



**HAL**  
open science

## Y a--t--il trop de taxis et de VTC à Paris ?

Richard Darbéra

► **To cite this version:**

Richard Darbéra. Y a--t--il trop de taxis et de VTC à Paris?. *Transports : économie, politique, société*, 2016, 498, pp.15-17. halshs-01380673

**HAL Id: halshs-01380673**

**<https://shs.hal.science/halshs-01380673>**

Submitted on 13 Oct 2016

**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.

# Y a-t-il trop de taxis et de VTC à Paris ?

Richard Darbéra, CNRS (darbera@enpc.fr)

---

Article publié sous : Darbéra, Richard "Y a-t-il trop de taxis et de VTC à Paris ?", *Transports*, n°498, juillet-août 2016, pp. 15-17

Y a-t-il trop de taxi et de VTC à Paris ? La réponse est oui si l'on en croit la très intéressante étude<sup>1</sup> récemment publiée par le bureau d'études Facta, notamment pour le compte de l'Unit, l'organisation professionnelle présidée par Nicolas Rousselet, propriétaire de G7 et de Taxis Bleus.

La question est d'importance au moment où le législateur s'apprête à trouver des manières de freiner l'expansion de l'offre de VTC.

Le travail est conséquent : 104 pages de chiffres, de graphiques, d'équations et de raisonnements qui aboutissent à sa conclusion et à des recommandations.

La première question à se poser est, bien sûr, celle de l'objectivité de ce travail en partie financé par l'intervenant majeur dans le marché parisien du transport public particulier de personnes (TPPP).

Au moins deux passages du texte montrent que le parti pris de l'auteur est évident.

La page 67 du rapport est consacrée à la question du monopole naturel. Un monopole naturel apparaît sur un marché quand, par le simple fait de la libre interaction de l'offre et de la demande, la part de marché du producteur dominant ne peut que s'accroître au détriment de celle de ses concurrents. C'est ce que les économistes appellent une défaillance du marché. Le cas de G7 en est un parfait cas d'école.

À Paris, G7 jouit d'un monopole naturel sur le marché de la réservation téléphonique de courses en taxi. En effet, un client qui souhaite commander une course appellera G7 en priorité parce que c'est le central de G7 qui regroupe l'offre la plus abondante de taxis et donc, pour le client, le temps d'attente le plus court. Symétriquement, l'artisan taxi préférera s'affilier à G7 parce que c'est le central qui recueille le plus d'appels et qui donc lui garantit le moins de temps à vide. Le seul « concurrent » de G7 sur ce marché est Taxis Bleus, une filiale du même groupe. Quant à Alpha Taxi, que les artisans surnommaient « radio silence », il fonctionne essentiellement pour ses abonnés.

On apprend pourtant dans le deuxième paragraphe de la page consacrée au monopole naturel que « les taxis sont donc peu concernés ». Cette affirmation est appuyée par une note en bas de page, la plus longue du rapport, qui vaut la peine d'être citée intégralement : « Si le cas du groupe G7 a souvent été évoqué à Paris – avec parfois une confusion entre la part des licences détenues par ce groupe (environ 5% du total des licences de

---

<sup>1</sup> Facta, *Taxis et VTC dans les grandes métropoles. Le cas parisien*, rapport commandé à Facta Group par la Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme (CSNERT) / Fédération des voitures de tourisme avec chauffeurs (VTC), la Fédération nationale des taxis indépendants (FNIT), Gescop et l'Union nationale des industries du taxi (UNIT). Paris, Avril 2016, 104 p.

taxis parisiens) et celle, beaucoup plus importante, des taxis affiliés à ses services radio / applications –, ces différences avec les VTC sont très importantes pour la caractérisation d'éventuels effets monopolistiques. G7, comme les autres services de réservation de taxi, n'a pas de contrôle sur les prix des courses fixés par le régulateur, ni sur le nombre de taxis en exercice. Et contrairement à un service de VTC qui deviendrait monopolistique et générerait la totalité de l'activité des chauffeurs affiliés, les chauffeurs de taxi ont toujours une part importante de la demande à satisfaire par la maraude et les stations, qui échappe aux services de réservation».

En résumé G7 n'est pas un monopole naturel parce que ce n'est pas lui qui fixe les tarifs du taximètre et parce que ce n'est pas lui qui décide du numéris clausus.

C'est ce qu'on appelle une réponse à côté de la plaque. En fait, G7 n'a pas besoin de contrôle sur les prix affichés par le taximètre pour extraire sa rente de monopole. Il lui suffit de profiter de la rareté des taxis parisiens pour faire payer cher des abonnements qui garantissent au client une « commande rapide et prioritaire ». Ainsi, le Club Affaires coûte à l'entreprise cliente 1 500 à 2 000 euros annuels, plus une course majorée de 25% et 30 centimes la minute en cas d'attente. Son monopole sur le marché de la réservation lui permet aussi de récupérer à son profit une part de la rente que ses taxis affiliés tirent du numéris clausus.

Un deuxième passage du rapport est tout aussi étonnant. Celui des pages 42 et 43 où l'on apprend que : « A Londres et à New York, il faut également noter que préexistait aux applications sur smartphones une offre déjà très importante de VTC. Ce qui est généralement ignoré lorsqu'on extrapole les données londoniennes ou newyorkaises à Paris. Or, de fait, malgré les possibilités qui préexistaient avant 2009 avec les statuts de petite et de grande remises, ou depuis 2009 avec celui de VTC, ce marché ne s'était pas développé de manière significative à Paris, alors que des opérateurs auraient pu le faire comme à Londres et New York avant même l'existence des applications. Ce qui signifie que jusqu'alors, il n'avait pas été identifié de potentiel de marché suffisant sur le segment de la réservation préalable de TPPP à Paris, hors taxis, par des acteurs privés ».

En résumé, entre 1970 et 2009 les petites remises ne se sont pas développées à Paris parce qu'il n'y avait pas « de potentiel de marché sur ce segment ».

L'affirmation est cependant corrigée par une note en bas de page : « Même si les contraintes réelles relatives aux statuts de petite et de grande remises étaient *probablement* [souligné par nous] plus importantes en fait qu'en droit ».

Pour apprécier la litote il faut savoir que dans les années 1970, les petites remises se sont développées aussi vite en France qu'à New York ou Londres et que ce développement s'est ralenti quand à la suite de cinq années de violences des taxis (par exemple *Le Monde* du 20.02.1971) les députés ont voté des lois pour entraver ce développement (interdiction de l'usage de la radio, de la publicité, licences rendues inaccessibles, etc.). Il s'est arrêté net en 1993, quand une circulaire<sup>2</sup> du ministre de l'intérieur

---

<sup>2</sup> Circulaire n° nor/int/d/93/00143/c, qui sera reprise par Pierre Chevènement en 2000 n°nor/int/d/00/00220/c

(Charles Pasqua) aux préfets leur recommande, dans une belle litote, de « ne pas étendre à l'excès le nombre des exploitants de voitures de petite remise de façon à maintenir les fragiles équilibres avec les exploitants de taxi ». Ces licences étant intransmissibles et incessibles, ce dernier acte administratif, non seulement gèle l'expansion des petites remises, mais il garantit leur disparition à terme. Les artisans taxi ont obtenu ce qu'ils avaient demandé<sup>3</sup>. Dans les douze années qui ont suivi la circulaire Pasqua, le nombre de voitures de petite remise en Ile de France a été divisé par huit du fait des départs à la retraite. Il est nul aujourd'hui. Le « potentiel de marché sur ce segment » ne semble pas être pour grand chose dans cette disparition.

Un des aspects intéressants de l'étude est l'abondance et la variété des données chiffrées qui étayent sa démonstration. Pour ne pas donner prise à l'adage bien connu qui veut qu'on puisse faire avouer n'importe quoi aux chiffres pourvu qu'on les torture suffisamment, il est important que les chiffres d'une démonstration puissent être vérifiés et surtout que leur définition soit très claire. C'est la raison pour laquelle, dans des articles scientifiques, les sources sont citées avec précision en mentionnant la référence bibliographique exacte de l'ouvrage avec le numéro de la page dont l'information est tirée, et pour les données glanées sur internet, l'URL précise de la page web ainsi la date à laquelle elle a été consultée. Rien de tel dans le rapport Facta. Les sources y apparaissent comme « Omnil pour Paris, Transport for London pour Londres » ou encore « rapports officiels ». Le texte ne donne pas plus de précision.

Ces précisions seraient pourtant très utiles. Ainsi, dans la figure de la page 9, d'après la « source Transport for London », la mobilité des londoniens serait de 3,1 à 3,2 déplacements quotidiens. Ces chiffres sont près de 30% supérieurs à ceux que l'on peut trouver à la page 6 du rapport de Transport for London *Travel in London, Supplementary Report: London Travel Demand Survey (LTDS)* publié en 2011 ou encore à la page 211 du rapport *Travel in London, Report 8* publié en 2015. D'où viennent les chiffres donnés par Facta ? Quelle est leur définition ?

Les statistiques de mobilité produites par Transport for London distinguent le centre (Inner London avec 319 km<sup>2</sup> contre 109 km<sup>2</sup> pour Paris intramuros) du Greater London avec ses 8,5 millions d'habitants qui semble être la référence de l'étude Facta. Transport for London distingue aussi les déplacements de semaine de ceux du weekend, car contrairement aux enquêtes parisiennes où l'on interroge les personnes sur leurs déplacements de la veille, à Londres les personnes enquêtées tiennent un journal durant toute une semaine. Quelque définition qu'on prenne pour la mobilité des londoniens, les chiffres publiés par Transport for London sont très inférieurs à ceux présentés par Facta. Facta a-t-il modifié les chiffres de Transport for London pour les rendre compatibles avec les chiffres parisiens en les corrigeant pour l'âge (les déplacements des enfants sont pris en compte à partir de l'âge de 5 ans à Londres contre 6 ans à Paris) ou pour la durée des déplacements en marche à pied qui ne sont pris en compte à Londres qu'à partir de 5mn ? On ne sait pas.

---

<sup>3</sup> Alain Estival [2002, p. 71] note: «En 1993, Armand Arianer (président de la Fédération Nationale des Artisans Taxis) clôtura ce dossier en signant un protocole d'accord mettant un terme à cette bataille et à l'existence de ces véhicules»

Un argument fort de l'étude Facta est que les parisiens ont moins besoin des taxis car ils utilisent beaucoup plus les transports en commun : 1,23 fois plus qu'à Londres et 2,29 fois plus qu'à New York, si l'on en croit le graphique de la page 40. Facta en déduit que « Si l'on prend en compte ces paramètres, c'est un tout autre paysage qui se dessine : les marchés potentiels des TPPP de Paris, Londres et New York n'ont rien de semblable ».

Son calcul part des « trajets en transports en commun en millions de voyages effectués par an » dans les trois villes et dont les chiffres proviendraient de « mairie de Paris, Transport for London et NYC Department of Transport ». Le problème est qu'à notre connaissance, ces statistiques n'existent pas, du moins, pour ce qui concerne Londres et New York. En effet, ce qui existe c'est le nombre de déplacements journaliers (*daily trips*) dont le mode principal (en distance) est le mode transport collectif. Ce nombre provient des enquêtes ménages. Ce qui existe aussi c'est la fréquentation annuelle des transports collectifs mesurée en nombre de trajets (*stages*) où un déplacement qui enchaînerait un trajet en bus, puis en métro, puis en RER compterait pour trois trajets. Ces chiffres sont estimés à partir des ventes de tickets et des compteurs aux portiques. Pour passer d'un nombre déplacements journalier à une donnée annuelle, il faut donc le multiplier par un coefficient d'équivalent jours ouvrés par an qui varie de 200 à 350 selon les besoins. En France, c'est un exercice qui est généralement réservé aux évaluations économiques de projets de transports urbains comme des lignes de métro ou de tramway dont on essaye d'estimer le bénéfice annuel sur la base de leur fréquentation probable. Facta a-t-il extrapolé des données journalières en données annuelles ? Mais lesquelles et comment ?

Facta prend ensuite ces millions de voyages annuels dans les trois villes et les divise par la population concernée. Pour Paris, la population concernée serait celle de la « zone des taxis parisiens ». Malheureusement, il n'existe aucune statistique de déplacements publiée pour la population de cette zone qui ne correspond à aucun périmètre statistique. Son estimation serait un exercice de haute voltige et ne pourrait en aucun cas aboutir à un nombre avec six chiffres significatifs comme celui (page 40) que Facta attribue à la mairie de Paris !

L'étude Facta est un gros travail très intéressant. Malheureusement, il est difficile de souscrire à ses recommandations car elles découlent de statistiques et de raisonnements dont il est impossible de vérifier la sincérité.

## Références

Darbéra, Richard. 2009, *Où vont les taxis ?*, Éditions Descartes & Cie, Collection « Urbanités », Paris, 270 p.

Estival, Alain. 2002. *Le Taxi, métier inconnu*. Paris : FNAT

## Résumé

Un récent et imposant rapport de recherche commandé par un lobby français de taxis estime qu'il y a trop de taxis et VTC à Paris. Nous démontrons qu'il est difficile d'accorder du crédit à ses conclusions parce qu'elles résultent d'arguments biaisés et de statistiques dont les sources sont impossibles à vérifier.