de la courbe d'offre (figurée par le quota) avec celle du prix, mais c'est une demande qui intègre le coût pour le client de l'attente d'un taxi et de l'incertitude sur cette attente.

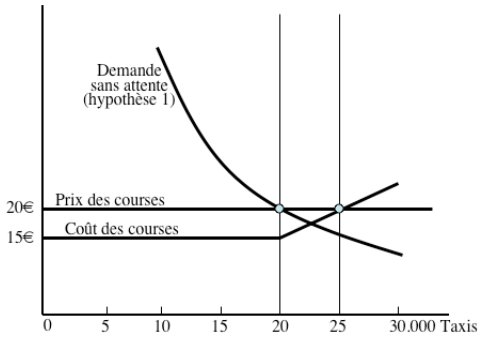
Figure 3 - Marché du taxi parisien avec contingentement (quota) et tarif administré



Note: dans ce diagramme, le prix des courses au tarif administré s'élève à 20€ par course alors que le coût de revient par course en charge est de 15 €. Le quota figuré par la courbe d'offre verticale est établi à 15 mille taxis.

24. Dans le diagramme suivant (figure 4), nous avons figuré une “demande sans attente” hypothétique qui, pour un prix des courses fixé à 20 €, occuperait en permanence 20.000 taxis. Pour qu'il n'y ait pas d'attente, il faut bien sûr qu'il y ait un nombre suffisant de taxis inoccupés croisant à la recherche de clients; il faut donc qu'il y ait beaucoup plus que 20.000 taxis. Le coût total de fonctionnement de cette flotte de taxis augmente avec leur nombre. Pour connaître le coût de revient de la course, il faut diviser ce coût total par le nombre de courses qui, lui, est une fonction de la demande. La courbe de coût figurée dans le diagramme montre comment, pour la demande de notre hypothèse, le coût par course effective augmente avec le nombre de taxis.

Figure 4 - Marché du taxi sans pénurie mais avec tarif administré



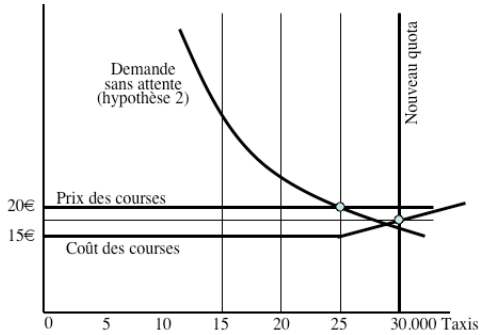
Note: Le coût de revient des courses est de 15€ tant que tous les taxis sont occupés en permanence, mais au-delà de 20.000, il augmente avec le temps passé à la recherche de clients. Au-delà de 25.000 il dépasse le prix, fixé à 20€ par le tarif.

25. Il apparaît que le coût des courses reste inférieur au tarif tant que le nombre de taxis ne dépasse pas 25.000 unités. Au-delà le coût serait supérieur au prix et la rente deviendrait négative.

26. Quelle devrait être la “demande sans attente” pour qu'un quota double du quota actuel ne fasse pas perdre à la rente plus de la moitié de sa valeur, c'est-à-dire pour que se réalise la prédiction des partisans de la solution «augmentation de capital»?

27. Le diagramme suivant (figure 5) permet de répondre à cette question. Il présente la situation où l'on a doublé le quota, qui s'élève maintenant à 30.000 taxis. Avec cette offre plus grande —donc des temps d'attente plus courts et moins aléatoires— la demande augmentera aussi. Nous avons figuré dans le diagramme la “demande sans attente” qui répond à la condition posée. Elle s'établit à près de 25.000 taxis. En effet, dans cette deuxième hypothèse où la demande augmenterait d'un peu plus des deux tiers, elle serait suffisamment proche du quota pour que le coût des courses ne dépasse pas 17,50 €, ne réduisant ainsi la rente que de moitié, donc, dans la même proportion, la valeur de la licence.

Figure 5 - Marché du taxi avec demande inférieure au quota de contingentement



Note: Le nouveau quota figuré par la courbe d'offre verticale est établi à 30 mille taxis. Avec une demande à l'équilibre voisine de 25 mille, le coût des courses atteint 17,50 €. La rente est donc diminuée de moitié.

28. Même si son effet relève de la même mécanique, par rapport à la solution «augmentation de capital», la proposition Attali d'autoriser plusieurs chauffeurs par licence présente plusieurs avantages. Tout d'abord, en n'augmentant pas le parc automobile, elle permet des économies d'échelle. Elle a aussi pour effet d'étaler l'offre au long de la journée, car les deux ou trois chauffeurs qui se partagent la licence et conduisent la même voiture, ne peuvent pas le faire en même temps. Ensuite, elle est progressive. Il est peu probable en effet que du jour au lendemain chaque artisan souhaitera partager sa voiture avec un deuxième chauffeur, voire un troisième. Enfin, elle laisse au marché le soin de déterminer le nombre de chauffeurs.

29. Si elle s'en était tenue à ces deux premières propositions, libérer la petite remise et autoriser plusieurs chauffeurs par licence, la commission Attali aurait donné la bonne méthode pour que l'offre de transport à la demande à Paris se hisse au niveau de celle dont bénéficient ses capitales concurrentes dont Londres et New York.

30. Il est dommage que la commission ne se soit pas plus sérieusement enquise de l'expérience new-yorkaise et ait crû bon d'ajouter une cerise sur le gâteau en adjoignant une troisième proposition: distribuer gratuitement sur deux ans 6000 licences supplémentaires aux chauffeurs qui sont sur la liste d'attente. Contrairement aux deux premières, cette mesure est brutale. Comme il est peu probable qu'au tarif actuel la demande augmente rapidement dans la même proportion, elle aurait nécessairement fait brusquement baisser le prix des licences qui sont une traduction des rentes espérées.

31. Mais les taxis peuvent se rassurer, le rapport Chassigneux a pratiquement enterré cette réforme comme les deux autres. Et si la plupart des journaux se sont empressés de titrer "Alliot-Marie veut 20.000 taxis à Paris" certains ont noté que la ministre de l'Intérieur avait précisé «Nous devrons avoir *d'ici à quelques années* 20.000 licences à Paris *dans le cadre du système existant*». Le système existant est une simple formule d'indexation qui, depuis 2002, régit la création de nouvelles licences. Elle a été établie «après une concertation approfondie avec les organisations professionnelles»[10]. Elle comprend cinq paramètres: la population, le pouvoir d'achat, les nuitées d'hôtels à Paris, le nombre de voyageurs des grandes lignes de la SNCF et les passagers transitant par les aéroports de Paris, paramètres dont la pondération a été négociée avec les professionnels. En s'assurant que le nombre de taxis n'évoluera pas plus vite que la demande, cette formule garantit la pérennité de la pénurie actuelle.

32. En fait, pour toutes sortes de raisons, depuis 2002, l'administration a pris beaucoup de retard dans l'application de la formule. Le rapport Chassigneux estime ce retard à un millier de licences. Ainsi, tout en s'en tenant au principe de la formule, il propose de rattraper ce retard et de confier la détermination du niveau de cet indice à un «observatoire national composé d'experts en matière statistique des services de l'État ; la composition de cet observatoire permettra de garantir son impartialité». [Chassigneux, 2008, annexe 16, p. 1]. Il propose aussi d'abolir le plafonnement à 300 licences par an imposé en 2002 par Jean-Paul Proust, le préfet de Police de l'époque «quels que soient les résultats des indicateurs.»[11]

33. D'autres mesures du rapport Attali paraissent aussi insuffisamment fondées. On ne voit pas bien l'intérêt, par exemple, d'exiger des chauffeurs de VPR une connaissance de la ville, ou encore d'inciter à la création de flottes de «VPR verts» à propulsion hybride ou utilisant des carburants peu polluants[12]. Contrairement à celui des taxis dont les prix sont administrés, le

[10] Préfecture de Police, 2003

[11] Préfecture de Police, 2003

[12] On peut, en revanche, l'exiger des taxis, comme le fait le maire de New York, et soumettre deux fois par an les petites remises à des contrôles techniques sévères comme à Londres et à New York

secteur des VPR est très compétitif et toujours à la recherche d'innovations. À New York, comme à Londres avec les "Green Tomatoes", des flottes de VPR hybrides sont apparues spontanément pour satisfaire une clientèle soucieuse d'environnement. Quant aux entreprises de VPR qui emploieraient des chauffeurs qui ne connaissent pas la ville, elles feraient rapidement faillite!

34. Une certaine prudence s'impose aussi en ce qui concerne les taxis et les VPR de province. Dans la plupart de ces villes, le marché de la maraude (donc réservé aux taxis) est trop petit, voire inexistant. Avant d'appliquer en province les mesures préconisées par le rapport Attali, mesures sur lesquelles il sera difficile de revenir par la suite, il serait judicieux d'étudier l'expérience britannique. Le Royaume-Uni présente en effet, selon les villes et les régions, une grande variété de systèmes régulateurs pour partager le marché entre téléphone et maraude et entre taxis et VPR. Le fait que toutes ces villes n'aient pas adhéré au modèle Londonien malgré ses grands avantages laisse penser qu'il n'est pas nécessairement adapté à des villes plus petites.

35. Après un demi-siècle d'immobilisme, on ne pouvait que se réjouir de voir le gouvernement souhaiter réformer le secteur des taxis. Les recommandations du rapport Rueff-Armand de 1960 pour libéraliser le secteur des taxis parisiens étaient restées sans suite malgré leur prudence. Elles préconisaient d'autoriser sans limitation le "doublage", c'est-à-dire l'exploitation de la même licence par plusieurs chauffeurs, et l'attribution de nouvelles licences au rythme de 1.000 par an «jusqu'au dépôt des conclusions d'une étude de recherche opérationnelle, qui devrait être entreprise immédiatement en vue d'un aboutissement rapide» [Rueff &s Armand, 1960 p.44]. Pour la province, devant «la diversité des situations», le comité se contentait d'énoncer quelques principes, dans l'attente de plus ample informé[13].

36. On pouvait espérer que riche de cette expérience, le rapport Attali afficherait la même prudence et surtout qu'il recommanderait que des études plus sérieuses soient entreprises avant de pousser trop loin ses recommandations. Sa lecture laisse en effet l'impression qu'il s'est fondé sur une analyse assez superficielle de la question, par exemple quand il dit qu'il y a 100 VPR à Paris alors qu'il n'y en a strictement aucune et qu'il n'en restait déjà même pas une soixantaine dans toute la grande couronne en 2004[14]. Ou encore, quand il donne des informations fantaisistes sur New York ou Londres[15]. Ces erreurs s'expliquent sans doute par les délais courts imposés à l'exercice, mais ils montrent surtout l'ignorance dans laquelle se trouve l'administration française face à un secteur géré trop longtemps par un ministère peu réputé pour son souci de transparence.

37. Pour tout savoir ou presque sur les taxis et les VPR de Londres, il suffit d'aller sur le site Internet du *Public Carriage Office*, l'administration municipale qui les gère. Elle fait réaliser chaque année des études sur différentes composantes de l'offre et des sondages de disponibilité et de qualité des taxis et des VPR. Pour tout savoir sur les taxis anglais, on peut lire sur Internet l'imposant rapport que l'*Office of Fair Trade*, l'homologue de Conseil de la Concurrence, a fait réaliser par un groupe d'universitaires. On peut aussi consulter en ligne les analyses statistiques du ministère britannique des Transports qui publie non seulement des données détaillées sur l'offre des services de taxis et de VPR au niveau des comtés, mais aussi des analyses sur leur utilisation par différentes catégories d'usagers. Pour New York, tout se trouve sur le site Internet de la *Taxi & Limousine Commission*. On peut aussi obtenir auprès de cette administration municipale les statistiques qu'elle tient de ses relevés bisannuels des taximètres et compteurs kilométriques[16]. Pour la France, rien, ni sur Internet, ni dans les

---

[13] Le rapport Rueff-Armand ne parlait pas de petite remise, car en 1959 le problème ne se posait pas. Les deux marchés étaient totalement distincts. L'usage du téléphone était très peu répandu dans la population et les taxis, avec beaucoup de réticences, commençaient à peine à s'équiper de liaison radio avec un central [Artzimovitch, 2002, P. 61].

[14] Source: État récapitulatif des taxis et voitures de petite remise année 2004, ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieure et des Libertés Locales, direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques.

[15] Ainsi p. 162 on peut lire: « À Londres et à New York, les systèmes de plaques de taxis n'ont pas été libéralisés et ces villes comptent environ autant de taxis que Paris». En fait il y a deux fois plus de "plaques" par habitant à Paris qu'à New York (2,8 contre 1,6). Quant aux taxis de Londres, il n'y avait pas à les "libéraliser" puisqu'ils n'ont jamais été contingentés. C'est pourquoi leur nombre a triplé dans les trente années pendant lesquelles New York et Paris ont gelé leur contingent.

[16] Une pratique inimaginable en France. À cet égard il est intéressant de citer l'avis du 29 janvier 2004 du Conseil de la Concurrence [2004, §32-33]: « Les services de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ont tenté de procéder à une expérimentation pour obtenir des informations fiables et précises quant à

bibliothèques des administrations. Il ne faut donc pas trop s'étonner du caractère amateur des réformes proposées.

Références

Artzimovitch, Nathalie (2002) Taxis et nouvelles technologies : une histoire contemporaine du taxi parisien 1956-2002, mémoire de maîtrise, Université Paris IV, septembre 2002, 109 p.

Beesley, ME and Glaister, S, (1983) "Information for regulating: the case of taxis", *Economic Journal*, vol 93, pp. 594-615

Chassigneux (2008) *Propositions de réforme de la profession de taxi et des autres transports particuliers de personnes par véhicules de moins de dix places (voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues)*, Rapport de Pierre Chassigneux, Préfet (h) Président de SANEF. Paris, avril 2008, 26 pages + annexes.

Conseil de la Concurrence (2004) "Avis 04-A-04 du 29 janvier 2004 relatif à une demande de la Fédération nationale des taxis indépendants concernant la réglementation de l'activité des taxis", République Française. http://www.conseil-concurrence.fr/pdf/avis/04a04.pdf

Darbéra, Richard (2005) "Technologie et régulation des taxis", *RTS Recherche Transport Sécurité*, n° 87, Paris, Avril-Juin 2005, pp. 109-127.

Darbéra, Richard (2007) "Taxicab regulation and users' perception of taxi services: the IVM-GfK taxi customers survey", Contribution to the IRU meeting, Geneva, November

Delpla, Jacques et Charles Wyplosz (2007) *La Fin des privilèges, payer pour réformer*, Hachette Littératures.

DfT (2005) *Regional Transport Statistics 2005*, Department for Transport, London, November , 144 p. http://www.seaandwater.org/downloads/dft_transstats_610429.pdf

Geoffard, Pierre-Yves (2007) "Le problème de la station de taxi vide" *Libération*, lundi 5 novembre

NYC-TLC (2008) *2007 Annual Report to the New York City Council*, the New York City Taxi & Limousine Commission, 28 p.
http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/annual_report_2007.pdf

OECD/ECMT (2007) *(De) Regulation of the Taxi Industry*. *Round Table No 133*. Transport Research Centre. OECD, Paris, 2007, 169 p..

Préfecture de Police (2003) Intervention de M. Jean-Paul Proust, Préfet de Police, à l'occasion de l'avis donné par le Conseil de Paris sur l'augmentation du nombre de licence de taxis, mardi 25 février 2003 http://www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr/documentation/discours/discours_250203.htm

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.

Trannoy, Alain (2008) "Taxis : occasion manquée", *Le Monde* daté du 12 février.

---

l'impact de la situation actuelle sur l'offre et sur la demande /…/. Un protocole, défini par un groupe de travail élaboré avec les professionnels du secteur fin 2000, avait ainsi prévu d'installer un collecteur de données sur le taximètre d'un nombre significatif de taxis. Mais les professionnels du taxi ont finalement refusé de signer le protocole élaboré avec l'administration et d'équiper leurs véhicules de ce collecteur de données, de sorte que les informations attendues de cette expérimentation n'ont pu être obtenues. »