



ORGANISATION DE COOPÉRATION  
ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES



CONFÉRENCE EUROPÉENNE  
DES MINISTRES DES TRANSPORTS

# LA (DÉ)RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS

TABLE  
RONDE

---

133



CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

RAPPORT DE LA  
CENT TRENTE TROISIÈME TABLE RONDE  
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORT

sur le thème :

# LA (DÉ)RÉGLÉMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS



ORGANISATION DE COOPÉRATION  
ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES



CONFÉRENCE EUROPÉENNE  
DES MINISTRES DES TRANSPORTS

# ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES

L'OCDE est un forum unique en son genre où les gouvernements de 30 démocraties œuvrent ensemble pour relever les défis économiques, sociaux et environnementaux, que pose la mondialisation. L'OCDE est aussi à l'avant-garde des efforts entrepris pour comprendre les évolutions du monde actuel et les préoccupations qu'elles font naître. Elle aide les gouvernements à faire face à des situations nouvelles en examinant des thèmes tels que le gouvernement d'entreprise, l'économie de l'information et les défis posés par le vieillissement de la population. L'Organisation offre aux gouvernements un cadre leur permettant de comparer leurs expériences en matière de politiques, de chercher des réponses à des problèmes communs, d'identifier les bonnes pratiques et de travailler à la coordination des politiques nationales et internationales.

Les pays membres de l'OCDE sont : l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Canada, la Corée, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République slovaque, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et la Turquie. La Commission des Communautés européennes participe aux travaux de l'OCDE.

Les Éditions OCDE assurent une large diffusion aux travaux de l'Organisation. Ces derniers comprennent les résultats de l'activité de collecte de statistiques, les travaux de recherche menés sur des questions économiques, sociales et environnementales, ainsi que les conventions, les principes directeurs et les modèles développés par les pays membres.

*Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les interprétations exprimées ne reflètent pas nécessairement les vues de l'OCDE ou des gouvernements de ses pays membres.*

## CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle rassemble les ministres des Transports des 44 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Sept pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, États-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande), le Maroc bénéficiant d'un statut de Membre observateur.

La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des systèmes de transport européen.

Dans la situation actuelle, la CEMT a deux rôles primordiaux. La première tâche qui lui revient consiste principalement à faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement efficace et réponde aux exigences de durabilité en termes d'environnement et de sécurité. À cette fin, il incombe notamment à la CEMT d'établir un pont, sur le plan politique, entre l'Union européenne et les autres pays du continent européen. Par ailleurs, la CEMT a également pour mission de développer des réflexions sur l'évolution à long terme du secteur des transports et de réaliser des études approfondies sur le fonctionnement de ce secteur face notamment à la mondialisation croissante des échanges.

En janvier 2004, la CEMT et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ont fusionné leurs activités de recherche en créant le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Le Centre mène des programmes de recherche coopératifs couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales, recherches qui soutiennent la formulation des politiques dans les pays Membres.

Lors de la session de Dublin en mai 2006, les Ministres ont décidé d'une réforme majeure visant à transformer cette organisation en une entité mondiale dont le champ de compétences s'étendra à tous les modes de transports. Le but de ce nouveau Forum international des transports est d'attirer l'attention au plus haut niveau international sur les politiques des transports. Le Forum permettra chaque année aux Ministres des transports et à d'éminents représentants de la société civile de discuter de thèmes d'importance stratégique mondiale. L'année 2007 constituera une année de transition pour la mise en place de ce Forum dont les nouvelles structures devraient être totalement opérationnelles à compter de 2008.

*Publié en anglais sous le titre :*

**(De)Regulation of the Taxi Industry**

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :*

**[www.cemt.org](http://www.cemt.org)**

© CEMT 2007 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,  
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France



## TABLE DES MATIÈRES

## RAPPORTS INTRODUCTIFS

<b>Le rôle des taxis dans les transports publics au Québec - par D. CARTIER (Canada) .....</b>	<b>7</b>
1. Introduction.....	11
2. Historique.....	12
3. Portrait de l'industrie .....	14
4. La diversité des services de taxi pour le transport collectif.....	15
5. Éléments de la réforme du transport par taxi favorisant l'utilisation du taxi .....	25
Conclusion .....	27
<b>(Dé-)réglementation du secteur des taxis : Réalités européennes - par J.-T. BEKKEN (Norvège) .....</b>	<b>33</b>
1. Introduction.....	37
2. Cadre conceptuel.....	38
3. Approches réglementaires européennes.....	42
4. Analyse de certaines réformes .....	51
5. Résumé, conclusions et études à poursuivre.....	59
<b>Déréglementation des services de taxis : L'expérience des Pays-Bas - par P. BAKKER (Pays-Bas).....</b>	<b>65</b>
1. Politiques des services de taxis aux Pays-Bas .....	70
2. Étude de suivi.....	76
3. Le secteur des taxis aux Pays-Bas : Organisation et évolution du marché après quatre années de déréglementation .....	77
4. Efficacité de la nouvelle stratégie de réglementation des taxis aux Pays-Bas .....	88
5. Poursuite de la politique .....	93
Annexe : Étude internationale comparative.....	97
<b>La réglementation du secteur des taxis : Considérations économiques - par C. LISTON-HEYES et A. HEYES (Royaume-Uni) .....</b>	<b>103</b>
1. Introduction et champ d'application .....	107
2. Échec du marché, fondements de la réglementation et justifications de la réglementation économique du secteur des taxis.....	108
3. Instruments de réglementation.....	114
4. Problèmes généraux liés à la réglementation.....	117
5. Synthèse et évaluation .....	118
Annexe : Proposition de modèle formel du secteur des taxis .....	122

## AUTRES COMMUNICATIONS

**DARBÉRA, R. (France)** : Quand le régulateur admet l'existence de deux marchés distincts de taxis..... 131

**BARRETT, S. (Irlande)** : Capture du régulateur, droits de propriété et déréglementation du secteur des taxis – Étude de cas ..... 147

## SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports) ..... 167

**LISTE DES PARTICIPANTS**..... 179

**LE RÔLE DES TAXIS DANS LES TRANSPORTS PUBLICS AU QUÉBEC**

**Denis CARTIER**  
**Ministère des Transports du Québec**  
**Montréal**  
**CANADA**



## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS .....	11
1. INTRODUCTION .....	11
2. HISTORIQUE .....	12
3. PORTRAIT DE L'INDUSTRIE .....	14
4. LA DIVERSITÉ DES SERVICES DE TAXI POUR LE TRANSPORT COLLECTIF.....	15
4.1. L'organisation du transport collectif au Québec .....	16
4.2. Le transport collectif par taxi... les premiers pas.....	16
4.3. Taxibus .....	17
4.4. Le transport collectif en milieu rural.....	21
4.5. Le transport des personnes handicapées.....	22
5. ÉLÉMENTS DE LA RÉFORME DU TRANSPORT PAR TAXI FAVORISANT L'UTILISATION DU TAXI .....	25
5.1. Délivrance de permis restreints de propriétaire de taxi .....	25
5.2. Notion de territoire .....	26
CONCLUSION .....	27
NOTES .....	28
BIBLIOGRAPHIE.....	30

Montréal, mars 2005



## AVANT-PROPOS

Le présent rapport a été réalisé principalement à l'aide de documents officiels du Ministère des Transports du Québec (MTQ), publiés dans le cadre de programmes, d'études spécifiques ou de documents de consultation. Il s'appuie sur la mine d'informations léguée par mon ami et collègue M. Michel Trudel, coordonnateur du dossier taxi pour le MTQ de 1988 à 2001. Cette banque d'informations fait en sorte que l'on peut mieux comprendre l'évolution de l'industrie du taxi jusqu'à ce jour.

C'est avec plaisir que je signale la contribution compétente et appréciée de Mme Marie-Michèle Dion, avocate, et de Mme Johanne Morissette, adjointe administrative, qui ont participé à la réalisation de ce document qui fera l'objet d'une présentation dans le cadre de la 133<sup>ème</sup> Table Ronde de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT).

## 1. INTRODUCTION

Disponibles 24 heures sur 24, tous les jours de la semaine, les quelque 8 000 taxis du Québec offrent un service de transport privé indispensable à la collectivité. Au Québec, c'est le Gouvernement qui légifère en matière de transport sur son territoire, y inclus le transport par taxi. En matière de transport collectif, c'est aussi lui par le biais de ses programmes d'aide qui permet à la population de recevoir des services de transport sur son territoire. C'est ainsi que 70 pour cent de la population québécoise a accès au service de transport public régulier, 94 pour cent au transport adapté et enfin 100 pour cent au transport scolaire. Le transport par taxi autrefois cantonné au transport privé a su au fil des années s'adapter et s'intégrer dans l'ensemble de ces services publics. De plus, on le trouve presque partout sur le territoire, il pourrait s'avérer un joueur important dans la desserte du transport collectif, notamment dans les villes où il n'y a pas de transport public traditionnel, ou en milieu rural. Le taxi constitue alors le seul service de transport public accessible à la population.

Cette concentration des pouvoirs favorise l'interpénétration des ressources et contribue à accroître la place faite au taxi dans l'ensemble du système des transports terrestres des personnes.

Le cadre législatif et réglementaire qui régit actuellement le transport par taxi remonte à plus de trente ans, soit au moment où le Gouvernement du Québec a repris cette responsabilité aux municipalités. Notons que cette façon de faire est particulière par rapport au reste du continent nord-américain où la réglementation en la matière est plutôt décentralisée vers les instances municipales.

Le Gouvernement est également responsable des programmes d'aide au développement du transport en commun, du transport adapté et finalement, du transport en milieu rural.

Après avoir campé l'origine du transport par taxi au début du siècle, nous remonterons le temps en mentionnant au passage les principales étapes qui ont conduit à la réforme de l'industrie du taxi en 2002.

Finalement, dans un contexte où les autorités reconnaissent que le taxi est un service indispensable à la collectivité et qu'il est en mesure d'offrir un complément au transport collectif et au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, nous présenterons, en relation avec les objectifs de la 133<sup>ème</sup> Table Ronde de la CEMT, les évolutions qu'a suivies le développement du transport par taxi dans les différentes facettes du transport collectif.

## 2. HISTORIQUE

Depuis les origines connues du taxi au Québec jusqu'à l'entrée en vigueur de la Loi concernant les services de transport par taxi en 2002, plusieurs événements ont marqué l'évolution du transport par taxi au Québec.

Il serait difficile ici de tracer un historique de l'industrie du taxi au Québec sans se référer aux écrits de M. Michel Trudel.

*« Dès le début du siècle, on notait au Québec l'activité de l'industrie du taxi. Elle se développe graduellement en milieu urbain, favorisée par la présence d'une infrastructure routière opportune et d'une importante concentration de la clientèle. La population des années 1920 considérait le taxi comme un secteur lucratif et plusieurs choisirent d'y faire carrière comme artisan. C'est ainsi, qu'en 1929, on recensait à Montréal seulement environ 1 500 taxis.*

*La surabondance de permis de taxi à Montréal date de l'après-guerre. À cette époque, le souci de créer de l'emploi pour les vétérans combiné aux plaintes du public devant l'insuffisance du nombre de taxis amènent l'abolition de la limitation des permis (alors au nombre de 765), instaurée au cours de la Seconde Guerre Mondiale. Ce geste entraîne un accroissement rapide du nombre de taxis : de 1946 à 1952, il augmente à 4 978 pour l'ensemble de l'île de Montréal<sup>1</sup>.*

*En 1952, une étude révèle un ratio de permis de taxi par habitant, à Montréal, 3.5 fois supérieur à celui des autres grandes villes nord-américaines : la Commission d'étude des problèmes métropolitains de Montréal suggère alors de cesser l'émission (sic) de nouveaux permis de taxi. Mais le mal est déjà fait et les problèmes économiques de cette industrie perdurent et engendrent finalement des actes de révolte de la part des détenteurs de permis (actes de violence et formation de groupes de revendication)<sup>2</sup> ».*

En 1970, face à cette problématique, le Gouvernement de l'époque décide de faire le point sur l'industrie du taxi. Après avoir constaté le trop grand nombre de permis disponibles sur le territoire, il propose alors d'instituer un plan de rachat, afin de retrouver un sain équilibre entre l'offre et la demande.

L'année 1973 est l'année marquante du changement de gouvernail dans l'industrie du taxi. Pour pallier les problématiques soulevées par des frontières municipales sans lien quelconque avec la nature des déplacements, la non-harmonisation de la délivrance des permis de taxi à l'échelle des municipalités et les difficultés de desserte de l'aéroport de Dorval !, le transport par taxi passe de la compétence municipale à celle du Gouvernement du Québec.

« *Le Gouvernement délimite alors les territoires de taxi qui ont été répartis en 57 agglomérations et 249 régions<sup>3</sup>* ». La Loi obligeait, en outre, les titulaires de permis de chaque agglomération à se regrouper au sein de ligues de propriétaires.

Ainsi,

*« En 1978, à la demande de l'industrie du taxi, le Gouvernement gèle l'émission des permis de taxi dans les agglomérations en imposant un moratoire. On veut de cette façon, garantir à chaque exploitant une juste part du marché.*

*En 1983, le Gouvernement adopte la Loi sur le transport par taxi. Les principaux objectifs visés sont d'ouvrir de nouveaux marchés pour l'industrie du taxi en proie à des difficultés économiques, ce qui a donné lieu à des initiatives intéressantes telles que le transport adapté, le transport collectif et diverses formes de transport à contrat et proposé un nouveau partage des responsabilités entre les autorités régionales et le Gouvernement du Québec. Depuis, seule la Communauté urbaine de Montréal (CUM) s'est prévalu de ce droit.*

*Au même moment, la pratique du covoiturage est légalisée aux fins d'études et de travail.*

*L'année 1985 marque le début du plan de rachat de permis de taxi à Montréal qui devait se concrétiser cinq ans plus tard, par l'élimination de 1 287 permis jugés excédentaires (environ 25 pour cent du nombre de permis). Le coût de cette opération est alors entièrement défrayé par les titulaires de permis de taxi qui décident de rester ou d'entrer dans l'industrie.*

*En 1987, la CUM prenait en charge l'industrie du taxi sur son territoire par l'entremise de son bureau de taxi.*

*En 1994, débute la formation obligatoire pour les nouveaux chauffeurs de taxi de Québec, de Montréal, de Laval et de Longueuil.*

*En 1997, le MTQ annonce la révision de la Loi sur le transport par taxi. En 1999, a lieu une Commission parlementaire, afin d'étudier en profondeur la réforme sur l'ensemble des services de transport touchés par la Loi<sup>4</sup> ».*

La Loi concernant les services de transport par taxi a été sanctionnée le 21 juin 2001 et est entrée en vigueur en juin 2002, de même que son règlement d'application.

Parallèlement, bien qu'en dehors du cadre légal, le MTQ a appuyé sa démarche législative en mettant en place un Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, afin de promouvoir et faciliter ce type de transport.

Finalement, comme ce bref historique le démontre, les règles entourant l'industrie du taxi ont subi au cours des ans des modifications ponctuelles, souvent pour pallier à des problèmes particuliers. Par souci de faire évoluer la législation de façon plus cohérente, la Loi inclut l'obligation pour le Ministre des Transports du Québec de faire rapport au Gouvernement du Québec sur celle-ci en juin 2005.

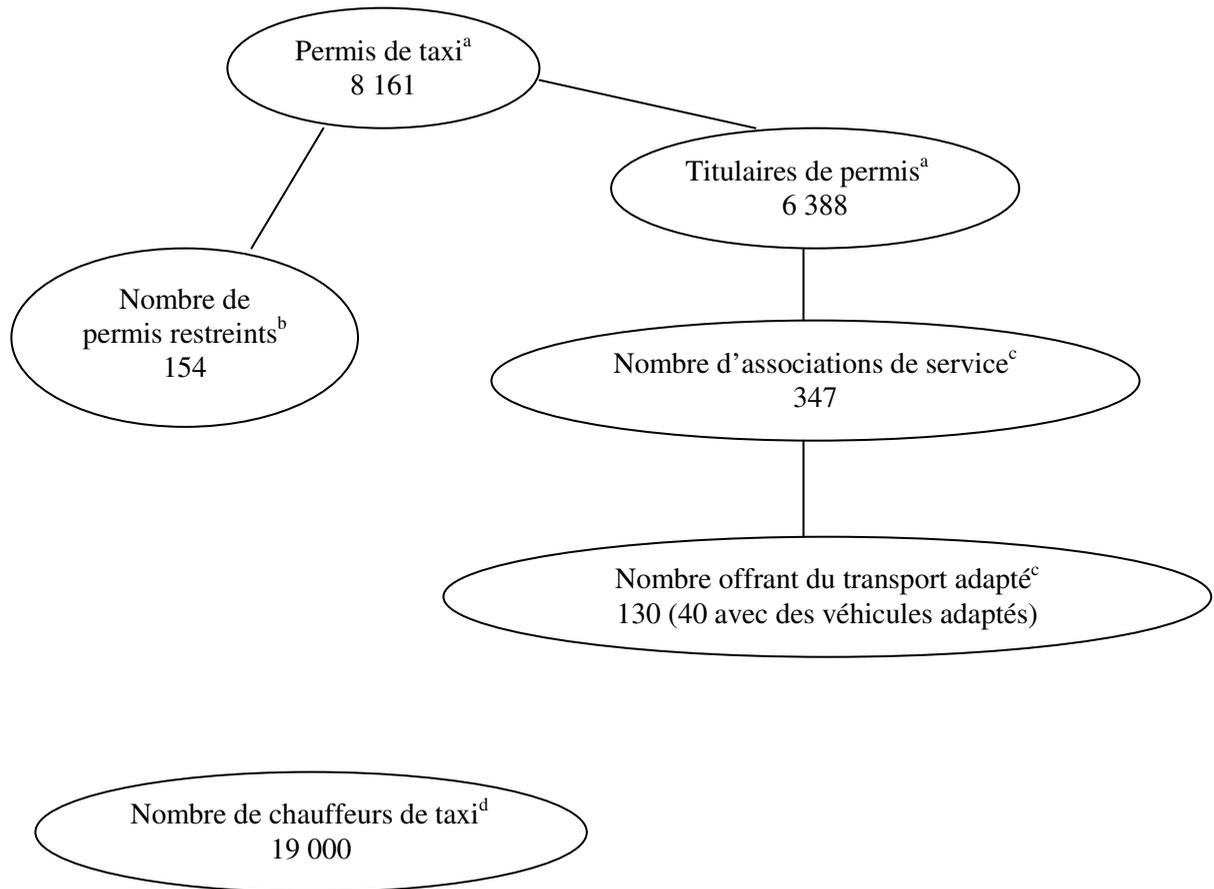
Mentionnons qu'à cet effet une consultation dirigée par trois députés provinciaux a eu lieu à l'automne 2004, afin d'alimenter le Ministre dans sa réflexion.

### **3. PORTRAIT DE L'INDUSTRIE**

Comme nous l'avons mentionné, le MTQ est responsable de l'encadrement juridique et réglementaire en matière de transport par taxi. Toutefois, deux autres instances Gouvernementales viennent l'assister dans la mise en œuvre de la Loi concernant les services de transport par taxi. La Commission des Transports du Québec (CTQ) qui est chargée du volet administration de la Loi dont, entre autres, la délivrance de permis de propriétaires et la détermination des tarifs et des territoires ainsi que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), responsable de l'émission des permis de chauffeur de taxi et du contrôle de la Loi.

Notons que les tâches dévolues à la SAAQ sont effectives sur l'ensemble du territoire québécois, à l'exception de celui de l'île de Montréal où c'est la ville de Montréal avec son Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal (BTRVM) qui, titulaire de son propre règlement, effectue aussi cette tâche. Responsabilités qui de par la Loi peuvent être prises en charge par tout organisme municipal ou supramunicipal qui le désire.

Ces instances réunies travaillent au bon fonctionnement de l'industrie dont voici le portrait :



a : *Source* : Commission des transports du Québec, mai 2004.

b : *Source* : Commission des transports du Québec, janvier 2005.

c : *Source* : Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), janvier 2005.

d : *Source* : Société de l'assurance automobile du Québec, 2002.

#### 4. LA DIVERSITÉ DES SERVICES DE TAXI POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

Le taxi est un service public indispensable à la mobilité de la population. Au fil des années, en raison de sa souplesse et de sa disponibilité, il a su démontrer qu'il pouvait être un bon partenaire et offrir un service complémentaire au service de transport collectif. Cela est vrai, que ce soit au niveau urbain, interurbain ou en milieu rural ainsi que dans des secteurs précis comme le transport scolaire et le transport des personnes handicapées.

Le texte qui suit présente une photographie de la situation basée sur les données disponibles au moment d'écrire ces lignes.

Nous allons voir successivement l'apport du taxi en complément au transport par autobus (rabattement) pour des organismes publics de transport, Taxibus, les services de transport collectif offerts uniquement par le taxi, le taxi comme moyen de transport d'appoint au transport collectif en milieu rural, et enfin, le transport des personnes handicapées. Nous avons volontairement exclu certains services comme le transport de colis, le transport médical avec accompagnement, le raccompagnement de personnes en état d'ébriété, qui nous semblaient hors de propos pour le présent besoin.

#### 4.1. L'organisation du transport collectif au Québec

Bien que le transport en commun soit subventionné par l'État, dans l'ensemble du Québec son organisation relève des instances locales et régionales.

Le Québec compte neuf sociétés de transport en commun dans les six principales agglomérations de plus de 100 000 habitants, soit la Société de transport de Montréal (STM), le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis, la Société de transport de l'Outaouais (STO), la Société de transport des Forges, la Société de transport du Saguenay et la Société de transport de Sherbrooke.

Les autres territoires sont organisés en Conseil intermunicipal de transport (CIT) ou en Organisme municipal et intermunicipal de transport (OMIT). On compte 21 CIT ou OMIT dont 13 sont situés en périphérie de la région de Montréal et 8 dans les petites agglomérations. Afin de pouvoir se former, ces deux instances doivent soit regrouper plusieurs municipalités pour ce qui est des CIT, soit avoir 20 000 habitants et plus dans le cas des OMIT.

Mentionnons que les sociétés de transport organisent, planifient et exploitent les services alors que les CIT ou OMIT organisent et planifient le service, mais en confient l'exploitation à des transporteurs privés. Depuis 1998, le transport collectif en milieu rural constitue une nouvelle avenue pour répondre aux besoins de la population.

#### 4.2. Le transport collectif par taxi... les premiers pas

Afin de réaliser des économies en comparaison avec un service régulier par autobus, a commencé, à la fin des années 1980, la participation des taxis au transport collectif. Ainsi, quelques organismes publics de transport en commun ont fait appel aux taxis à contrat pour desservir certains secteurs ou certaines périodes à faible achalandage.

Ils étaient le plus souvent exploités selon des horaires et des itinéraires fixes, comme les circuits réguliers des organismes de transport concernés et servaient souvent à rabattre la clientèle sur les circuits existants. « *Le remplacement des autobus par des taxis sur des circuits déjà en place a permis à certains organismes de réaliser des économies. Par ailleurs, le recours à ces formes de transport leur a permis d'offrir de nouveaux services à coûts inférieurs à ceux qui seraient encourus si pour des niveaux de service comparable, les dessertes avaient été effectuées par autobus*<sup>5</sup>. »

À cette époque, six organismes publics de transport (OPT) établis dans les régions métropolitaines du Québec faisaient appel aux taxis pour compléter leur offre de service. La façon de l'offrir et l'achalandage variaient selon les circuits et les organismes.

Aujourd'hui, bien que ce soit de façon marginale et d'utilisation inégale, trois OPT devenus des sociétés de transport en commun utilisent encore les taxis dans leur offre de service en transport collectif.

<b>Statistiques d'exploitation 2004<sup>6</sup></b>			
<b>Société</b>	<b>Nombre de taxis</b>	<b>Nombre de kilomètres</b>	<b>Véhicules-heures</b>
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	45	483 770	24 000
Société de transport de Sherbrooke (STS)	12	256 000	8 000
Réseau de transport de la Capitale (RTC)	6	-	-

### 4.3. Taxibus

En place depuis 1993 à Rimouski, « *Taxibus a permis d'expérimenter et de développer un nouveau mode de transport qui soit mieux adapté aux besoins et à la capacité de payer des citoyens d'une agglomération de taille moyenne<sup>7</sup>.* »

Nous nous sommes attardés sur cette expérience, vu la disponibilité des données sur une plus longue période, la longévité et la durabilité du service nous donnant une bonne lecture de celle-ci.

Avant tout situons un peu Rimouski. La ville de Rimouski est maintenant constituée de l'ancienne ville de Rimouski et de cinq municipalités adjacentes depuis la fusion municipale à l'automne 2002. Cette ville qui compte maintenant environ 42 000 habitants est située à 300 kilomètres à l'Est de la ville de Québec et s'étend sur 255 km<sup>2</sup>.

Taxibus est maintenant le nom couramment utilisé pour désigner ce qui n'était à l'origine qu'une expérience pilote et qui devait devenir au fil des ans le service de transport collectif type dans les petites et moyennes municipalités du Québec. La caractéristique principale de ce service est l'utilisation des taxis, élément primordial de sa réussite.

Comme nous le mentionnions, pour comprendre le choix du vocable Taxibus, il nous faut remonter à 1993, année où la ville de Rimouski a démarré, de concert avec le MTQ, une expérience pilote avec le taxi comme principal acteur. En 1995, le Ministère incluait dans le Programme d'aide Gouvernementale au transport en commun cette notion qui sera dorénavant connue comme le Taxibus.

Afin de présenter le cheminement de Taxibus à Rimouski, nous citons ici quelques extraits du rapport de M. Marc-A. Saint-Amand, Conseiller municipal de la ville de Rimouski, qui résume très bien les résultats de cette première expérience de transport collectif à l'aide de taxis :

« *Taxibus est un service souple et facile à bonifier en cours d'expérience, tout en utilisant les ressources disponibles dans notre localité : les taxis<sup>8</sup>.* »

Au moment de sa première année d'exploitation en 1993, le service Taxibus a effectué 6 341 déplacements (en quatre mois exploitation). Après une période de mise à l'essai, le système s'est ajusté aux besoins de sa clientèle, de telle sorte qu'aujourd'hui le nombre d'arrêts est plus élevé qu'auparavant et les réservations se font à une heure d'avis, comparativement à 24 heures au moment du démarrage de ce service.

Pour ce qui est de l'offre de service, Taxibus a connu à ce jour deux modifications majeures. Depuis ses débuts et jusqu'en 2000, 32 000 personnes étaient desservies sur un territoire de 76 km<sup>2</sup>.

En janvier 2000, deux municipalités voisines se sont jointes à la ville de Rimouski pour offrir le service de transport en commun, Inter-Taxibus. La population desservie atteignait alors 38 000 personnes sur un territoire de 100 km<sup>2</sup>.

À la suite d'un regroupement, la ville de Rimouski est maintenant constituée de six municipalités. Les services Taxibus et Inter-Taxibus couvrent l'ensemble du nouveau territoire depuis 2003. À ce jour, 42 000 personnes peuvent bénéficier du transport en commun sur un territoire de 255 km<sup>2</sup>.<sup>12</sup>

Les Tableaux qui suivent illustrent la performance depuis 1993 au chapitre de l'achalandage et des coûts ainsi que la participation financière de la ville.

<b>Statistiques et performance financière de Taxibus</b>						
<b>Année</b>	<b>Achalandage (déplacements)</b>			<b>Nombre de courses</b>		
	<b>Taxibus</b>	<b>INTER</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Taxibus</b>	<b>INTER</b>	<b>TOTAL</b>
<b>1993</b>	6 341	-	-	3 311	-	3 311
<b>1994</b>	42 665	-	-	19 288	-	19 288
<b>1995</b>	56 122	-	-	21 403	-	21 403
<b>1996</b>	60 269	-	-	21 448	-	21 448
<b>1997</b>	58 758	-	-	21 056	-	21 056
<b>1998</b>	57 616	-	-	21 116	-	21 116
<b>1999</b>	60 903	-	-	21 982	-	21 982
<b>2000</b>	62 982	4 207	67 189	22 388	1 702	24 090
<b>2001</b>	68 360	5 451	73 811	24 349	2 249	26 598
<b>2002</b>	73 200	5 001	78 201	26 059	2 171	28 230
<b>2003</b>	68 498	7 229 (Est) 1 771 (Sud)	77 498	25 054	2 546 (Est) 815 (Sud)	28 415
<b>2004</b>	67 774	8 268 (Est) 5 191 (Sud)	81 233	24 112	2 436 (Est) 1 740 (Sud)	28 288

<b>Statistiques et performance financière de Taxibus</b>					
<b>Année</b>	<b>Coûts totaux (\$) <sup>9</sup></b>			<b>Participation municipale</b>	
	<b>Taxibus</b>	<b>INTER</b>	<b>TOTAL</b>	<b>\$</b>	<b>%</b>
<b>1993</b>	84 697	-	84 697	48 869	57,7
<b>1994</b>	268 905	-	268 905	129 892	48,3
<b>1995</b>	293 577	-	293 577	106 734	36,4
<b>1996</b>	288 588	-	288 588	93 632	32,4
<b>1997</b>	285 883	-	285 883	93 859	32,8
<b>1998</b>	304 831	-	304 831	96 963	31,8
<b>1999</b>	311 095	-	311 095	95 266	30,6
<b>2000</b>	337 893	31 175	337 893	118 611	35,1
<b>2001</b>	364 568	41 781	364 568	129 109	35,4
<b>2002</b>	387 658	40 487	387 658	146 631	37,8
<b>2003</b>	387 666	52 118 (Est) 19 133 (Sud)	458 918	179 877	39,2
<b>2004</b>	377 952	54 771 (Est) 47 727 (Sud)	480 450	180 012	39,2

Source : Ville de Rimouski.

Plus spécifiquement pour l'année 2004, les éléments suivants ressortent :

- le service a effectué plus de 81 000 déplacements qui ont nécessité plus de 28 000 courses de taxi, ce qui représente une moyenne de 2.89 passagers par course ;
- le coût de chaque déplacement est de 4.92 \$ en frais de transport et de 0.99 \$ en frais administratifs pour un total de 5.91 \$ ;
- les résultats financiers globaux établissent à 480 446 \$ les dépenses du service réparties entre les frais de transport totalisant 399 996 \$ et l'administration s'établissant à 80 450 \$ ;
- plus de 80 pour cent des coûts sont attribuables aux frais de transport et moins de 20 pour cent vont à l'administration ;
- au chapitre du financement du service, la part des usagers est de 44 pour cent, la part du MTQ est de 18 pour cent et les autres revenus représentent 4 pour cent ;
- la ville assume le déficit résiduel de 147 000 \$, ce qui correspond à 34 pour cent des dépenses.

À la lumière de ces statistiques, nous pouvons affirmer que la formule Taxibus est avantageuse pour une ville de la taille de Rimouski.

Taxibus permet à la ville de Rimouski d'offrir à sa population un service de transport en commun sur l'ensemble de son territoire à un coût abordable.

#### 4.3.1. *Taxibus la suite...*

À la suite du succès remporté par Taxibus à Rimouski, plusieurs villes du Québec ont adopté cette formule. Le système Taxibus est cité en exemple bien au-delà du territoire desservi et envié par bien des communautés.

On compte donc maintenant 12 services de Taxibus sur le territoire québécois. Ils sont organisés parfois en jumelage avec un service traditionnel d'autobus, quelquefois avec le taxi comme seul mode de transport.

Tout récemment, soit le 1er février 2005, un nouveau service de Taxibus a été annoncé dans la ville de Sept-Îles. Cette dernière pourra offrir à sa population de quelque 25 000 habitants un service de transport collectif.

Les services Taxibus - Statistiques 2003 <sup>10</sup>							
	Population	Mode/Taxis	Nombre de taxis	Voyages-taxis	Dépenses totales	Déplacements totaux (passagers)	Coût par déplacement (passagers)
Val-d'Or	32 376	exclusif	5	11 267	170 278	20 240	8,41 \$
Rimouski	41 950	exclusif	45	28 497	458 917	77 498	5,92 \$
Sainte-Julie	27 670		2	4 350	2 581 644	391 075	6,60 \$
Sorel-Varennes	75 074		38	27 251	4 445 316	956 333	4,65 \$
Saint-Jérôme	60 764		48	2 926	1 974 809	303 659	6,50 \$
Saint-Eustache	41 295		<b>8 300*</b>	*	*	*	*
Victoriaville	39 828	exclusif	28		573 286	104 096	5,51 \$
Le Richelain	36 368		1	776	3 429 788	890 987	3,85 \$
Salaberry-de-Valleyfield	39 360	exclusif	35	15 565	199 493	24 739	8,06 \$
Baie-Comeau	24 201		1	250	356 432	67 047	5,32 \$

\* En attente de données révisées pour Saint-Eustache (le nombre fourni correspond sans doute aux voyages).

En 2003, le coût moyen d'un déplacement par Taxibus (pour des services exclusivement Taxibus) était de 6.19 \$ comparativement à un coût moyen de 4.23 \$ pour un déplacement par autobus (pour les OMIT ainsi que pour les CIT). Cela, pour un nombre moyen de 2.21<sup>14</sup> passagers par voyage Taxibus (pour Val-d'Or, Rimouski et Valleyfield).

Plus spécifiquement, à Rimouski, le coût moyen d'un déplacement était de 5.92 \$ pour 2.72 passagers par voyage, alors qu'à Valleyfield, ce coût moyen était de 8.06 \$ pour 1.59 passager par voyage et à Val-d'Or, de 8.41 \$ pour 1.8 passager.

Le coût moyen d'un déplacement étant dépendant du taux de remplissage des véhicules, on constate, comme on pouvait s'y attendre, que le coût moyen d'un déplacement par Taxibus est supérieur à celui par autobus, étant donné le grand nombre de passagers que peut transporter un autobus.

Toutefois, l'écart est relativement faible et le coût de déplacement par Taxibus reste du même ordre de grandeur, soit seulement 1.46 fois le coût d'un déplacement par autobus.

De façon générale, dans la plupart des cas où un service Taxibus est implanté, un service régulier d'autobus ne serait pas viable : soit que les coûts en seraient excessifs ou que la qualité du service serait nettement inférieure. L'utilisation de taxis collectifs permet donc d'offrir un service de qualité (bonne fréquence ou proximité des arrêts) dans des secteurs où il serait difficile d'offrir un tel service avec des autobus standards.

On constate tout de même que dans les meilleures conditions, un service de type Taxibus, engendre un coût moyen par déplacement supérieur à celui d'un déplacement où sont utilisés les services d'autobus existants.

Bien que la tendance soit vers un contrôle accru des dépenses du transport en commun, la mission du MTQ est d'assurer sur tout le territoire du Québec la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable au Québec. Dans ce contexte, le taxi pourrait être de plus en plus sollicité.

#### **4.4. Le transport collectif en milieu rural**

Le transport collectif joue un rôle déterminant dans le développement économique, social et environnemental du territoire québécois. Le MTQ est en effet toujours soucieux de « *garantir la mobilité des personnes sur l'ensemble du territoire québécois par : l'accessibilité à des services efficaces et efficaces de transport ; la pérennité des services offerts aux citoyens ; la mise en commun des ressources disponibles ; le développement de la collaboration et du partenariat entre les intervenants (MTQ, milieu municipal, transporteurs, usagers) ; la responsabilisation du milieu dans la détermination de ses besoins et l'élaboration de solutions concrètes.*

*Le transport collectif en milieu rural constitue une nouvelle forme d'organisation des services de transport basée sur l'utilisation maximale des ressources existantes sur un territoire particulier.*

*Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural a été créé pour consolider et soutenir les expériences existantes de mise en commun des services de transport collectif et étendre une nouvelle approche en partenariat avec les élus municipaux sur l'ensemble du territoire québécois<sup>11</sup>. »*

La mise en commun des services de transport collectif est basée sur l'utilisation des places disponibles, entre autres, dans les véhicules de transport adapté aux personnes handicapées, de transport scolaire, de transport spécialisé offert par les établissements de santé.

Dans le cas où les besoins ne peuvent être comblés par ces services, les autorités municipales peuvent prévoir un système de transport d'appoint, afin d'appuyer la mise en commun des ressources. À ce titre, les taxis peuvent devenir des partenaires intéressants, sinon primordiaux.

Ainsi, de façon expérimentale, de 1998 à 2003, le MTQ a offert aux municipalités régionales de comté (MRC)<sup>12</sup> un montant de 20 000 \$ pour examiner la faisabilité d'une mise en commun des ressources de transport sur leur territoire. Au cours de cette période, 48 MRC se sont prévaluées de cette aide temporaire du Ministère.

À la suite de l'intérêt démontré par les MRC, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural est entré en vigueur le 1er janvier 2003. Ce programme est en continuité de la mesure d'aide temporaire de mise en commun des services de transport collectif.

Dans le respect des critères d'admissibilité du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural et de l'aspect rural de ce programme, 81 MRC sur une centaine peuvent se prévaloir d'une aide aux études et d'une subvention aux dépenses d'exploitation des services de janvier 2003 à décembre 2007. Les MRC admissibles vont ainsi se partager des subventions aux dépenses d'exploitation variant de 20 000 \$ à 28 000 \$ selon leur participation financière.

Depuis janvier 2003, 29 MRC ont déjà bénéficié d'une aide aux études d'un montant de 10 000 \$ et 30 autres MRC ont reçu des subventions aux dépenses d'exploitation pour des montants variant de 2 428 \$ à 28 000 \$. Notons que 27 MRC exploitent actuellement des services de transport collectif en milieu rural, dont 16 utilisant les taxis pour répondre à leurs besoins.

Une expérimentation sera tentée sous forme de projet pilote dans deux régions du Québec, soit la Capitale-Nationale et le Centre-du-Québec. Elle vise à intégrer les services de transport de ces territoires en rendant les instances régionales, soit les Conférences régionales des élus (CRE) de ces régions, responsables de la planification de tous les services de transport collectif sur leur territoire, soit le transport collectif en milieu rural, le transport adapté, le transport scolaire, le transport du réseau de la santé et des services sociaux et enfin, le taxi collectif.

#### **4.5. Le transport des personnes handicapées**

Pour être en mesure de parler de la présence du taxi dans le transport adapté pour les personnes handicapées, nous devons parcourir rapidement les principales étapes qui ont mené à l'implantation du transport adapté au Québec.

*« L'adoption de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en 1978 obligea les organismes publics de transport en commun à offrir sur leur territoire un service spécial destiné aux personnes handicapées.*

*Le Gouvernement du Québec, étant le principal responsable du financement des services de transport en commun, a mis en place, en 1979, le premier Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées<sup>13</sup>. »*

Ainsi, alors qu'en 1980, seuls les neuf organismes publics de transport en commun tenus de se conformer aux dispositions législatives à cet égard offraient un service de transport adapté, on atteignait, en 2004, le nombre de 102 services de transport adapté.

En 2004, les services de transport adapté desservaient 72 pour cent des municipalités du Québec, soit 830 municipalités sur 1 150, ce qui représentait 95 pour cent de la population québécoise.

La population desservie n'ira qu'en s'accroissant, puisque l'Assemblée nationale adoptait la Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives sanctionnées en décembre 2004. Celle-ci fait en sorte d'étendre à l'ensemble des municipalités l'obligation de mettre en place un service de transport adapté sur leur territoire, si la demande leur en était faite.

Le nombre d'usagers du transport adapté a également augmenté de façon spectaculaire de 1980 à 1990 passant de 4 300 à 35 382 personnes admises. Cette croissance du bassin d'usagers se poursuit depuis, mais à un rythme moins rapide. Ainsi, on comptait en 2004 plus de 65 000 personnes admises.

Compte tenu du vieillissement de la population et des politiques favorisant le maintien à domicile des personnes âgées et des personnes handicapées, il est à prévoir que le nombre de personnes handicapées admises au transport adapté continuera de croître dans les prochaines années.

Au cours de ces années, le profil de la clientèle s'est modifié de façon importante. Alors qu'au début du programme, les clientèles étaient composées majoritairement de personnes ayant des déficiences physiques, celles-ci ne représentaient en 1999 que 42 pour cent des personnes admises. La majorité était des personnes ambulatoires et le quart environ avait une déficience intellectuelle.

De l'ordre de 1.65 M\$ en 1980, les budgets en transport adapté n'ont cessé d'augmenter depuis toutes ces années, le budget de 2004 étant de l'ordre de 56 M\$.

La participation des taxis a continué de progresser au fil des années. Encore là, les services de taxi agissent comme soutien au transport effectué par minibus ou, dans certains cas, effectuent l'ensemble des transports pour certains organismes de transport adapté.

Les premiers taxis à participer au transport adapté sont arrivés en 1982 à la suite d'un conflit de travail de chauffeurs de minibus de l'organisme public de transport de la région de Québec.

À titre d'exemple, en 2004, au Québec, les personnes handicapées ont effectué 4.8 millions de déplacements au moyen de 375 minibus ou de taxis. Ces derniers ont réalisé plus de 43 pour cent de ces déplacements et ont obtenu des contrats d'une valeur de 18.5 M\$ de la part des organismes de transport adapté (OTA).

Diverses expériences tendent à démontrer qu'il est possible, en recourant aux taxis, de fournir à moindre coût, dans certaines conditions, des services de transport adéquats à un ensemble de personnes autrement condamnées à être cloisonnées chez elles.

En faisant appel aux taxis, ressource de transport autonome déjà disponible dans le milieu, les gestionnaires locaux des transports pourront assurer à un plus grand nombre de personnes l'accès à toute activité. Il leur sera ainsi possible d'améliorer la qualité de vie de leurs concitoyens tout en évitant le piège de l'implantation de services souvent surdimensionnés et coûteux.

#### 4.5.1. *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

Pour appuyer les efforts de rationalisation des coûts des services de transport adapté et inciter l'industrie du taxi à s'engager davantage dans la desserte des personnes handicapées, tant dans le cadre de leur transport effectué par des sociétés organisatrices de transport ou encore en transport privé, le MTQ a mis en place le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant à l'automne 2001.

*« Doté à l'origine d'un budget de 1.4 M\$ par année, ce programme avait pour objectif l'adaptation de 70 taxis en moyenne par année pendant une période de cinq ans. L'objectif total de 351 taxis adaptés répartis sur l'ensemble du territoire québécois représente 4 pour cent du parc de taxis, avec un minimum d'un taxi adapté par municipalité régionale de comté<sup>14</sup> ».*

Le programme a permis la mise en service de 55 taxis adaptés en 2001-2002, de 51 en 2002-2003 et de 26 en 2003-2004. À ce jour, en 2004-2005, tout le budget alloué au programme a été dépensé. Nous atteindrons le maximum de 73 taxis adaptés supplémentaires au cours de l'année, lorsque tous les véhicules-taxis auront été adaptés. Après quatre années d'existence (2001-2002 à 2004-2005), le programme a permis la mise en service de 205 taxis adaptés, ce qui représente 58 pour cent de l'objectif initial.

Le budget alloué au programme d'adaptation des taxis, diminué à la suite de compressions budgétaires à 494 000 \$ en 2003-2004, a été ramené à 1.4 M\$ en 2004-2005. En supposant que ce budget soit maintenu en 2005-2006, il y aurait 278 taxis adaptés au terme du programme de cinq ans dont la fin est prévue pour le 31 mars 2006, ce qui correspond à 79 pour cent de l'objectif initial.

Il y a encore plus de 150 demandes de permis de propriétaire de taxi restreints au transport des personnes handicapées en attente d'une décision à la CTQ.

Une autre mesure favorisant l'utilisation du taxi est l'inclusion dans le Règlement sur les services de transport par taxi obligeant, à compter du 31 mars 2005, chacune des compagnies de taxi exploitant plus de 20 taxis sur un territoire desservi par une société de transport en commun, à mettre en service au moins un taxi adapté.

Dans le même ordre d'idées, la ville de Montréal, la seule ville au Québec qui a pris en charge la réglementation sur le transport par taxi, prévoit l'obligation, pour chacune des 25 compagnies de taxi de son territoire, de mettre en service au moins un taxi adapté. Cette disposition du règlement devient effective en juin 2006.

L'objectif à long terme est de maintenir la flotte de taxis adaptés et même d'atteindre l'objectif initial de 351 taxis adaptés sur le territoire québécois. La durée de vie d'un taxi adapté est évaluée à cinq ans. Il nous faut déjà prévoir de maintenir les acquis et nous assurer qu'il y aura une suite à ce programme pour le renouvellement du parc. Avant l'implantation du programme, il y avait environ 50 taxis adaptés au total au Québec.

## 5. ÉLÉMENTS DE LA RÉFORME DU TRANSPORT PAR TAXI FAVORISANT L'UTILISATION DU TAXI

*« La Loi sur le transport par taxi, adoptée en 1983, reconduisait de nombreuses dispositions du règlement de 1973. Au fil des ans, les nombreuses modifications apportées ont eu pour effet de rendre l'encadrement du transport par taxi difficile à comprendre, rigide et contraignant.*

*Depuis une dizaine d'années de nouveaux besoins en transport sont apparus, en raison notamment du vieillissement de la population, du virage ambulatoire, et du manque flagrant de services adéquats pour répondre aux besoins légitimes des personnes handicapées<sup>15</sup> ».*

En 2002, deux grands objectifs, soit l'accroissement de la sécurité des usagers et l'amélioration de la qualité du service, ont guidé le Gouvernement pour établir les nouvelles règles pour encadrer le transport rémunéré des personnes. Ces deux objectifs sont devenus les objets de la Loi concernant les services de transport par taxi, auxquels on peut se référer lorsqu'il s'agit d'interpréter et d'appliquer la Loi de façon concrète.

Principalement en relation avec les propos de la présente Table Ronde, on trouve entre autres dans cette loi, des mesures concernant le transport collectif par taxi tant en milieu urbain qu'en milieu rural ainsi que pour le transport des personnes handicapées, etc.

Ces mesures visent à doter le Québec d'une industrie du transport par taxi responsable, dynamique et compétitive, ainsi qu'un encadrement juridique qui contribuera à améliorer la qualité des services tout en offrant la possibilité d'en instaurer de nouveaux.

Les règles pouvant avoir une incidence sur le transport collectif sont la délivrance de permis restreints, afin de répondre à un besoin particulier, tel que le transport pour personnes handicapées, ainsi que le décloisonnement des agglomérations<sup>16</sup> de taxi. Dans ces deux cas, l'adaptation de l'offre en fonction de la demande a guidé les autorités du Ministère, aussi bien pour faciliter les opérations des exploitants de taxi que pour ouvrir le marché dans le cas où l'industrie bouderait les différents marchés disponibles.

### 5.1. Délivrance de permis restreints de propriétaire de taxi

La possibilité de délivrer des permis restreints constitue une solution incitative à l'offre de transport par taxi accessible aux personnes handicapées dans le cadre du transport collectif ou privé.

Cette nouvelle façon de faire a été mise en avant, afin de permettre d'offrir davantage de services de transport aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite, principalement là où les chauffeurs de taxi ne sont pas intéressés à le faire.

Elle apporte aussi une plus grande liberté de mouvement aux personnes handicapées qui pourront en dehors du cadre des services offerts par l'organisme de transport adapté faire appel à des taxis adaptés pour leurs besoins spontanés et assumer le coût du déplacement au même titre que les utilisateurs de service régulier de taxi le font.

La levée du moratoire qui prévalait depuis 1978, tout en conservant des conditions strictes sur la délivrance de tout nouveau permis de propriétaire de taxi dans une agglomération, s'avère un élément important, afin de faciliter la participation de l'industrie du taxi dans le transport adapté, au sein du transport collectif et, nous l'espérons aussi, du transport privé.

Ces permis délivrés en vertu de la nouvelle loi ont une durée maximale de cinq ans, n'ont aucune valeur marchande et ne peuvent être ni cédés ni transférés, contrairement aux permis actuels qui sont permanents et transférables et qui ont une valeur marchande. Les propriétaires de permis actuels conservent leurs droits.

Pour obtenir ces permis, le demandeur devra faire la preuve que le service qu'il compte offrir répond à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis par les personnes handicapées. Toutefois, c'est à la CTQ que revient le droit de délivrer ou non ces permis, le Gouvernement se gardant le droit de fixer un nombre maximal de permis pouvant être accordés dans une agglomération.

À ce jour, cette ouverture de la Loi a surtout servi à augmenter l'offre de service en transport adapté aux personnes handicapées, bien qu'elle puisse être utilisée pour combler tout autre type de besoins particuliers en transport, comme le transport médical.

La CTQ a accordé 154 permis restreints jusqu'à maintenant, dont 132 sur le territoire de l'île de Montréal, sur un total de 471 demandes enregistrées.

## 5.2. Notion de territoire

Le territoire attaché à un permis de propriétaire de permis de taxi correspond à l'agglomération de taxi pour lequel il a été délivré. Dans le cadre du transport collectif, cette situation comportait certaines contraintes, puisque les territoires des organismes de transport contiennent plusieurs agglomérations de taxi. Cette situation obligeait ces organismes à faire affaire avec plusieurs taxis ou encore les mettait dans des situations délicates là où la concurrence au taxi n'existait pas. Elle exigeait également de la part des autorités organisatrices une planification très complexe des mouvements de transport, les frontières artificielles créées par les agglomérations empêchant l'établissement de trajets efficaces.

L'ouverture de la notion de territoire incluse dans la Loi concernant les services de transport par taxi a permis une flexibilité de mouvement, autrefois inexistante, à l'intérieur d'un territoire et permet une planification plus facile des parcours pour les organismes de transport collectif.

En effet, l'article 7 de la Loi « *autorise donc un titulaire de permis de propriétaire de taxi à offrir des services de transport collectif de personnes, s'il est lié par contrat avec une autorité municipale ou supramunicipale ou avec toute personne autorisée par décret. Tels services collectifs peuvent être effectués sur l'ensemble du territoire du contractant, si le territoire de desserte du permis de propriétaire de permis de taxi est compris en tout ou en partie, dans celui du contractant*<sup>17</sup>. »

En continuité avec cette notion de territoire, ouverture importante s'il en est, un titulaire de permis de propriétaire de taxi auquel est attaché un véhicule accessible aux personnes handicapées est maintenant autorisé à desservir les personnes handicapées de toute agglomération, si aucun autre taxi accessible n'est attaché à un permis délivré pour desservir telle agglomération.

Finalement, nonobstant les limites territoriales attachées au permis de propriétaire de taxi, la Loi permet, au besoin, la desserte d'un équipement régional (aéroport, centre hospitalier) à tous les taxis de toutes les agglomérations mentionnées dans une disposition réglementaire à cet effet. Cette disposition a pour objectif d'augmenter l'offre de service pour certains équipements régionaux lorsque requis.

## CONCLUSION

Nous avons tenté dans cette brève étude de présenter la place de l'industrie du taxi dans l'organisation du transport collectif des personnes. Comme vous pouvez le constater, ne serait-ce que par la somme d'informations disponibles, l'état d'avancement de ces expériences est très inégal sur le territoire québécois.

De fait, la place de l'industrie du taxi, bien qu'importante, est à la fois précaire. En effet, cette industrie étant constituée de travailleurs autonomes, son partenariat avec les autorités organisatrices de transport est grandement tributaire de la volonté individuelle des propriétaires de permis de taxi d'en faire partie. Ce partenariat est, en outre, soumis aux fluctuations du marché et, il faut bien le reconnaître, sera de plus en plus sollicité.

Ainsi, sur certains territoires, on peut se retrouver avec une abondance de taxis pour répondre à la demande en transport collectif, quand ailleurs, il y a un manque flagrant. L'industrie du taxi étant très réglementée et ayant le monopole du transport rémunéré par automobile peut, dans certains cas, s'avérer une entrave aux demandes particulières de services de la population.

Bien que le transport collectif par taxi soit loin d'être le système idéal, les règles qui le régissent sont appelées à évoluer au cours des années futures. Les besoins en transport existent et iront en grandissant. En effet, le contexte financier du transport collectif sera de plus en plus difficile et les autorités gouvernementales et municipales devront trouver une façon de faire afin d'augmenter, si ce n'est que de maintenir, l'offre de service adéquate et répondant aux besoins de la population.

L'industrie du taxi devra saisir les occasions d'affaires qui s'offrent à elle et de devenir partie prenante de ce système de transport qui s'érige peu à peu. De notre côté en tant que législateur, nous devons voir à atteindre un juste équilibre entre les besoins collectifs et les droits individuels des propriétaires de permis de taxi. Il nous semble important que cette industrie grandisse et évolue dans un cadre réglementé, mais au demeurant assez souple pour favoriser la mobilité des personnes.

## NOTES

1. Michel TRUDEL, « Le soutien à la qualité et à la diversité des services de taxi au Québec », Conférence du VIIe Congrès de la Confédération européenne des taxis, Donostia, San Sebastian, Espagne, février 1995, page 10.
2. Michel TRUDEL, « Évaluation du plan de rachat de permis de taxi à Montréal », *Conférence de l'Association internationale des responsables de la réglementation du transport*, Ministère des Transports du Québec, Nassau, Bahamas, 11 au 14 octobre 1994, page 2.
3. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Réforme du transport par taxi, pour des services de taxi de meilleure qualité - Document de consultation*, juillet 1999, page 7.
4. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Réforme du transport par taxi, pour des services de taxi de meilleure qualité - Document de consultation*, Ministère des Transports du Québec, juillet 1999, page 8.
5. François MAJOR, Erwin ROY et Jacques VUILLE, *Taxi collectif et minibus bilan des principales expériences québécoises*, Ministère des Transports du Québec, 1989, (collection Études et recherches en transports, systèmes de transport), fiche analytique.
6. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Direction du transport terrestre des personnes, Service du conseil, de l'expertise et du soutien aux partenaires.
7. Marc-A. SAINT-AMAND, *Les nouveaux rythmes urbains : leurs conséquences sur les déplacements et la mobilité présentation sur le transport en commun à Lyon, France – Seizièmes entretiens du Centre Jacques Cartier*, Rimouski, 1er décembre 2003, page 1.
8. Marc-A. SAINT-AMAND, (2003) (*op. cit.*).
9. Veuillez noter que les montants présentés dans ce rapport sont en dollars canadiens.
10. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Direction du transport terrestre des personnes, Service du conseil, de l'expertise et du soutien aux partenaires.
11. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, guide et modalités d'application*, Ministère des Transports du Québec, 2003, pages 3 et 4.
12. Regroupement de municipalités créé au début des années 1980 aux fins de planification de l'aménagement du territoire et de développement économique et social.

13. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Transport adapté, pour une meilleure accessibilité des services, révision du cadre organisationnel et financier - Document de consultation*, Ministère des Transports du Québec, automne 2000, page 6.
14. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*, Ministère des Transports du Québec, 2001, page 1.
15. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Réforme du transport par taxi, pour des services de taxi de meilleure qualité - Document de consultation*, Ministère des Transports du Québec, juillet 1999, page 8.
16. Territoire de taxi qui regroupe parfois plusieurs municipalités.
17. QUÉBEC. *Loi concernant les services de transport par taxi*, L.R.Q., chapitre S-6.01, 2001.

## BIBLIOGRAPHIE

- QUÉBEC. Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., chapitre S-6.01, 2001.
- MAJOR, François, Erwin ROY et Jacques VUILLE, *Taxi collectif et minibus bilan des principales expériences québécoises*, Ministère des Transports du Québec, 1989, 44 p. (collection Études et recherches en transports, systèmes de transport).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Innovation Transport, bulletin scientifique et technologique, Québec, n° 14, décembre 2002, 36 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *La mise en commun des services de transport collectif, premier bilan des projets pilotes*, Direction du transport terrestre des personnes, septembre 2002, 23 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, guide et modalités d'application, 2003, 14 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, 2001, 23 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Réforme du transport par taxi, pour des services de taxi de meilleure qualité - Document de consultation, juillet 1999, 47 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Transport adapté, pour une meilleure accessibilité des services, révision du cadre organisationnel et financier - Document de consultation, automne 2000, 25 p.
- SAINT-AMAND, Marc-A., *Les nouveaux rythmes urbains : leurs conséquences sur les déplacements et la mobilité*, présentation sur le transport en commun à Lyon, France – Seizièmes entretiens du Centre Jacques Cartier, Rimouski, 1<sup>er</sup> décembre 2003, 9 p.
- TRUDEL, Michel, *De nouvelles avenues pour le taxi*, Ministère des Transports du Québec, 1982, 44 p.
- TRUDEL, Michel. « *Évaluation du plan de rachat de permis de taxi à Montréal* », Conférence de l'Association internationale des responsables de la réglementation du transport, Ministère des Transports du Québec, Nassau, Bahamas, 11 au 14 octobre 1994, 11 p.
- TRUDEL, Michel, « *Le soutien à la qualité et à la diversité des services de taxi au Québec* », Conférence du VII<sup>e</sup> Congrès de la Confédération européenne des taxis, Donostia, San Sebastian, Espagne, février 1995, 23 p.

TRUDEL, Michel. « *Le taxi : une ressource omniprésente pour le transport des personnes à mobilité réduite* », Le développement intégré des transports dans un projet de société : exposé des communications : 27<sup>e</sup> congrès annuel de l'A.Q.T.R., Ministère des Transports du Québec, Sherbrooke, 12 au 15 avril 1992, p. 377-384.

TRUDEL, Michel. « *Le TAXIBUS de Rimouski : un service municipal de transport collectif par taxi* », Conférence de l'Association internationale des responsables de la réglementation du transport, Ministère des Transports du Québec, Strasbourg, France, 6 au 9 octobre 1996, p. 243-252.

TRUDEL, Michel, *Le transport collectif par taxi : des formules qui s'adaptent à la demande*, avril 1995, 9 pp.



**(DÉ-)RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS :  
RÉALITÉS EUROPÉENNES**

**Jon-Terje BEKKEN**  
**Institute of Transport Economics (TOI)**  
**Oslo**  
**NORVÈGE**



## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION .....	37
2. CADRE CONCEPTUEL.....	38
2.1. Diversité des approches réglementaires applicables aux différents segments du marché.....	38
2.2. Différences dans l'organisation du marché.....	39
2.3. Formes de réglementation .....	39
3. APPROCHES RÉGLEMENTAIRES EUROPÉENNES .....	42
3.1. Barrières directes à l'entrée .....	42
3.2. Barrières indirectes à l'entrée .....	47
3.3. Réglementation des tarifs.....	49
4. ANALYSE DE CERTAINES RÉFORMES .....	51
4.1. Déréglementation et re-réglementation américaines.....	51
4.2. Suède : déréglementation totale et relèvement du niveau de qualité.....	52
4.3. Nouvelle-Zélande : déréglementation sur mesure.....	53
4.4. Irlande : changements brutaux et explosion du nombre de taxis .....	54
4.5. Pays-Bas : déréglementation progressive.....	55
4.6. Norvège : déréglementation des tarifs et contrôle de la qualité .....	56
4.7. Conséquence des réformes.....	57
5. RÉSUMÉ, CONCLUSIONS ET ÉTUDES À POURSUIVRE.....	59
5.1. L'offre .....	59
5.2. Tarifs .....	59
5.3. Qualité du service.....	60
5.4. Évolution de la réglementation du secteur des taxis .....	60
5.5. Poursuite du débat et des recherches.....	61
NOTES .....	62
BIBLIOGRAPHIE.....	63

Oslo, février 2005



## 1. INTRODUCTION

Le secteur des taxis est l'un des seuls où les réglementations quantitatives et tarifaires restent largement répandues. Les comparaisons internationales font toutefois apparaître que ces réglementations varient considérablement tant d'un pays à l'autre qu'à l'intérieur de chacun d'eux. Le présent rapport a deux grands objectifs : il veut, en premier lieu, décrire la philosophie qui sous-tend les réglementations actuellement en vigueur en Europe pour attirer l'attention sur certaines de leurs caractéristiques et, en second lieu, montrer les changements qu'elles ont connus ainsi que le sens dans lequel elles évoluent en Europe.

Le rapport s'appuie principalement sur deux études comparatives réalisées par l'Institut d'économie des transports à la demande l'une de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'autre de l'*Office of Fair Trading* (Office de promotion de la loyauté commerciale) (OFT) britannique. Ces deux études analysent la situation de janvier 2003. L'étude demandée par l'IRU (Bekken, 2003) analyse les dispositions qui régissent les aspects clés du secteur des taxis, à savoir l'accès à la profession, l'accès au marché et les centres de dispatching, ainsi que leur impact sur la qualité du service assuré dans 13 pays européens. Elle porte sur les systèmes tant réglementés que déréglementés et intermédiaires. L'étude demandée par l'OFT (Bekken et Longva, 2003) avait pour but de tirer des changements apportés à la réglementation du marché des taxis partout dans le monde des enseignements propres à alimenter la réflexion sur le marché britannique. Elle fait partie d'une étude de plus grande envergure portant sur le marché britannique où les taxis opèrent sous le couvert d'une licence. Le rapport a dans une certaine mesure été mis à jour par prise en compte de certains changements récents, mais pourrait bien ne pas faire écho à des changements qui sont intervenus ces deux dernières années.

La description des régimes réglementaires proposée dans le rapport se fonde sur des informations recueillies dans plusieurs villes et pays ainsi qu'au cours d'entrevues avec des représentants de la profession. Quelques autorités en ont également fournies. Pour ce qui est des enseignements à tirer des exercices de déréglementation, le rapport se fonde sur des sources indirectes. Les arguments avancés à l'appui ou à l'encontre de la déréglementation sont malheureusement souvent imprégnés de l'esprit des théories développées au sujet du rôle des pouvoirs publics. Ce même esprit influe aussi sur beaucoup d'ouvrages traitant de la réglementation du secteur des taxis. Les théories doivent, pour gagner en force, s'appuyer sur des données empiriques, mais les études empiriques du monde des taxis restent malheureusement rares. La raison pourrait en être qu'il est difficile de recueillir les informations nécessaires.

Le rapport commence par tracer un cadre conceptuel pour clarifier les différentes philosophies réglementaires et quelques caractéristiques importantes du marché. Ce marché n'est pas homogène et se compose au contraire de plusieurs segments qui peuvent, jusqu'à un certain point, nécessiter des approches différentes. Après avoir décrit le cadre réglementaire, le rapport présente les réglementations adoptées dans plusieurs villes européennes et se termine par un résumé des changements qui y ont été apportés ainsi que par une évocation des tendances observables dans cette évolution.

## 2. CADRE CONCEPTUEL

Les taxis et autres voitures louées avec chauffeur assurent un service très "local". La majorité des courses s'effectuent dans une ville, commune ou région. Les taxis qui sortent de leur zone y reviennent généralement le plus vite possible. Ceci n'a rien d'étonnant, étant donné que les déplacements plus longs peuvent s'effectuer par d'autres moyens, tels que l'autocar ou le train. Cette focalisation sur le local a pour conséquence que le secteur des taxis et son cadre réglementaire ont connu des évolutions très divergentes en Europe et dans le reste du monde ainsi que, dans une certaine mesure, à l'intérieur des différents pays. Eu égard à la disparité des situations de départ et aux dissemblances observables entre les villes et les pays, il n'est pas surprenant que les résultats des réformes diffèrent. Certaines villes se sont appliquées à barrer directement l'accès au marché en limitant le nombre de véhicules ou même en autorisant la revente des licences (Paris, New York et, jusqu'en 2001, Irlande), tandis que d'autres ont préféré barrer plus indirectement l'accès au secteur (Suède). En ce qui concerne les tarifs, seules quelques villes (Oslo, en Suède) les ont déréglementés.

Le secteur des taxis ne se contente pas de se confiner sur des marchés très locaux où la concurrence extérieure reste faible, mais se compose en outre de différents segments qui pourraient bien, comme il le sera exposé par la suite, nécessiter des réglementations différentes.

Le secteur des taxis témoigne d'une extrême complexité due à la multiplicité des approches réglementaires et des structures institutionnelles qui s'y côtoient. Bon nombre des ouvrages qui traitent du secteur des taxis le considèrent malheureusement comme homogène et ignorent la complexité de ses sous-marchés ainsi que la diversité de ses structures institutionnelles ou ses différences régionales. Il s'en suit qu'une petite partie seulement de ces ouvrages tente d'identifier et de définir les services, les acteurs et les marchés en cause.

### 2.1. Diversité des approches réglementaires applicables aux différents segments du marché

Le secteur des taxis se divise en trois grands segments, à savoir le **segment des taxis à poste fixe**, le **segment des taxis maraudeurs** et le **segment des radio-taxis**. Les deux premiers constituent ensemble le segment des taxis opérant depuis la voie publique (taxis ordinaires). Les trois segments peuvent requérir des approches réglementaires différentes.

Les taxis à poste fixe et les taxis maraudeurs sont des spécificités du secteur. Ils ont plus de points communs avec le marché des produits frais qu'avec d'autres marchés. La prise de décisions souffre manifestement de certains problèmes, notamment d'information, dans ces deux sous-secteurs qui se caractérisent, en règle générale, par leur grand nombre d'offrants et de consommateurs. Comme ils sont tous petits, la situation semble idéale pour arriver à une solution efficiente conforme aux lois du marché. Les problèmes d'imperfection ou d'asymétrie de l'information sont toutefois fréquents. La nature spatiale de ces segments de marché est aussi source de problèmes, tandis que la règle du "premier entré, premier sorti" peut y entraver le libre jeu de la concurrence. Il s'en suit que l'application des lois du marché à ces deux segments pose problème.

Sur le marché des radio-taxis, les consommateurs sont mieux armés pour trouver le service et le niveau de qualité souhaités à un prix acceptable. Comme les centres de dispatching peuvent réaliser de grandes économies d'échelle, le problème pourrait résider dans la prévention des comportements monopolistiques. L'inégalité des dimensions de ces segments pourrait expliquer l'inégalité des résultats de la réforme des réglementations.

## 2.2. Différences dans l'organisation du marché

Dans certains pays, dont le Royaume-Uni, le secteur des taxis est soumis à une réglementation duale qui permet de différencier les voitures louées avec chauffeur des taxis. La principale différence entre ces deux types de véhicules réside dans le fait que les voitures louées avec chauffeur ne sont pas autorisées à chercher des clients sur la rue et peuvent uniquement fournir des services qui ont fait l'objet d'un arrangement préalable. Il importe de faire la différence entre les systèmes habituels à niveau unique qui assujettissent tous les segments du marché à une seule et même réglementation et les systèmes duaux dans lesquels les radio-taxis sont habituellement moins réglementés et peuvent souvent être exposés à la concurrence des voitures louées avec chauffeur.

Dans certains pays, quelques grands opérateurs emploient un grand nombre de chauffeurs alors que dans la plupart des pays européens, les chauffeurs-propriétaires sont la règle (Bekken, 2003), c'est-à-dire que l'exploitant du véhicule le conduit lui-même tout le temps ou la plupart du temps. Il importe également d'être attentif au degré de concentration ou de fragmentation observable dans les deux sous-secteurs des taxis et des voitures louées avec chauffeur au niveau tant des opérateurs que du dispatching. Dans plusieurs villes et pays, la réglementation est telle qu'il n'y subsiste qu'un seul centre de dispatching ou que les opérateurs n'y sont autorisés qu'à exploiter un seul véhicule. Le secteur est dans ce cas immanquablement fragmenté. Plusieurs études (dont Bekken, 2003) montrent que dans la plupart des pays, le secteur est très fragmenté alors même que rien n'y limite la taille des opérateurs. La raison pourrait en résider dans le fait qu'il s'agit d'un métier dans lequel les travailleurs non qualifiés peuvent s'élever au rang de patron plus facilement que dans d'autres et dans lequel il est possible d'être son propre patron et de gérer à la fois son véhicule et son temps.

Il importe aussi, comme il l'a déjà été souligné ci-dessus, de distinguer clairement les *chauffeurs-propriétaires* des autres opérateurs, parce que les indépendants et les entreprises peuvent être soumis à des régimes différents. Certains pays, notamment la Norvège et l'Irlande, exigent que tous les opérateurs soient aussi chauffeurs et toutes les obligations auxquelles les chauffeurs de taxi sont soumis y sont donc également applicables aux opérateurs.

## 2.3. Formes de réglementation

Le secteur des taxis peut, comme Toner (1997) l'a montré, être régi par trois types de réglementation différents. Toner parle de réglementation quantitative portant octroi de droits de monopole, de fixation de conditions d'entrée et, enfin, de contrôle des tarifs. Fidèle à l'idée qu'il avait défendue en 1993, l'auteur du présent rapport a déplacé quelque peu la ligne de démarcation entre les deux premiers types en tenant compte du fait qu'une réglementation quantitative constitue une barrière à l'entrée et que, dans la majorité des villes étudiées, les droits de monopole octroyés ne sont pas absolus. Il a donc réparti les réglementations appliquées au secteur des taxis en trois groupes, à savoir : a) les barrières directes à l'entrée ; b) les barrières indirectes à l'entrée ; et c) les réglementations tarifaires. Les barrières directes sont celles qu'élèvent les réglementations quantitatives et qualitatives

qui pèsent sur les opérateurs. Les barrières indirectes couvrent toutes les autres dispositions qui entravent l'entrée. Les conditions auxquelles les chauffeurs de taxi et les véhicules doivent répondre sont importantes à cet égard.

### 2.3.1. *Barrières directes à l'entrée*

L'offre de services de taxi postule la mise en service d'un véhicule par un opérateur (ou propriétaire). Les barrières directes à l'entrée procèdent de dispositions quantitatives qui limitent la taille du marché (nombre d'opérateurs ou de taxis par opérateur) ou de normes qualitatives auxquelles les opérateurs admis à accéder au marché doivent répondre. Ces dispositions et ces normes entravent directement l'accès au secteur des taxis. Les premières impliquent l'octroi d'un droit de monopole pour la fourniture des services et les secondes celui d'un droit de monopole pour l'exercice du métier d'opérateur de taxis. Les nouveaux opérateurs doivent satisfaire aux normes qualitatives avant de pouvoir s'attaquer aux restrictions quantitatives.

Les *réglementations quantitatives* limitent en quelque sorte le nombre de taxis admis à circuler (accès au marché) et, partant, l'offre qui s'exprime sur le marché des taxis. Le degré de réglementation va des marchés totalement fermés auxquels aucun nouvel entrant n'est autorisé à accéder jusqu'aux marchés où le nombre d'opérateurs n'est pas limité en passant par tous les stades intermédiaires possibles. La réglementation se traduit généralement par la mise en place d'un régime de licences. Les modalités de délivrance des licences sont un révélateur capital de la rigueur de la réglementation de l'accès au marché. Il importe d'être attentif, non seulement à la teneur, mais aussi au degré de rigueur de la réglementation. Une réglementation très souple de l'accès au marché peut avoir beaucoup en commun avec la liberté d'accès.

Les réglementations quantitatives sont légion dans le secteur des taxis. Elles limitent le risque de concurrence pour les opérateurs en place. Ceci peut créer une rente de rareté "récoltable" à la revente des licences. Il arrive aussi que les licences soient inaliénables et délivrées par les pouvoirs publics sur la base de certains critères tels que l'ancienneté ou par tirage au sort.

Les licences sont souvent assorties de certaines conditions et sont alors révocables, si ces conditions ne sont pas remplies. Au nombre de ces conditions figurent communément la limitation de la zone de chalandise, un plafonnement du nombre de licences octroyées à un opérateur ou l'affiliation obligatoire à un centre de dispatching.

Tous les opérateurs doivent remplir les *conditions qualitatives d'accès à la profession d'exploitant de taxis* avant de pouvoir l'exercer. Ces conditions s'appliquent donc directement à ceux (aux opérateurs) qui veulent entrer sur le marché. Elles s'ajoutent généralement à la réglementation de l'accès au marché dont elles diffèrent par le fait que cette réglementation peut être sans appel, alors que tout le monde peut essayer de satisfaire aux normes qualitatives. Ces deux formes de réglementation doivent néanmoins être associées, parce que c'est ensemble qu'elles constituent les barrières directes à l'entrée. Le rapport entre les normes de qualité et les règles quantitatives détermine le nombre et la qualité des opérateurs en présence sur le marché. Des règles quantitatives strictes rendent les nouvelles entrées rares et peuvent rassurer les opérateurs chevronnés, mais peuvent aussi faire obstacle aux effets positifs potentiels de la concurrence. Les normes qualitatives peuvent quant à elles apporter l'assurance que les opérateurs arrivent à un niveau minimum de compétence et de qualité.

L'Union Européenne ayant décidé de libéraliser son économie, le Conseil a arrêté sa Directive 96/26 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route dans le but de remplacer les règles quantitatives par des règles qualitatives. La

Directive 98/76/CE modifiant la Directive 96/26/CE va plus loin dans ce sens. Elle ne s'applique pas directement au secteur des taxis, mais elle est quand même importante, parce que plusieurs pays européens s'en sont inspirés pour rédiger les lois et règlements applicables à leurs exploitants de taxis. La Directive fixe les conditions de capacité professionnelle, de capacité financière et d'honorabilité auxquelles les opérateurs doivent répondre. Ce sont aussi les conditions qualitatives les plus courantes auxquelles tous les chefs d'entreprise doivent répondre.

### 2.3.2. *Barrières indirectes à l'entrée*

Les barrières indirectes à l'entrée agissent sur des paramètres autres que les opérateurs en présence sur le marché. Toutes les exigences imposées à une branche d'activité influent sur le coût de l'entrée et constituent donc des barrières, indirectes et de hauteur variable, à l'entrée.

Les *conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi* sont la barrière indirecte à l'entrée la plus répandue. Le candidat chauffeur de taxi doit en règle générale justifier de certaines qualifications. Le candidat qui présente les qualifications nécessaires pour accéder à la profession reçoit une licence ou un autre document équivalent. Il doit souvent aussi remplir des conditions d'ordre professionnel (connaissance de la zone, etc.), médical et moral (casier judiciaire, etc.) avant de pouvoir obtenir sa licence. L'imposition de conditions strictes peut empêcher des opérateurs de développer leurs activités et réglemente de ce fait indirectement les dimensions du marché, puisque le nombre de chauffeurs disponibles limite le volume des services que l'opérateur peut assurer. Le "*Knowledge*", nom de l'examen de connaissance de la topographie de la ville que les candidats chauffeurs de taxi londoniens doivent passer, en est un exemple. Les conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi font parfois aussi office de conditions qualitatives d'accès pour les opérateurs, étant donné que ceux-ci doivent, en vertu de la loi, être des chauffeurs de taxi.

Les *autres conditions de qualité et de service* concernent la qualité des services offerts et le service même. La plupart de ces conditions s'appliquent aux véhicules, à leurs conducteurs et aux opérateurs. Ce genre de conditions est la règle dans la plupart des entreprises qui fournissent des services personnels, y compris donc dans le secteur des taxis. Leur principale raison d'être est d'assurer un niveau minimum de qualité du service. La loi peut aussi garantir un niveau prédéterminé de service à différents groupes de consommateurs. Les conditions de qualité et de service ont souvent servi à tempérer les effets négatifs d'une concurrence féroce.

### 2.3.3. *Réglementation tarifaire*

La réglementation des tarifs est source de controverses. L'approche du problème varie d'un pays à l'autre. Les différences entre les politiques de fixation, d'une part, et de liberté, d'autre part, des prix sont importantes, mais il y a aussi d'autres formules intermédiaires, telles que les prix maxima et minima, à prendre en considération.

L'information est une dimension clé du problème. La concurrence par les prix n'a en théorie de sens que si les consommateurs peuvent connaître le prix d'avance et le comparer à d'autres. Cette possibilité se vérifie rarement dans certains segments du marché des taxis. Il importe aussi de mieux cerner les différents segments du marché, afin d'évaluer les effets de la réglementation des tarifs. La concurrence par les tarifs peut difficilement s'exprimer dans certains segments alors que ces tarifs sont la source principale de la concurrence dans d'autres.

### 3. APPROCHES RÉGLEMENTAIRES EUROPÉENNES

Les taxis desservant essentiellement des marchés locaux et nationaux, ce secteur a évolué dans des sens extrêmement divergents. Plusieurs villes ou pays ont opté pour les barrières directes à l'entrée en limitant le nombre de taxis admis à circuler et autorisé la cession des licences (France, quelques villes américaines telles que New York, Irlande jusqu'en 2001). D'autres pays ont préféré les barrières indirectes à l'entrée et imposé diverses obligations aux opérateurs et aux chauffeurs de taxis. Les divergences sont moindres sur le plan de la réglementation des tarifs. La majorité des villes ont à tout le moins un régime de plafonnement des tarifs, mais d'autres ont mis en place un système dual qui permet à certains segments du secteur de fixer librement leurs prix sous certaines conditions. La description des approches réglementaires européennes se modèlera sur la structure du chapitre précédent.

#### 3.1. Barrières directes à l'entrée

Dans l'analyse des barrières directes à l'entrée, il importe d'être attentif, non seulement à l'existence éventuelle de règles relatives au nombre de taxis, mais aussi à la rigueur de ces règles. Les barrières réelles à l'entrée peuvent dans une certaine mesure être plus rigides dans les villes où l'accès est régi par des règles indirectes strictes que dans celles où l'accès est largement libre.

##### 3.1.1. Règles quantitatives

Le Tableau ci-après fait la synthèse des règles quantitatives applicables au nombre d'opérateurs de taxis dans certains pays et villes d'Europe. Il fait apparaître en outre que plusieurs pays ont délégué le pouvoir réglementaire aux autorités locales.

Tableau 1. Règles quantitatives en vigueur dans certains pays européens

Lois nationales régissant l'accès au marché		Pas de lois nationales (les décisions sont prises par les autorités locales)
Réglementation du nombre d'opérateurs	Pas de réglementation du nombre d'opérateurs	
N, FIN, D, F, E	S, NL, IRL, A, H	GB (pas de réglementation à Londres), B, CH

Source : Bekken, 2003.

Le Tableau montre que les lois nationales imposent la liberté d'accès au marché en Suède (S), aux Pays-Bas (NL), en Irlande (IRL), en Autriche (A) et en Hongrie (H) et que le pouvoir législatif est délégué aux autorités locales en Grande-Bretagne (GB), en Belgique (B) et en Suisse (CH), avec ce

que cela peut entraîner de divergences entre les régions. L'accès au marché est réglementé à Bruxelles, alors que le nombre d'opérateurs n'est pas limité à Londres et à Genève. En Norvège (N), en Finlande (FIN), en Allemagne (D), en France (F) et en Espagne (E), l'accès est régi par des lois nationales, mais la détermination du nombre de licences est en fait souvent déléguée aux autorités locales ou régionales.

La majorité des pays ne réglementent pas l'accès, mais imposent certaines conditions aux opérateurs qui veulent entrer sur le marché.

#### *Détermination du nombre de licences*

La réglementation quantitative est dans certains cas proche d'un **plafonnement** du nombre de taxis qui peut à l'extrême ne pas être modifiable à court terme. La ville de Paris a adopté un système assez semblable à ce régime de plafonnement : le nombre de taxis est fixé, mais le Maire peut délivrer des nouvelles licences dans certaines circonstances et jamais dans des délais très courts. La ville de Dublin avait eu elle aussi un système de plafonnement jusqu'à la déréglementation de 2000. Fingleton, Evans et Hogan (1998) signalent que le nombre de licences n'a augmenté qu'une seule fois à Dublin entre 1978 et 1998, en l'occurrence de 7.6 pour cent en 1992. Le plafonnement se retrouve aussi à Bruxelles, où le nombre de véhicules transportant des personnes handicapées ou des retraités et de véhicules écologiques est toutefois autorisé à augmenter. En dehors de l'Europe, l'exemple de plafonnement le plus souvent cité est celui du système des macarons de New York.

Même si le nombre de taxis n'est pas plafonné, il ne s'en suit pas nécessairement que tous ceux qui remplissent les conditions requises vont obtenir une licence. Les licences sont généralement délivrées sur la base de certains critères et le nombre de taxis exploités sous leur couvert est déterminé dans certains cas sur la base de critères objectifs tels que, par exemple, le rapport au nombre d'habitants. Ces paramètres sont facilement observables et le nombre de licences est calculé plus ou moins au départ de ces observations. Le résultat des calculs est donc facile à transposer dans les faits. Les **critères objectifs** de délivrance des licences ne semblent pas être chose courante en Europe (Bekken, 2003). Quelques villes allemandes ont ainsi établi un rapport entre le nombre de courses et de taxis et le nombre de leurs habitants. Par ailleurs, la Région flamande de la Belgique a voulu fixer le rapport à une licence par 1 000 habitants, avec une marge de variation de 20 pour cent.

Les **critères subjectifs** sont les critères de délivrance des licences les plus courants. Dans les pays qui ont opté pour ce genre de critères, les autorités évaluent le degré de nécessité d'une augmentation ou diminution du nombre de licences. Ces critères s'expriment souvent en termes de besoin général, d'excès de la demande, de profit excessif des chauffeurs de taxis ou d'autres paramètres sociétaux. Les différences effectives entre critères objectifs et subjectifs peuvent être faibles. Des études ou des enquêtes peuvent être réalisées pour rendre les décisions plus "objectives", mais ce sont toujours les administrations ou les hommes politiques qui ont le dernier mot. La plupart des études de cas évoquées dans Bekken (2003) révèlent que les critères subjectifs sont la base réelle des décisions, mais quelques-unes d'entre elles constatent que des études ou des enquêtes ont dû être effectuées avant la mise en œuvre de certains changements.

#### *Destinataires des nouvelles licences*

Là où l'accès au marché est réglementé, les licences ne sont pas délivrées automatiquement aux opérateurs qui remplissent les conditions qualitatives imposées. Il faut d'abord décider d'augmenter le nombre de licences et ensuite, lorsqu'il a été décidé d'élargir le marché, définir les critères sur la base desquels il sera décidé à qui accorder l'accès. Cette décision peut tout aussi bien être dite "objective"

que "subjective". L'ancienneté et l'inscription sur la liste d'attente sont des exemples typiques de critères objectifs. Le degré de subjectivité augmente quand les autorités doivent évaluer les candidatures sans s'appuyer sur des critères objectifs. Dans les villes étudiées par Bekken (2003), l'ancienneté et la date d'inscription sur la liste d'attente étaient les critères objectifs d'octroi des licences les plus couramment retenus. Toner (1997) constate qu'il en est de même pour les autorités locales britanniques.

### *Caractéristiques des licences*

Les licences sont fréquemment assorties de certaines conditions dont les plus évidentes sont les conditions de validité et d'aliénabilité. Elles présentent cependant aussi beaucoup d'autres caractéristiques qui varient d'un pays à l'autre. Certains pays contraignent très strictement les titulaires d'une licence dans l'exercice de leurs activités.

Dans la plupart des pays, l'aire de validité des licences ne s'étend pas à l'ensemble du territoire national et se limite à une zone donnée, qui se confond souvent avec le territoire qui relève d'une autorité locale. Les opérateurs ne sont souvent autorisés à charger des passagers que dans cette seule zone. En Finlande, les taxis peuvent charger des passagers sur l'ensemble du territoire, mais la loi contraint leurs chauffeurs à rejoindre leur "zone d'attache" le plus rapidement possible. Ces limitations du droit de charger des passagers se retrouvent même, comme le cas de la Hongrie le démontre, dans des pays et des villes qui ne réglementent pas le nombre d'opérateurs. D'autres formes de restriction peuvent produire des effets similaires : en Suède par exemple, l'aire de validité des licences est limitée par le fait que leurs titulaires doivent passer un examen de connaissance de la topographie locale.

L'opérateur peut agrandir sa flotte de deux façons différentes. Il peut, d'une part, l'agrandir sans acquérir de nouvelles licences, ce qui permet au titulaire d'une licence d'augmenter son offre sans difficulté. Dans toute l'Autriche et à Bruxelles, plusieurs véhicules peuvent être exploités sous le couvert d'une seule licence<sup>1</sup>. Dans les deux cas, le titulaire d'une licence doit suivre toute une procédure formelle de demande qui, à Bruxelles notamment, permet de limiter le nombre de véhicules. La plupart des villes et pays étudiés par Bekken (2003) signalent que les licences ne sont valables que pour un seul véhicule. L'opérateur peut, d'autre part, aussi développer ses activités en acquérant plusieurs licences. Dans la plupart des cas examinés, les opérateurs ne sont pas limités à un nombre donné de licences et sont libres de développer leurs activités, s'ils obtiennent des licences supplémentaires. En Norvège et au Danemark, le nombre de licences qu'un opérateur peut détenir est limité. Les opérateurs ne peuvent détenir qu'une seule licence ordinaire, mais un système de licences de réserve leur permet d'obtenir, dans certaines conditions, une seconde licence.

La Norvège est, d'après Bekken (2003), le seul pays où les titulaires d'une licence doivent se lier à un centre de dispatching. Les titulaires d'une licence sont donc associés à un centre de dispatching et seuls quelques-uns d'entre eux sont autorisés à changer de centre de dispatching chaque année. Il s'en suit qu'aucun nouveau centre de dispatching ne peut s'installer si le nombre de licences n'augmente pas.

### **3.1.2. Conditions qualitatives d'accès à la profession d'exploitant de taxis**

Les conditions qualitatives sont en règle générales définies au niveau national. La Belgique, la Suisse et la Grande-Bretagne sont les seuls pays où les autorités locales ou régionales sont habilitées à le faire elles-mêmes. La Belgique a une réglementation nationale pour les régions qui n'ont pas légiféré en la matière. En Suisse, la réglementation des taxis est affaire des cantons, mais les

opérateurs n'en sont pas moins tenus d'être des chauffeurs et de remplir les conditions auxquelles ceux-ci doivent répondre. En Grande-Bretagne, les autorités locales sont libres d'imposer des restrictions aux opérateurs.

Il convient d'attirer l'attention sur la situation particulière des chauffeurs-proprétaires. Ceux-ci doivent généralement, à la différence des opérateurs "ordinaires", se soumettre à un double régime, à savoir celui qui s'applique aux opérateurs et celui qui s'applique aux chauffeurs. Les chauffeurs-proprétaires sont en outre souvent assimilés à des indépendants. Dans beaucoup de pays, les chauffeurs indépendants ne sont pas soumis au même régime que les chauffeurs salariés. En matière de temps de travail par exemple, les chauffeurs salariés sont soumis à des règles plus strictes que les indépendants. En Finlande, en Norvège, en Irlande, en Espagne et à Genève, tous les opérateurs de taxis doivent aussi être chauffeurs et sont donc tous des chauffeurs-proprétaires. Il s'en suit que les règles applicables aux chauffeurs de taxis s'y appliquent aussi indirectement aux opérateurs.

La *virginité du casier judiciaire* est l'une des conditions qualitatives d'accès à la profession les plus courantes. Il y a à cela plusieurs raisons. La criminalité en col blanc est une réalité admise du secteur des taxis et l'imposition de conditions relatives au casier judiciaire des opérateurs est un moyen important de la prévenir. Les moyens de lutte contre la criminalité dont les passagers sont directement victimes se trouvent plutôt du côté des règles applicables aux chauffeurs, puisque ce sont ces derniers qui sont en contact direct avec les passagers. Il est toutefois aussi indispensable, pour assurer la sécurité des passagers, que les opérateurs disposent des moyens nécessaires pour sanctionner les chauffeurs. En France, il n'y a pas de référence directe au casier judiciaire des opérateurs, mais ceux-ci doivent remplir les mêmes conditions que tous les autres chefs d'entreprise. La vérification du casier judiciaire est en outre prévue pour les chauffeurs.

Les conditions de *capacité professionnelle* sont un moyen important d'assurer le professionnalisme des opérateurs. La plupart des pays incluent dans leurs conditions de capacité professionnelle la connaissance des lois et règlements applicables au secteur, des règles de gestion d'une entreprise, des règles de tenue des comptes et des principes économiques. La plupart des pays étudiés par Bekken (2003) subordonnent l'accès à la profession à la réussite d'un examen écrit. La France et l'Irlande sont seules à ne pas imposer ce genre de conditions à l'échelon national, tandis qu'en Belgique, en Suisse et en Grande-Bretagne, les autorités locales ont tout pouvoir d'en imposer. A Genève et à Londres, il faut toutefois passer un examen écrit. A Genève, les conditions s'imposent indirectement par le canal de la licence que le chauffeur de taxi doit obligatoirement détenir. A Bruxelles, il faut un certificat attestant de la maîtrise de connaissances professionnelles élémentaires. Ce certificat est remis à toutes les personnes qui ont accompli certaines études avec fruit ou conduisent un taxi depuis trois ans au moins. En Irlande, les conditions sont également indirectes en ce sens que les opérateurs sont tenus d'avoir une licence de chauffeur de taxi valable. La "*Gardai*" (police) doit en outre attester de l'honorabilité du chauffeur. Pour devenir chauffeur de taxi à Dublin, l'intéressé doit également passer un examen écrit. La Norvège n'imposait pas de condition de capacité professionnelle avant 2003, mais la nouvelle loi sur les transports adoptée en 2003 incorpore les dispositions de la Directive 96/26 de l'Union Européenne qui imposent l'assistance à un cycle de cours et la réussite d'un examen écrit.

Dans plusieurs pays, les opérateurs doivent remplir des *conditions financières* ou économiques. Ces conditions peuvent être très différentes et aller de la possession de capital propre jusqu'à l'obtention de garanties bancaires ou financières. Les opérateurs peuvent évidemment se retrouver de ce fait dans des situations différentes. Il peut ainsi leur être plus facile d'obtenir des garanties bancaires que de rassembler du capital propre. Les redevances de délivrance des licences et les obligations imposées en matière de gains annuels sont aussi des obligations financières, même si le risque se

limite à la perte de la licence. Certains pays prévoient en outre une "évaluation" de la stabilité économique des candidats opérateurs qui, le plus souvent, se ramène à une vérification de l'expérience qu'ils ont acquise en matière de gestion d'entreprises et de l'état des dettes qu'ils avaient contractées précédemment.

Les conditions de solvabilité varient considérablement. La Suède est, de tous les pays étudiés par Bekken (2003), celui dont le régime financier est le plus sévère et qui va même au-delà de ce qu'exige la Directive 96/26 de l'Union Européenne<sup>2</sup>. Les autres pays qui ont fait état d'exigences financières substantielles sont l'Autriche (€7 500), l'Allemagne (€2 250) et la Norvège (€9 000). La situation de la Norvège est paradoxale : quoique le pays ne soit pas membre de l'Union Européenne, ses nouvelles lois relatives aux opérateurs de taxis ainsi qu'aux autres entreprises de transport incorporent toutes les dispositions du droit communautaire applicables aux gros véhicules, y compris celles qui concernent les obligations financières. En Irlande, la redevance de délivrance des licences est élevée (€6 350). Jusqu'en janvier 2001, le droit néerlandais imposait un certain volume tant de recettes que d'heures d'activité. En Belgique, les obligations de solvabilité ne portent que sur le paiement antérieur de la TVA et des cotisations sociales, tandis qu'aucune obligation n'est imposée dans d'autres régions belges. L'évaluation de la stabilité économique accorde aussi de l'importance à l'acquittement de la TVA et des cotisations sociales dans d'autres pays.

### **3.1.3. Barrières directes à l'entrée (synthèse)**

Bekken (2003) arrive à la conclusion que le régime suédois d'accès à la profession est le plus strict et qu'il est suivi de près par les régimes norvégien, autrichien et allemand. La Finlande et la Hongrie ont également des exigences plus ou moins proches de celles de la Directive 96/26. En Grande-Bretagne, les différences entre les régions sont trop grandes pour autoriser toute forme de généralisation. Le régime en vigueur à Londres est assez comparable au finlandais. Tous ces régimes ressemblent plus ou moins à celui qu'instaure la Directive 96/26. Les régimes suisses et belges ne sont pas plus susceptibles de synthèse que les régimes britanniques. A Genève, les obligations auxquelles les opérateurs doivent répondre ne sont qu'indirectes en ce sens qu'elles les touchent dans la mesure où ils doivent aussi être chauffeurs. La situation est à peu près identique en Espagne et l'était aussi en Norvège jusqu'à la réforme de 2003. Les conditions qualitatives d'accès à la profession les moins contraignantes se trouvent en Irlande et en France : les opérateurs français n'ont pas à répondre à des conditions propres au secteur des taxis et la principale condition imposée en Irlande concerne la possession d'une licence de chauffeur de taxi.

Les conditions qualitatives d'accès à la profession et le régime d'accès au marché constituent ensemble les barrières directes à l'entrée et doivent donc être analysées ensemble. Bekken (2003) a réparti 13 villes européennes en quatre groupes sur la base de la rigueur de leur régime d'accès au marché et de leurs conditions qualitatives. Cette répartition donne le résultat illustré dans le Tableau ci-après.

Tableau 2. **Rigueur des barrières directes à l'entrée**

		Conditions qualitatives	
		Strictes	Souples
Accès au marché	Restrictions quantitatives	Oslo Helsinki	Bruxelles Madrid Paris
	Pas de restrictions quantitatives	Stockholm Vienne Berlin Londres (Budapest)	Dublin Amsterdam (Genève)

Source : Bekken, 2003.

### 3.2. Barrières indirectes à l'entrée

Les barrières indirectes à l'entrée agissent sur des paramètres autres que les opérateurs présents sur le marché. Toutes les exigences imposées à une branche d'activité influent sur le coût de l'entrée et constituent donc des barrières, indirectes et de hauteur variable, à l'entrée. Les barrières indirectes à l'entrée les plus importantes sont constituées par les conditions auxquelles les chauffeurs de taxi doivent répondre, mais certaines autres conditions qualitatives et conditions de service ont aussi leur importance. Quelques-unes de ces conditions sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

#### 3.2.1. Conditions à remplir par les chauffeurs de taxi

Toutes les villes étudiées par Bekken (2003) font état de conditions auxquelles les chauffeurs de taxis doivent répondre. En Finlande, en Norvège, en Espagne et à Genève, les intéressés doivent avoir une licence de chauffeur de taxi pour pouvoir devenir opérateurs. Les fonctions de chauffeur de taxi et d'opérateur peuvent dans ce cas être considérées comme des échelons successifs d'une carrière en deux paliers : la carrière débute au moment où le candidat remplit les conditions voulues pour être chauffeur de taxi et arrive à son second palier au moment où il peut devenir opérateur.

Dans la plupart des villes, il faut avoir un casier judiciaire vierge pour pouvoir devenir chauffeur de taxi. La réussite d'un examen de connaissances professionnelles est une autre condition fréquemment imposée. Cet examen peut aller de l'épreuve que les autorités locales norvégiennes peuvent organiser jusqu'au "*Knowledge*" londonien qui requiert une connaissance approfondie de la topographie de Londres en passant par toutes les formules intermédiaires imaginables. Si le passage d'un examen écrit est obligatoire, les candidats doivent généralement connaître les lois qui régissent leur activité ainsi que la zone géographique dans laquelle ils l'exerceront. Les principales conditions auxquelles les chauffeurs de taxi doivent répondre en Europe sont répertoriées ci-après.

Tableau 3. Conditions auxquelles les chauffeurs de taxi doivent répondre en Europe

	Vérification du casier judiciaire	Capacité professionnelle (examen)			Certificat médical	Durée de validité de la licence de chauffeur de taxi
		Type d'examen	Test de connaissance de la topographie locale	Autre		
Autriche	X	Écrit	Oui (inclus dans l'examen)		X	Illimitée
Bruxelles	X	Oral et écrit	Oui (inclus dans l'examen)	Épreuve sur route (à l'appréciation des autorités locales)	X	Prorogeable d'année en année
Finlande	X	Écrit	Oui	Fréquentation obligatoire d'un cycle de cours	X	Jusqu'à révocation
France	X	Écrit		Fréquentation obligatoire d'un cycle de cours	X	Une année
Allemagne	X	Écrit	Oui (inclus dans l'examen)		X	Révocable après 5 ans
Hongrie	X	Écrit	Oui (inclus dans l'examen)	Fréquentation obligatoire d'un cycle de cours de 3 semaines	X	Jusqu'à révocation
Irlande	X	Écrit (Dublin)	Non		X	5 ans
Pays-Bas	X	Néant			X	
Norvège	X	(optionnel - écrit)	(Optionnel - au choix des autorités locales)		X	
Espagne	X	Écrit	Oui (inclus dans l'examen)		X	
Suède	X	Écrit	(Optionnel - au choix de l'autorité locale)		X	Jusqu'à révocation
Genève	X	Écrit	Oui		X	Illimitée
Londres	X	Oral	X		X	Renouvelable et révocable après 5 ans

Source : Bekken, 2003.

### 3.2.2. Autres conditions qualitatives et conditions de service

Les conditions qualitatives et les conditions de service concernent la qualité des services offerts et le service même. La plupart de ces conditions s'appliquent aux véhicules, à leurs conducteurs et aux opérateurs. Ces conditions sont la règle dans la plupart des entreprises qui fournissent des services personnels et s'ajoutent aux conditions qualitatives que doivent remplir les opérateurs et les chauffeurs de taxis. Le Tableau ci-après en donne un bref aperçu.

Tableau 4. Principales conditions auxquelles les taxis doivent répondre en Europe

	Conditions de base auxquelles les véhicules doivent répondre		Équipement obligatoire	
	Nombre de places et bagages	Contrôle technique obligatoire	Taximètre et signe distinctif	Autres
Autriche	9 places	Une fois par an	X	
Bruxelles	9 places	Une fois par semestre	X	
Finlande	9 places	Une fois par an	X	
France	9 places	Une fois par an	X	Tachygraphe (dispositif d'enregistrement des heures/km)
Allemagne	9 places	Une fois par an	X	
Hongrie		Une fois par an	X	
Irlande	5 - 9 places	Une fois par an	X	
Pays-Bas		Une fois par an	X	
Norvège	9 places	Non	X	Maxi-taxi à 18 places (sous conditions)
Espagne	Généralement 5 places	Une fois par an	X	
Suède	9 places	Une fois par an	X	
Genève	9 places	Tous les trois ans	X	Tachygraphe
Londres	9 places	Une fois par an + aléatoire	X	

Source : Bekken, 2003.

### 3.3. Réglementation des tarifs

Il importe, dans une analyse de la réglementation des tarifs, d'opérer une distinction entre la structure des tarifs et les tarifs proprement dits, parce que la structure des tarifs peut être réglementée, alors que les tarifs peuvent être fixés librement. Le Tableau ci-après, tiré de Bekken (2003), montre ce qu'était la réglementation des tarifs dans les 13 pays en 2002. Comme les autorités locales disposent en la matière d'un large pouvoir discrétionnaire dans certains de ces pays, notamment en Belgique, en Suisse et en Grande-Bretagne, l'accent a été mis plutôt sur quelques grandes villes.

La réglementation des tarifs est le plus souvent nationale, mais ce sont les autorités locales qui ont généralement le pouvoir de les fixer, sauf en Finlande, en Norvège et aux Pays-Bas où ils sont fixés par l'État. Le Tableau ci-après montre que la majorité des pays imposent l'une ou l'autre forme de réglementation des tarifs. La Suède, seul pays où les tarifs sont entièrement déréglementés, impose par contre la fourniture d'informations détaillées sur les prix aux clients. Quelques villes norvégiennes ont également cessé de réglementer les tarifs.

Tableau 5. **Réglementation des tarifs en Europe**

	Pas de réglementation des tarifs	Réglementation des tarifs		Structure des tarifs	Autres caractéristiques
		Tarifs fixes	Tarifs maxima		
Autriche		X		Détaillés	Libres pour les voitures louées avec chauffeur
Belgique			X		A Bruxelles, les tarifs équivalent à des tarifs fixes
Finlande			X	Obligation d'information	Équivalent à des tarifs fixes
France			X	Détaillés	Les autorités locales fixent les tarifs et leur structure. L'État fixe les taux maximum d'augmentation
Allemagne		X		Détaillés	Libres pour les voitures louées avec chauffeur
Hongrie (Budapest)			X		Équivalent à des tarifs libres. Les autorités locales peuvent réglementer les tarifs
Irlande (Dublin)		X	X		Libres pour les voitures louées avec chauffeur. Les autorités locales peuvent imposer la pratique de tarifs fixes ou maxima
Pays-Bas			X		Libres en cas de réservation par un centre de dispatching
Norvège	X (dans certaines grandes villes)		X		Tarifs libres dans les villes qui comptent plus d'un centre de dispatching
Suède	X			Obligation stricte d'information	
Suisse (Genève)			X		Les autorités locales fixent les tarifs et leur structure
Grande-Bretagne (Londres)		X			Les autorités locales ont la faculté d'intervenir en dehors de Londres. Libres pour les voitures louées avec chauffeur.

Source : Bekken, 2003.

## 4. ANALYSE DE CERTAINES RÉFORMES

Il est temps, après avoir analysé les régimes en vigueur dans plusieurs pays européens, de s'intéresser à quelques exercices de déréglementation. Le présent chapitre fait la synthèse de ce que plusieurs auteurs ont trouvé à dire à leur sujet, en se focalisant sur l'effet des réformes entreprises dans quelques pays européens. Il propose aussi un bref exposé des expériences américaines, étant donné qu'une grande partie des ouvrages qui traitent de la déréglementation du secteur des taxis s'appuie sur ce qui s'est fait aux États-Unis. Il évoque en outre la déréglementation néo-zélandaise, parce qu'elle est très intéressante et peut aider à comprendre les réformes européennes les plus récentes. La synthèse se fonde principalement sur Bekken et Longva (2003).

Les réformes britanniques ont été étudiées par plusieurs auteurs, notamment par Toner (1996 et 1997), et plus récemment par l'Office de promotion de la loyauté commerciale dans son rapport sur la réglementation des services britanniques de taxis sous licence et de voitures louées avec chauffeur (OFT, 2003). L'auteur du présent rapport n'a malheureusement pas pu examiner cette dernière publication et se contentera donc d'évoquer brièvement les recommandations qu'elle formule et les conclusions politiques qui s'en dégagent.

L'Office de promotion de la loyauté commerciale recommande, en se fondant sur son analyse des approches réglementaires observées au Royaume-Uni, d'abroger les dispositions législatives qui habilite les autorités britanniques, autres que londoniennes, responsables de la délivrance des licences à les continger, de promouvoir les meilleures pratiques en matière de règles de qualité et de sécurité, de fixer les tarifs sous la forme de tarifs maxima et d'amener les autorités locales à faciliter l'intensification de la concurrence par les prix sur les marchés des taxis à poste fixe et des taxis maraudeurs. Le Gouvernement ne s'est toutefois pas rallié à cette vision des choses, parce qu'il estimait que les autorités locales restent les mieux placées pour juger des besoins locaux de mobilité et prendre à ce sujet les décisions qui s'imposent à la lumière des réalités locales. Il a donc préféré, au lieu de légiférer, de prendre diverses mesures pour encourager les autorités locales à lever les restrictions en place qu'elles ne peuvent pas prouver être bénéfiques aux consommateurs et les contraindre, si elles estiment devoir en maintenir, à exposer publiquement les raisons de leur choix.

### 4.1. Déréglementation et re-réglementation américaines

Dans la plupart des villes américaines, le secteur des taxis a été réglementé par l'État ou les municipalités à partir de la fin des années 20 ou pendant les années 30 (Teal et Berglund, 1987). La raison doit en être recherchée dans l'exacerbation de la concurrence entraînée, après la Grande Crise, par le fait que le coût de l'accès au secteur des taxis était faible, alors que les emplois étaient difficiles à trouver ailleurs. Plusieurs villes américaines ont déréglementé pendant les années 70 et 80. Les résultats de cette déréglementation du secteur des taxis ont été étudiés par plusieurs auteurs. L'analyse la plus approfondie de ces expériences américaines est celle de Teal et Berglund (1987). Ces derniers ont analysé l'impact de la déréglementation dans six villes qui avaient déréglementé tant l'accès au

marché que les tarifs et avaient rassemblé d'assez bonnes données à ce sujet. Price Waterhouse (1993) ont eux aussi passé en revue les impacts observés dans plusieurs villes américaines. ITRE (1998) et Dempsey (2001) en ont fait de même plus récemment.

La déréglementation a eu, aux États-Unis, pour principal effet immédiat de provoquer un gonflement spectaculaire de l'offre. Il convient toutefois de souligner que cette augmentation de l'offre s'est concentrée essentiellement sur des endroits déjà bien desservis tels que les aéroports et les grandes "gares" de taxis, parce que la plupart des nouveaux entrants étaient des indépendants et donc des opérateurs de petites flottes incapables de servir le marché des taxis appelables par téléphone. Le temps d'attente était en ces lieux déjà très court. L'observation se retrouve chez Teal et Berglund ainsi que chez Price Waterhouse. Dans les trois villes américaines étudiées par ITRE, les conséquences de la déréglementation sont comparables à celles dont il est fait état dans des publications antérieures.

Le nombre de refus de course a augmenté dans les villes américaines déréglementées. Teal et Berglund estiment que l'amélioration du service n'a donc été que marginale pour la clientèle et réfutent ainsi la thèse de Frankena & Pautler (1984) selon laquelle l'amélioration du service est la suite inévitable de nouvelles entrées. Price Waterhouse fait aussi état d'une baisse de la qualité du service concrétisée principalement par des refus de course, un vieillissement du parc automobile et un démarchage des clients dus, à son avis, à un excès d'offre. Il est intéressant aussi de souligner que les effets à court terme ont été moins négatifs dans les petites villes où le marché des taxis à poste fixe est insignifiant. Les prix ont augmenté dans toutes les villes américaines étudiées. Price Waterhouse allègue que cette augmentation s'explique par des hausses tardives des coûts, par l'insensibilité générale du marché des taxis à poste fixe aux prix et par l'absence de concurrence due à l'application de la règle du "premier venu, premier parti" dans les files de taxis.

Teal et Berglund signalent que les tarifs des taxis ont augmenté en termes réels dans toutes les villes étudiées immédiatement après la déréglementation, sans doute parce que leur relèvement avait été différé à l'époque de la réglementation. Ils constatent en outre que la hausse des tarifs a été plus forte sur le marché des taxis à poste fixe que sur celui des radio-taxis. Ils expliquent le phénomène par deux causes liées à la demande, en l'occurrence : 1) la mauvaise information de la clientèle et sa réceptivité à la notoriété d'un nom (marque) ; et 2) une inélasticité de la demande telle que la clientèle n'accorde guère d'attention aux prix.

#### **4.2. Suède : déréglementation totale et relèvement du niveau de qualité**

La Suède est, sur le plan international, un des exemples de déréglementation les plus intéressants à étudier, parce qu'il ne manque pas d'informations à son sujet. Le marché suédois a été déréglementé le 1er juillet 1990, parce qu'on lui reprochait une inefficience due à un déséquilibre entre l'offre et la demande et à un manque de concurrence par les prix jugé responsable de temps d'attente excessifs pour la clientèle et de tarifs trop élevés. Après la déréglementation de 1990, tout le monde a pu se faire enregistrer comme opérateur de taxis et facturer le prix qu'il voulait. Quelques conditions seulement sont restées applicables aux opérateurs, toutes les zones de validité des licences ont été fusionnées et les taxis ont pu desservir tout le territoire du pays, l'obligation d'affiliation à un centre de dispatching a été abandonnée, mais les taxis ont dû acquitter la TVA à partir de ce moment.

Des changements se sont opérés presque immédiatement après la déréglementation : le nombre de véhicules a augmenté, les taxis ont reçu des nouvelles livrées variant selon leur centre de dispatching et la structure des tarifs s'est modifiée. Les tarifs sont partis à la hausse (en raison notamment de l'inclusion du pourboire et de la TVA dans le prix et du rattrapage de l'augmentation des

coûts) contrairement à ce qui avait été prévu. Les tarifs augmentent toutefois depuis peu au rythme de l'inflation. Plusieurs nouvelles règles ont été adoptées depuis la déréglementation. En 1995, les conditions de délivrance des licences d'exploitation de taxis ont été rendues plus sévères et les chauffeurs doivent désormais passer une épreuve pratique. Les conditions de délivrance des licences de chauffeur de taxi aujourd'hui en vigueur en Suède sont parmi les plus sévères au monde. Les opérateurs doivent également remplir des conditions très strictes. Des règles strictes ont été adoptées en matière d'information pour améliorer le fonctionnement de la concurrence. Les sociétés de taxis doivent pratiquer les mêmes tarifs avec tous leurs véhicules et afficher clairement le tarif ordinaire dans chacun d'eux. La concurrence s'exerce ainsi principalement entre les compagnies plutôt qu'entre les chauffeurs.

La déréglementation a précédé une récession économique. Plusieurs sociétés de taxis ont fait faillite et un certain nombre de chauffeurs ont perdu leur emploi. L'augmentation du nombre de véhicules a érodé leur efficacité et les salaires de leurs chauffeurs ont chuté de parfois 25 pour cent dans les grandes villes. Le rôle des centres de dispatching a augmenté après la déréglementation. Le recul de l'utilisation n'a pas compensé l'augmentation de l'offre et le taux de disponibilité a donc augmenté. La criminalité a malheureusement augmenté en termes tant financiers que de violences subies par les passagers. Le secteur tente de résoudre le problème en agréant les centres de dispatching et en recommandant l'utilisation de taxis liés à ces centres.

Marrel et Westin (2002) ont analysé il y a peu les effets de la déréglementation suédoise, en se focalisant sur les régions rurales. Ils observent que le nombre de véhicules n'a pas augmenté de façon permanente, que les prix ont augmenté, dans des proportions toutefois différentes selon le type de course, et que l'efficacité s'est détériorée dans les campagnes entre 1991 et 1997. Ils constatent aussi qu'il y a eu création de quelques nouveaux services et de quelques nouvelles entreprises après la déréglementation, sans pouvoir dire toutefois si ces innovations sont le fruit de la concurrence. Par ailleurs, aucune grande entreprise ne s'est créée dans les zones tant urbaines que rurales étudiées.

### **4.3. Nouvelle-Zélande : déréglementation sur mesure**

La Nouvelle-Zélande a, comme la Suède, totalement déréglementé tout son secteur des taxis en une fois. La restructuration de ce secteur en 1989 est intimement liée à la volonté de déréglementation de la plus grande partie d'une économie jusque là strictement réglementée. En dix ans, la Nouvelle-Zélande a cessé d'être une des économies les plus réglementées de l'OCDE pour se transformer en une des moins réglementées (Morrison, 1997). La déréglementation a été conçue de façon à introduire un certain degré de concentration dans le secteur. Tous les opérateurs de taxis sont tenus de s'affilier à une association qui assure les services 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et permet de réserver par téléphone. Les nouvelles associations doivent en outre avoir au moins 5 véhicules.

Avant la déréglementation de 1989, quatre Autorités de délivrance des licences contrôlaient le nombre de licences d'opérateurs de taxis dans quatre zones géographiques clairement délimitées. Elles délivraient rarement des licences supplémentaires et faisaient ainsi grimper le prix des licences aliénables existantes, parce que la demande excédait en règle générale l'offre. La suppression des restrictions a réduit à néant la valeur de rareté des licences (Morrison, 1997). Les tarifs étaient également réglementés avec rigueur, parce que le Ministre des Transports fixait un barème pour les différentes zones de validité des licences. Il n'y a à l'heure actuelle plus de réglementation des tarifs en Nouvelle-Zélande et les opérateurs peuvent les fixer à leur guise, leur seule obligation étant de notifier leurs tarifs maxima au Ministère des Transports, de calibrer les taximètres en conséquence et d'afficher clairement leurs tarifs à l'intérieur et à l'extérieur des taxis. Les opérateurs individuels ne sont donc pas

autorisés à pratiquer des tarifs qui leur sont propres et doivent appliquer ceux de leur association. L'abrogation des restrictions quantitatives a permis à une multitude de nouveaux chauffeurs d'accéder au marché et il a donc fallu imposer des conditions qualitatives supplémentaires telles que l'affichage de cartes d'identification, le respect de procédures destinées à assurer la sécurité des passagers et la (ré)introduction de l'obligation de connaissance de la topographie locale. La Nouvelle-Zélande a donc mis fin au contingentement des licences et au contrôle des tarifs des taxis en 1989, mais a maintenu et, à certains points de vue, durci les restrictions qualitatives.

La déréglementation a été suivie d'un triplement du nombre d'opérateurs dans les villes et d'une explosion du nombre de taxis. Le pays comptait 2 762 véhicules en 1989 et 7 181 en 1994, ce qui donne une augmentation de loin supérieure à celle de la population. La disponibilité des taxis a cependant légèrement fléchi dans les zones de moindre étendue à l'époque de la réglementation. (Morrison, 1997). L'après-déréglementation s'est aussi caractérisée par une multiplication des fusions de grandes sociétés de taxis et l'ouverture, par voie de conséquence, de certaines perspectives à de nombreux nouveaux petits opérateurs. Les tarifs ont baissé en termes réels (de 15 à 25 pour cent) dans les grandes villes, mais leur évolution est plus ambiguë dans les petites (Morrison, 1997). Ce qui est plus intéressant par contre, c'est l'apparition d'une certaine modulation des tarifs. Gaunt (1996) et Morrison (1997) observent qu'au total, le consommateur doit à la déréglementation de bénéficier d'une multiplication du nombre de taxis, d'un raccourcissement des délais d'attente et d'un élargissement de la gamme des services. Les résultats paraissent toutefois plus ambigus dans les petites villes. Il s'y ajoute que la déréglementation quantitative a été de pair avec une augmentation du coût de la réglementation entraînée par un renforcement significatif des règles qualitatives.

Les besoins de service de l'association et l'obligation d'affiliation à une association ont permis de réduire le coût du contrôle du secteur. Il est ainsi devenu possible de réaliser des économies d'échelle et d'innover sur le plan des services.

#### **4.4. Irlande : changements brutaux et explosion du nombre de taxis**

L'Irlande a un nombre de taxis par habitant beaucoup plus élevé que la plupart des pays européens (Bekken et Longva, 2003). Les voitures louées avec chauffeur y assurent un nombre substantiel de courses qui viennent s'ajouter à celles qu'assurent les taxis ordinaires. La plupart des taxis sont liés à un centre de dispatching. La majorité des opérateurs sont des chauffeurs-propriétaires et les chauffeurs salariés sont très rares. Il y *grosso modo* presque autant de taxis que d'opérateurs. Le marché des taxis de Dublin est en grande partie découpé par rues.

Les tarifs des taxis irlandais et l'accès au secteur ont été strictement réglementés pendant de nombreuses années, jusqu'en 2000. Les nouvelles licences étaient rares. Plusieurs rapports ont attiré l'attention sur l'ampleur du déséquilibre observable entre l'offre et la demande de services de taxis avant la réforme de 2000. En janvier 2000, le Ministère de l'Environnement et des Collectivités Locales a décidé d'augmenter le nombre de licences de 3 200 unités et de les attribuer à ceux qui en détenaient déjà une. Cette décision a fait l'objet d'un recours devant les tribunaux pour cause de traitement préférentiel des opérateurs en place et de discrimination à l'encontre des nouveaux entrants. La Cour Suprême a débouté le Ministère au motif qu'il avait abusé de son pouvoir en n'ouvrant le droit aux nouvelles licences qu'aux seuls opérateurs déjà titulaires d'une licence. Cet arrêt a ouvert la voie à la déréglementation de l'accès au secteur irlandais des taxis.

Consciente des effets de la déréglementation, l'Autorité de la concurrence (2002) a suggéré d'amender quelque peu la législation existante, afin, en premier lieu, de rééquilibrer les tarifs pour réduire l'offre excédentaire et assurer une offre de service suffisante tout en laissant aux autorités locales le soin de fixer les tarifs maxima et, en second lieu, de durcir les règles de qualité. Le Gouvernement irlandais a donc arrêté le 26 juillet 2003 un projet de loi qui re-réglemente quelque peu le secteur des taxis. Après la déréglementation, les autorités ont également créé un Bureau du régulateur des taxis chargé entre autres choses d'évaluer les demandes de compensation financière et de veiller à l'application effective des futures nouvelles règles de qualité, afin de les rendre plus crédibles.

Les seules dispositions véritablement modifiées en 2000 sont celles qui réglementent l'accès au marché et toutes les autres sont restées quasiment inchangées. La réglementation des tarifs était rigoureuse, tandis que la réglementation applicable aux chauffeurs et aux opérateurs était assez laxiste. Aucune autre disposition n'a été arrêtée pour tempérer les effets potentiellement néfastes de la déréglementation. Les premiers résultats de la déréglementation ont été étudiés par Goodbody (2001 a et 2001b).

La déréglementation a réduit à néant la valeur de revente des licences aliénables. Certains titulaires de licences ont dû faire face à de graves difficultés financières et un groupe d'étude spécial a été mis sur pied pour évaluer les besoins de compensation.

L'exemple irlandais montre que si la libéralisation de l'accès ne va pas de pair avec la mise en place d'autres barrières directes à l'entrée, le nombre d'opérateurs de taxis va augmenter fortement. Les chauffeurs salariés préfèrent devenir propriétaires plutôt que de travailler comme salariés. Il s'en suit que l'utilisation de chaque taxi diminue, davantage de taxis ne roulant que pendant un "poste" par jour. Comme la demande de services de taxi n'a pas augmenté autant que l'offre, la rentabilité du secteur a fléchi et une pression s'est exercée sur la qualité et les tarifs. Si les tarifs sont plafonnés, la diminution de la qualité peut être un moyen d'améliorer la rentabilité. Les consommateurs ont bénéficié de l'augmentation du nombre de taxis disponibles sous la forme d'un raccourcissement de leur temps d'attente. Cette avancée est importante pour les taxis ordinaires. Par ailleurs, les nouveaux entrants se tournent principalement vers le marché des taxis à poste fixe plutôt que vers celui des radio-taxis.

#### **4.5. Pays-Bas : déréglementation progressive**

Les Pays-Bas sont un des pays les plus densément peuplés du monde. Plus de 90 pour cent de leur population est urbanisée (Johansson *et al.*), mais la concentration de la population est plus forte dans le Sud que dans le Nord. Le secteur néerlandais des taxis rassemble un grand nombre de petits opérateurs et plusieurs grandes sociétés. Chaque opérateur néerlandais exploite en moyenne 5 véhicules. Ce nombre moyen est plus proche de l'unité à Amsterdam et un peu plus élevé dans les autres grandes villes. L'affiliation à un centre de dispatching est une pratique courante aux Pays-Bas : 89 pour cent des taxis sont affiliés à un centre de dispatching dans les 4 plus grandes villes et 67 pour cent dans tout le pays (Nipo 2002). La concurrence entre centres de dispatching est également satisfaisante. L'importance des différents segments du marché varie considérablement entre les villes et la campagne. EIM (2002) estime que 30 pour cent des courses effectuées à Amsterdam ont été commandées par téléphone, contre 70 pour cent sur l'ensemble du territoire.

Une nouvelle loi sur les transports de voyageurs adoptée le 1er janvier 2000 vise à renforcer le rôle des taxis par rapport aux autres modes de transport et à inciter davantage de gens à les utiliser plus souvent. Cette nouvelle loi, qui déréglemente certains aspects et mesures d'accompagnement et en

re-réglemente d'autres et qui intensifie les contrôles et la chasse aux infractions, sera mise en œuvre progressivement, de 2000 à 2004, pour pouvoir en évaluer les effets et corriger le cas échéant certaines de ses dispositions.

La nouvelle loi abroge le régime d'accès au marché. L'accès était réglementé jusqu'en 2000, mais il était tenu compte de la demande quand il était statué sur l'octroi de nouvelles licences. La loi remplace également le régime des tarifs fixes par un régime de tarifs maxima, mais autorise la libre fixation des tarifs pour les services assurés sous contrat. La conversion au régime des tarifs maxima devait être un premier pas vers la déréglementation totale des tarifs. Comme les tarifs ont accusé une forte hausse entre 1999 et 2000, il a été décidé de proroger pendant quelque temps le régime des tarifs maxima. Le pays est par ailleurs devenu le 1er janvier 2002 une zone unique, alors qu'il était divisé précédemment en plusieurs zones de validité des licences. La mise en œuvre de la nouvelle loi a été centralisée (alors que celle du régime antérieur était laissée aux autorités locales) dans le but d'uniformiser les règles applicables aux chauffeurs, aux opérateurs et aux véhicules sur l'ensemble du territoire du pays. La mise en œuvre de la loi requiert une évaluation annuelle des effets des changements qui donne aux autorités l'occasion de remédier aux effets indésirables.

La déréglementation a été suivie d'une augmentation importante du nombre de taxis dans toutes les régions, quelles que soient les caractéristiques du marché. Dans les villes où les taxis à poste fixe tiennent le haut du pavé, les nouveaux venus sont des petits chauffeurs-proprétaires, tandis que là où les radio-taxis l'emportent, ce sont les opérateurs en place qui ont développé leurs activités. L'utilisation des taxis n'a pas augmenté comme la déréglementation était censée le faire et la demande semble donc liée à d'autres facteurs que la simple offre de taxis. La situation économique générale du pays semble bien jouer un rôle dans ce domaine. La raison peut aussi en être que l'offre était satisfaisante avant la déréglementation. En un tel cas, l'offre n'augmenterait que si les tarifs baissaient ou la qualité s'améliorait, mais rien de cela ne s'est passé. La disponibilité a augmenté surtout aux postes fixes ainsi que la nuit et le week-end, ce qui est évidemment tout bénéfique pour les consommateurs. Cette augmentation de l'offre est imputable en partie à la disparition du cloisonnement des aires de validité des licences qui a permis aux opérateurs ruraux d'offrir leurs services en ville pendant les week-ends, quand la demande est faible à la campagne. La progressivité de la déréglementation lui a donné une certaine souplesse qui a permis aux autorités de réagir aux effets indésirables. Certains aspects de la réforme, notamment la libéralisation des tarifs, ont été provisoirement gelés.

#### **4.6. Norvège : déréglementation des tarifs et contrôle de la qualité**

En Norvège, la licence est personnelle et limite l'opérateur à un seul véhicule. Les petites entreprises sont donc nombreuses. Les chauffeurs salariés sont légion. Le degré élevé d'utilisation des véhicules et l'obligation d'assurer le service à toutes les heures du jour imposent l'emploi intensif de chauffeurs salariés. Plusieurs centres de dispatching se font concurrence dans certaines régions, mais la plupart des zones de validité des licences n'en ont qu'un. Quelque 20 pour cent en moyenne des services de taxi sont assurés en exécution de contrats conclus avec les autorités publiques. Presque tous les opérateurs sont affiliés à un centre de dispatching (cette affiliation est en fait obligatoire). Le niveau élevé du taux d'affiliation aux centres de dispatching se traduit par l'élévation du niveau technologique et du taux d'utilisation tant des véhicules que des chauffeurs.

La Norvège a fait sienne une vision de la réglementation du secteur des taxis différente de celle qui a été adoptée par la plupart des autres pays qui l'ont réformée. La réglementation des tarifs a été abandonnée dans la plupart des villes, mais le nombre de taxis reste réglementé. Les tarifs n'ont été libéralisés que dans les seules zones où plusieurs centres de dispatching se font concurrence.

L'expérience norvégienne est importante, parce qu'elle donne une idée de l'impact spécifique de la libéralisation des tarifs et propose une approche de l'équilibre entre la réglementation des tarifs et le contingentement différente de celle qui prévaut dans d'autres pays. La libéralisation des tarifs n'a pas engendré de concurrence exacerbée. Les prix semblent avoir augmenté plutôt que diminué comme il avait été prévu et l'information relative aux prix pose aussi quelques problèmes. La fusion des zones de validité des licences était censée intensifier la concurrence et développer l'offre, mais les autorités locales restent, même dans certaines zones fusionnées, maîtresses de la délivrance des licences. Cette situation a quelques conséquences malheureuses au nombre desquelles se range le fait que l'inégale longueur des listes d'attente incite les opérateurs candidats à une licence à la demander dans une zone où la liste est moins longue, même s'ils n'ont pas l'intention d'y rouler. Il s'en suit que les périphéries voient se réduire une offre de taxis qui augmente par contre dans les centres-villes.

L'Autorité norvégienne de la concurrence a analysé l'évolution des tarifs après la déréglementation (Konkurransetilsynet, 2001) et constaté qu'ils avaient pour la plupart augmenté. La hausse est relativement faible pendant les jours ouvrables, mais est sensible les week-ends et la nuit. Le Conseil norvégien des consommateurs a examiné ce que les niveaux et la structure des tarifs étaient devenus dans les zones déréglementées deux ans après la déréglementation (Forbrukerrådet, 2002). Cette étude comparative fait également apparaître d'importantes différences entre les zones déréglementées. Un client parfaitement informé pourrait réduire le prix d'une course de 14 à 34 pour cent (selon l'heure de la journée) en choisissant le taxi le moins cher.

#### **4.7. Conséquence des réformes**

Les paragraphes qui précèdent ont souligné les nettes dissemblances des réglementations du secteur des taxis ainsi que les modifications qui y ont été apportées. Le Tableau 6 fait la synthèse de l'impact des principales de ces modifications. Il montre clairement que cet impact varie considérablement d'un endroit à un autre et qu'il dépend à la fois des mesures d'accompagnement et des caractéristiques du marché. Il n'empêche qu'en règle générale, la disponibilité des taxis s'améliore et les temps d'attente se raccourcissent après l'élimination des barrières à l'entrée, surtout en zone urbaine et aux postes fixes. Il convient toutefois de tenir compte aussi du coût de cet impact positif : l'amélioration de la disponibilité peut être suivie d'une hausse des tarifs si ceux-ci sont déréglementés.

L'impact dépend dans une large mesure des caractéristiques du marché. L'impact de la déréglementation de l'accès est maximal en zone urbaine et aux postes fixes. L'impact de la déréglementation des tarifs est également fonction des caractéristiques du marché : l'augmentation globale des tarifs est plus forte en zone rurale et pour les taxis à poste fixe ou maraudeurs qu'en ville et pour les radio-taxis.

Tableau 6. Réformes réalisées dans quelques pays

	Caractéristiques du marché	Nombre de véhicules	Tarifs	Niveau de service
Irlande (déréglementation de l'accès)	Les taxis ordinaires prédominent (Dublin)	Augmentation massive (+ 200 % à Dublin et + 100 % en moyenne)	Restent réglementés	Diminution du temps d'attente dans tout le pays. Diminution nette pour les taxis à poste fixe et faible pour les radio-taxis
Nouvelle-Zélande (déréglementation de l'accès et des tarifs)	Le secteur des radio-taxis est important, surtout en dehors des villes	Augmentation massive (+ 160 % en moyenne entre 1989 et 2001). Diminution marginale du nombre de taxis ainsi que de leur disponibilité en zone rurale	Baisse en termes réels et hausse en termes nominaux. Les tarifs augmentent en termes réels en zone rurale	Diminution du temps d'attente. Fort élargissement de la gamme de services.
Suède (déréglementation de l'accès et des tarifs)	Prédominance des radio-taxis. Forte proportion (56 %) de courses subventionnées (surtout en zone rurale)	Augmentation immédiatement après la déréglementation, stabilisation ensuite. Pas d'augmentation à long terme en zone rurale. La tendance s'affaiblit.	Augmentation (en termes réels) immédiatement après la déréglementation, stabilisation ensuite. Augmentation maximale dans les villes moyennes et en zone rurale. Le coût des courses subventionnées a augmenté à la campagne et diminué en ville.	Raccourcissement du temps d'attente, pas d'évolution de la satisfaction des clients.
Norvège (déréglementation des tarifs dans certaines zones)	Prédominance des radio-taxis. Forte proportion (20 %) de courses subventionnées (surtout en zone rurale).	Aucun changement imputable à la déréglementation.	Augmentation (en termes réels) immédiatement après la déréglementation, stabilisation ensuite. Différenciation accrue des tarifs (surtout dans les grandes villes).	Augmentation de l'offre de nuit due à l'augmentation possible des recettes entraînée par la différenciation des tarifs
Pays-Bas (déréglementation de l'accès et plafonnement des tarifs)	Prédominance des taxis ordinaires dans les grandes villes et des radio-taxis ailleurs. Forte proportion de courses subventionnées par les pouvoirs publics, surtout en zone rurale.	Augmentation considérable du nombre de taxis ordinaires	Augmentation la première année et diminution la seconde année (en termes réels).	Augmentation très nette de la disponibilité des taxis ordinaires le week-end. Augmentation marginale de l'utilisation des taxis en ville et diminution en zone rurale.
États-Unis	Fortes différences, mais prédominance des taxis ordinaires en ville	Augmentation massive (+ 18 à + 127 %)	Augmentation	<i>Statu quo</i>
Canada	Fortes différences, mais prédominance des taxis ordinaires en ville	Augmentation	Inconnu	Amélioration de la disponibilité, baisse de la qualité

Source : Bekken et Longva, 2003.

## 5. RÉSUMÉ, CONCLUSIONS ET ÉTUDES À POURSUIVRE

L'impact des réformes varie selon les villes. Les caractéristiques du marché et la vigueur de ses différents segments sont des paramètres dont il importe de tenir compte dans l'évaluation de cet impact. Il est toutefois possible de tirer certains enseignements du vécu des pays ci-dessus et d'identifier le champ des recherches à effectuer à l'avenir.

### 5.1. L'offre

L'offre augmente quand les restrictions à l'entrée disparaissent. Le temps d'attente des clients diminue et la disponibilité augmente. Les nouveaux entrants se tournent principalement vers le marché des taxis ordinaires. Là où les radio-taxis dominent le marché, l'augmentation de l'offre s'opère par développement des activités des opérateurs en place. L'amélioration de la disponibilité est moindre en zone rurale qu'en ville.

### 5.2. Tarifs

Les tarifs ne sont pas nécessairement poussés à la baisse par leur libéralisation, mais semblent au contraire augmenter et se différencier. Le phénomène peut s'expliquer en partie par le fait que le régime précédent comprimait les tarifs à l'excès. Les tarifs semblent augmenter le plus là où la concurrence est moindre, comme aux stations de taxis et en zone rurale. La raison doit sans doute en être recherchée du côté de la concurrence, mais peut-être aussi dans le fait que le taux d'utilisation des taxis est plus faible en zone rurale. La déréglementation des tarifs a pour principal avantage d'avoir élargi l'écart entre les tarifs pratiqués en période d'excès de la demande, d'une part, et de l'offre, d'autre part, et donné naissance à quelques services à tarif fixe. Les tarifs grimpent quand la demande excède l'offre et les consommateurs bénéficient de l'augmentation de l'offre qui en découle.

Les cas de la Nouvelle-Zélande et, dans une certaine mesure, de la Norvège et de la Suède montrent aussi que les mesures destinées à renforcer la capacité de négociation du consommateur peuvent être bénéfiques à la concurrence par les tarifs. L'affiliation, obligatoire en Nouvelle-Zélande et en Norvège, à un centre de dispatching a réduit le nombre de barèmes tarifaires entre lesquels choisir. La Suède a adopté des règles très strictes en matière d'informations relatives aux tarifs. Il ressort de ce qui précède que, comme Toner (1997) l'avance, un système dual combinant la libre fixation des tarifs pour les radio-taxis à la fixation de tarifs maxima pour les autres taxis semble bien être la meilleure des formules.

### 5.3. Qualité du service

La détérioration de la qualité du service et des véhicules évoquée dans plusieurs études ne semble pas en fin de compte être un corollaire de la déréglementation de l'accès. Ni un marché libre, ni une réglementation sévère de l'accès ne semble capable de prévenir la détérioration progressive de la qualité du service ou, en d'autres termes, des compétences des chauffeurs et de la sécurité des véhicules. La détérioration de la qualité du service et des véhicules est un problème qui se pose dans quelque cadre réglementaire que ce soit et plusieurs études concluent qu'il peut être résolu par un renforcement de la politique et des procédures de répression des abus, un durcissement des conditions auxquelles les chauffeurs doivent répondre et le lancement de programmes de perfectionnement professionnel. Toutes ces mesures peuvent en revanche faire augmenter les coûts du contrôle de la qualité et, partant, empêcher de calculer le coût net de la déréglementation quantitative.

Les règles qualitatives semblent gagner en importance à mesure que la déréglementation de l'accès et/ou des tarifs progresse. Quelques villes et pays ont déréglementé l'accès sans renforcer les règles qualitatives, mais la plupart ont par la suite re-réglementé ou renforcé les conditions qualitatives d'accès. Les changements les plus récents visent la qualité du service davantage que le nombre de véhicules. Il importe de souligner que des règles qualitatives même peu sévères tempèrent l'impact de la déréglementation de l'accès en créant des barrières à l'entrée.

Une déréglementation progressive semble préférable pour parer aux effets inattendus de la réforme du secteur des taxis. Elle permet en effet de suivre et de corriger les effets du changement à mesure qu'ils se manifestent et devrait donner au total de meilleurs résultats. Les Pays-Bas sont là pour le démontrer.

### 5.4. Évolution de la réglementation du secteur des taxis

La vague de déréglementation qui a submergé les États-Unis pendant les années 80 a atteint le secteur des taxis de plein fouet, parce que plusieurs villes l'ont déréglementé. Le rapport de Frankena et Pautler (1984) a été l'élément moteur de ce débat. Un revirement s'est opéré quand il est apparu que bon nombre des effets positifs escomptés de la déréglementation n'étaient pas au rendez-vous. Cela étant, Teal et Berglund (1987) ont plaidé en faveur du maintien de la réglementation, soit des tarifs, soit de l'accès. Plusieurs villes américaines ont re-réglementé pour remédier aux effets indésirables de la déréglementation. Le marché suédois des taxis a été déréglementé en juillet 1990, parce qu'il avait été jugé inefficace en l'absence d'équilibre entre l'offre et la demande et de concurrence par les prix. La Nouvelle-Zélande a, comme la Suède, déréglementé entièrement et d'un seul coup le secteur des taxis dans tout le pays. La restructuration du secteur néo-zélandais des taxis en 1989 est intimement liée à la volonté de déréglementation de la plus grande partie d'une économie jusque là strictement réglementée. En dix ans, la Nouvelle-Zélande a cessé d'être une des économies les plus réglementées de l'OCDE pour se transformer en une des moins réglementées (Morrison, 1997).

Les réformes évoquées ci-dessus datent de plus de dix ans. Plusieurs pays européens, dont la Norvège, la Finlande, la Belgique, la Hongrie, le Royaume-Uni et la Suisse, ont plus récemment commencé à regarder la réglementation actuelle de leur secteur des taxis à la loupe ou à planifier des réformes. Dans d'autres pays, la réglementation s'est modifiée il y a peu sur tout le territoire (Irlande et Pays-Bas) ou dans certaines villes (Bruxelles, Londres et Oslo).

La plupart des réformes ont manifestement eu quelque chose de dynamique. Plusieurs villes ont ainsi renforcé certains aspects de la réglementation après la déréglementation initiale. La plupart des pays réformateurs ont, en dehors de la Norvège, supprimé les barrières à l'entrée. L'Irlande sort du lot, parce qu'elle ne réglemente plus guère ni directement, ni indirectement l'accès au marché et les activités des opérateurs, mais continue par contre à réglementer assez strictement les tarifs qui ont été largement déréglementés dans des pays tels que la Norvège (Oslo), la Nouvelle-Zélande et la Suède.

Il ressort de ce qui précède que la réglementation des taxis a évolué dans deux sens différents : 1) plusieurs pays ont déréglementé l'accès au marché et d'autres programment de leur emboîter le pas, tandis que 2) plusieurs villes ont, dans la ligne de l'évolution du droit communautaire, adopté des réglementations qualitatives strictes. Il convient également de souligner que les tarifs restent réglementés et que les pays qui les ont déréglementés par la suite appliquent des règles strictes à leur publicité.

### **5.5. Poursuite du débat et des recherches**

L'analyse ci-dessus semble autoriser à conclure qu'il paraît indiqué, en premier lieu, de renforcer les conditions qualitatives que les opérateurs et les chauffeurs doivent remplir et d'abroger les réglementations quantitatives et, en second lieu, de réglementer les tarifs en fixant les tarifs maxima au moins pour les taxis ordinaires et en instaurant, le cas échéant, un système dual. La circonspection est toutefois de mise. Il convient en effet de s'arrêter plus longuement aux distorsions du marché des taxis et de tenir compte du fait que des approches différentes peuvent se justifier, étant donné que ce marché n'est pas homogène. Les services de taxis, notamment les taxis ordinaires, ont beaucoup de points communs avec le marché des produits frais, avec tout ce que cela implique en termes de concurrence.

La réforme du secteur des taxis ne doit pas se fonder sur l'idée que les services de taxis sont homogènes. Il y a en effet beaucoup de différences entre les différents segments du marché et marchés locaux. Le secteur n'est pas le même en ville qu'en zone rurale. Les taxis doivent, dans certaines régions, apporter une contribution importante à la satisfaction des besoins de mobilité de base. Ils commencent aussi à jouer un rôle plus important de transporteur public dans la plupart des zones rurales. La réforme de la réglementation qui leur est applicable peut avoir des répercussions sur leur capacité à jouer ce rôle.

D'autres facettes importantes du secteur, par exemple le rôle des centres de dispatching et la place occupée par les grandes sociétés de taxis, méritent aussi d'être prises en considération. Les centres de dispatching sont de toute évidence un facteur d'efficacité du secteur des taxis dont l'importance est sous-estimée. Des centres efficaces peuvent contribuer à maximiser les services assurés par les taxis et, partant, à réduire leur temps de chômage. Des centres de dispatching ou des sociétés solides peuvent créer un environnement plus propice à la comparaison des prix et aussi mettre les autorités mieux à même de contrôler le secteur. Il convient donc d'étudier de façon plus approfondie le rôle joué par les centres de dispatching dans la réforme de la réglementation.

## NOTES

1. Il existe deux systèmes en Belgique. Le nombre de voitures peut être limité à une par licence (cas de l'aéroport de Zaventem) ou une licence peut être valable pour plusieurs véhicules (cas d'Anvers qui compte 10 licences et 320 véhicules). Il est toutefois tenu compte du nombre de véhicules avant de délivrer des nouvelles licences ou d'augmenter le nombre de véhicules exploitables sous le couvert d'une licence donnée.
2. La Directive s'applique aux véhicules qui comptent plus de neuf sièges. L'uniformisation des dispositions applicables aux petits et aux grands véhicules a un impact plus fort sur les exploitants de petits véhicules. La garantie sera plus élevée en termes réels que l'investissement pour les petits véhicules, parce qu'ils sont moins chers.

## BIBLIOGRAPHIE

- Bekken, J.-T. (2003), *Règlement des taxis en Europe - Rapport complet*. Rapport publié par l'Union internationale des transports routiers (IRU), Genève.
- Bekken, J.-T. et F. Longva (2003), *Impacts of taxi market regulation – an international comparison. Annex J in: The Regulation of licensed taxi and PHV services in the UK*, Office of Fair Trading (OFT), Londres, Royaume-Uni.
- Competition Authority (2002), *Submission on qualitative improvements in taxi services and future regulation of those services to the Department of the Environment & Local Government*.
- Dempsey, P.S. (2001), *The rational basis for economic regulation of the taxi industry*, University of Denver College of Law.
- EIM Business & Policy Research (2002), *Taxi abroad: Part II country reports - An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad*, Netherlands Ministry of Transport, Public Works and Water Management.
- Fingleton J, J. Evans et O. Hogan (1998), *The Dublin taxi market: Re-regulate or stay queuing?*, Department of Economics, Trinity College, Dublin.
- Forbrukerrådet (2002), *Forbrukerrådets prisundersøkelse på drosjetjenester*. Forbrukerrådet, 2002.
- Frankena, M.W. et P.A. Pautler (1984), *An economic analysis of taxicab regulation*, Federal Trade Commission.
- Gaunt, C. (1996b), *Taxicab deregulation in New Zealand*, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 30 (1), 103-106.
- Goodbody (2001a), *Review of the taxi and hackney market, 2001 (demand and supply)*, Goodbody Economic Consultants.
- Goodbody. 2001b *Study of the impacts of liberalisation on the Dublin taxi market*. Goodbody economic consultants.
- Gärling, T. (1993), *Avreglering av taxi i Sverige - Förändringar i trafikens egenskaper och kundernas uppfattningar*, Transportforskningen, TFB-rapport, 1993:2.
- ITRE (1998), *Review of taxicab regulatory changes in Cincinnati, Indianapolis and Seattle*, Institute for Transportation Research and Education.
- Johansson, P., A. Marrel et K. Westin (2000), *Taxi i världen - En jämförelse av taxis villkor och verksamhet i olika länder*, 2000:03.

- Krantz, L.-G. (1991), *Avregleringen av taxi i Sverige - Geografiska variationer i resultaten av kommunernas upphandling av taxitransporter*. Transportforskningen TFB-rapport 1991:21.
- Konkurransetsilsynet (2001), *Evaluering av opphevelsen av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil i enkelte områder*. Konkurransetsilsynet, 15 mai 2001.
- Marrel, A. et K. Westin (2002), *The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden*, Journal of Transport Geography 10, 135-144.
- Morrison, P.S. (1997), *Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry*, Environment and planning A 1997 (29), 913-928.
- Nipo (2001), *Eindrapport - Monitoring en evaluatie deregulering taxivervoer*, NIPO Consult.
- OFT (2003), *The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK*, Office of Fair Trading, November 2003.
- Price Waterhouse (1993), *Analysis of taxicab deregulation & re-regulation*, Washington, DC, International Taxicab Foundation.
- SOU (1999), *Kundvänligare taxi: betänkande av 1998 års taxiutredning*. Näringsdepartementet. SOU 1999:60.
- Sundvall, B. (1993), *Avreglering av taxi - effekterna i Sverige, beslutsunderlag för Finland*. Institutet för Transportforskning. TFK-rapport 1993:2.
- Teal, R.F. et M. Berglund (1987), *The impacts of taxicab deregulation in the USA*, Journal of Transport Economics and Policy, 21(1), 37-56.
- Toner, J. (1996), *English experience of deregulation of the taxi industry*, Transport Reviews, Vol. 16, No. 1, 79-94.
- Toner, J. (1997), *Towards optimal regulation in the taxi industry*, Paper presented at the 5th Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, THREDBO 5, Royaume-Uni.
- Transportforskningen (1993), *Hur gick det med avregleringen av taxi?* Documentation for Torsdagen Conference, 25 March.

**DÉRÉGLEMENTATION DES SERVICES DE TAXIS :  
L'EXPÉRIENCE DES PAYS-BAS**

**Peter BAKKER**  
**Ministère des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion des Eaux**  
**AVV Centre de Recherche sur les Transports**  
**Rotterdam**  
**PAYS-BAS**



## SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	69
1. POLITIQUE DES SERVICES DE TAXIS AUX PAYS-BAS.....	70
1.1. Contexte historique ayant présidé à la politique actuelle.....	70
1.2. Politique de réglementation actuelle des services de taxis.....	71
2. ÉTUDE DE SUIVI.....	76
2.1. Le suivi, partie intégrante de la nouvelle réglementation.....	76
2.2. Moyens de contrôle.....	76
2.3. Moyens supplémentaires.....	77
2.4. Suivi de l'état d'avancement.....	77
3. LE SECTEUR DES TAXIS AUX PAYS-BAS : ORGANISATION ET ÉVOLUTION DU MARCHÉ APRÈS QUATRE ANNÉES DE DÉRÉGLEMENTATION.....	77
3.1. Introduction.....	77
3.2. Taxis opérant depuis la voie publique et services "sous contrat".....	78
3.3. Consommation de services de taxis.....	78
3.4. Parc de taxis et temps d'exploitation.....	80
3.5. Tarification des taxis.....	82
3.6. Chiffre d'affaires.....	84
3.7. Satisfaction de la clientèle.....	84
3.8. Conclusions générales pour la période 1999-2003.....	85
4. EFFICACITÉ DE LA NOUVELLE STRATÉGIE DE RÉGLEMENTATION DES TAXIS AUX PAYS-BAS.....	88
4.1. Capacités.....	88
4.2. Obligation de disponibilité 24 heures sur 24.....	88
4.3. Tarifs.....	88
4.4. Qualité.....	89
4.5. Zones de desserte/mesures d'ordre administratif.....	89
4.6. Contrôle et répression.....	90
4.7. Conclusion.....	90
4.8. Stratégie de mise en œuvre.....	92

5. POURSUITE DE LA POLITIQUE.....	93
5.1. Analyse.....	93
5.2. Options pour l'avenir.....	94
NOTES .....	96
ANNEXE : ÉTUDE INTERNATIONALE COMPARATIVE.....	97
BIBLIOGRAPHIE.....	101

Rotterdam, février 2005

## RÉSUMÉ

Dans de nombreux pays, les services de taxis constituent un marché privé, sur lequel les taxis qui opèrent sur la voie publique (taxis ordinaires) sans bénéficier de subventions publiques sont exploités. Mais dans la très grande majorité des cas, c'est un secteur extrêmement réglementé. L'accès au marché et la fixation des tarifs ne sont pas libres, mais soumis à des règles strictes. Toute la question est de savoir si ces règles sont nécessaires et si le marché ne serait pas mieux en mesure de s'adapter lui-même à l'offre et à la demande.

Au 1er janvier 2000, le secteur des taxis a été dérèglementé aux Pays-Bas à l'issue d'un long débat. Les autorités du pays ont acquis la conviction que le secteur s'adapterait mieux de lui-même à l'offre et à la demande. Le système des licences alors en place rationnait inutilement le volume de l'offre. L'idée sous-jacente était que la dérèglementation conduirait à un marché plus dynamique, avec un meilleur équilibre entre l'offre et la demande et, au bout du compte, des services de meilleure qualité, des prix plus bas et un rôle accru des taxis dans le système global des transports.

L'entrée sur le marché a été très nettement simplifiée ; les taxis ne sont plus liés à une région en particulier et sont libres de fixer leurs tarifs, à condition de ne pas dépasser les plafonds fixés. Toutefois, le débat n'a pas porté uniquement sur la dérèglementation. Après avoir mûrement considéré l'expérience acquise dans d'autres pays, les Pays-Bas ont opté pour une combinaison de dérèglementation et de re-règlementation et une recentralisation, visant à garantir une qualité de service minimale et une concurrence loyale.

Dès 1999, un programme de suivi détaillé a permis de suivre de très près l'évolution du marché des taxis, afin de dresser un tableau de l'impact des nouvelles mesures de réglementation. Ce suivi portait sur l'offre comme sur la demande.

Les résultats de cette étude ont montré que la clientèle conservait la même appréciation des services de taxis. Cette constance d'appréciation vaut d'être mentionnée, lorsque l'on se souvient des signaux négatifs alors adressés par les médias dans les premières années de la dérèglementation. Alors que le nombre total de chauffeurs de taxi et de véhicules a progressé de façon significative, le nombre d'heures d'exploitation par véhicule a diminué. La grande déception a été que les tarifs réels ont augmenté de manière visible, dans les premières années de la dérèglementation, ce qui explique aussi probablement que l'utilisation des services de taxis n'ait pas progressé.

Cette évolution décevante des tarifs et de l'utilisation des services de taxis s'explique en partie par les caractéristiques structurelles du marché, mais l'on observera aussi que s'agissant en particulier de la transparence des prix, il y a matière à des améliorations possibles pour atteindre les objectifs initiaux (de la dérèglementation).

## 1. POLITIQUE DES SERVICES DE TAXIS AUX PAYS-BAS

### 1.1. Contexte historique ayant présidé à la politique actuelle

Jusqu'en 2000, le secteur des services de taxis était régi par une réglementation claire, partie intégrante de la loi de 1988 sur le transport de voyageurs. Les principaux points clés de cette législation eu égard aux taxis étaient les suivants :

- Décentralisation : délivrance de licences par exploitant et par véhicule par les autorités régionales, qui avaient la possibilité de déléguer cette mission à un groupement d'administrations locales ;
- Contrôle de capacités exercé par les autorités régionales ou des collectivités locales regroupées, en fonction de la demande et pour préserver des possibilités pour une exploitation rentable ;
- Contrôle des prix par le biais d'une structure tarifaire unique pour tout le pays : le montant exact des tarifs régionaux était fixé par les autorités régionales ou locales ;
- Contrôle de qualité des services offerts par la fixation de normes obligatoires pour le véhicule, l'exploitant et le chauffeur ;
- Contrôle du marché par la définition de zones de desserte où ne pouvaient opérer que les seuls exploitants immatriculés dans la zone concernée (règles de chargement des clients) ;
- Trois instances chargées du contrôle et de la répression (police, autorités de délivrance des licences et l'Inspection des transports–RVI).

Petit à petit, il est apparu que la mise en œuvre de la loi sur le transport de voyageurs n'avait pas débouché sur une bonne adéquation de l'offre et de la demande dans le secteur des taxis. Les autorités régionales semblaient par trop préoccupées d'assurer une certaine continuité aux opérateurs en place et d'éviter ainsi des problèmes avec la profession. Il était difficile d'entrer sur le marché, l'offre se trouvait ainsi rationnée de manière purement artificielle et l'intérêt des consommateurs n'était pas suffisamment défendu. Les opérateurs étaient dans l'incapacité d'anticiper l'évolution de la demande. En outre, le nombre de nouveaux arrivants sur le marché stagnait (une baisse sensible du nombre de taxis est même intervenue entre 1995 et 1999). Les opérateurs en place étant protégés par la réglementation en vigueur, la concurrence recherchée n'a pas eu lieu. De surcroît, le nombre de licences d'exploitation s'est raréfié (ou l'utilisation d'une licence en combinaison avec l'affiliation à un centre de traitement s'occupant de planifier et de dispatcher les courses commandées par téléphone). La valeur marchande des licences d'exploitation était hors de proportion par rapport à la structure de coûts du secteur. Enfin, le Gouvernement jugeait le rôle des taxis dans la mobilité totale des personnes trop limité, en dépit d'une hausse sensible de leur utilisation.

Les raisons ci-devant étaient suffisantes pour que le Gouvernement décide de réviser la législation sur le secteur, ainsi qu'en témoignent les dispositions modifiées de la nouvelle loi sur le transport de voyageurs.

## 1.2. Politique de réglementation actuelle des services de taxis

La nouvelle loi sur le transport de voyageurs a pris effet le 1er janvier 2000, à l'issue d'un long débat au Parlement et dans d'autres enceintes. La nouvelle réglementation vise à obtenir, au final, un marché des taxis dynamique et à optimiser son fonctionnement. La simplification des modalités d'entrée devait se traduire par une concurrence renouvelée et par le développement de nouveaux services chez les opérateurs, censés répondre à l'évolution des souhaits des consommateurs. La qualité et la différenciation tarifaire devaient permettre d'accroître le choix des consommateurs, cependant que les services de taxis attireraient davantage de clientèle. Aux termes de la nouvelle loi, le secteur devait prendre des initiatives pour mettre en place des structures d'exploitation conjointes et garantir ainsi un service 24 heures sur 24. Parallèlement aux services des taxis ordinaires (opérant depuis la voie publique), de nouveaux services devaient voir le jour, y compris la possibilité d'un usage collectif à prix réduit pour les clients voyageant indépendamment. L'utilisation des services de taxis, seuls ou en combinaison avec d'autres modes de transport publics, devait progresser. Le législateur prévoyait qu'à la campagne et dans les villes d'importance moyenne, les taxis devaient jouer un rôle important et rentable pour se substituer aux services de transports publics réguliers ou les compléter. Allié surtout à d'autres modes de transport, le taxi pouvait même contribuer à diminuer l'usage de la voiture particulière et à lutter contre les embouteillages.

Le Gouvernement néerlandais a formulé divers objectifs concrets pour matérialiser ce projet. L'objectif premier visait à renforcer le rôle des taxis dans la mobilité des personnes. Les objectifs secondaires consistaient à mieux intégrer le taxi dans la chaîne du transport de voyageurs et à améliorer le fonctionnement du marché.

Plusieurs outils avaient été prévus dans la loi pour atteindre ces objectifs :

- Déréglementation des capacités : les licences sont accordées aux opérateurs plutôt qu'à chaque véhicule. Dans un premier temps, des quotas de licences ont été appliqués aux véhicules des nouveaux arrivants sur le marché pour éviter une croissance dangereuse, puis la déréglementation totale a suivi en 2002. Actuellement, les exploitants sont entièrement libres d'ajouter autant de véhicules qu'ils le souhaitent à leur exploitation. Les nouveaux entrants n'ont plus qu'à se soumettre à une vérification de qualité. Les contrôles quantitatifs ont été supprimés.
- Déréglementation de la tarification par la suppression des tarifs fixes et l'introduction d'un tarif plafond. En outre, le Ministère a décidé de reconduire cette dernière réglementation pendant deux années supplémentaires.
- Mesures destinées à améliorer la qualité des opérateurs de taxis (licence d'exploitant, identification des chauffeurs, plaques d'immatriculation bleues). Pour répondre à certaines critiques négatives et aux incidents survenus dans les grandes villes, un examen spécial a été mis en place récemment pour les chauffeurs de taxi, afin de garantir une meilleure qualité de base.
- Suppression des zones de desserte (effective au 1er janvier 2002).

- Centralisation des procédures de délivrance des licences et renforcement des mesures de répression, sous la responsabilité de l'IVW (Division de l'inspection du Ministère des Transports).
- Certaines échéances ont été identifiées pour évaluer l'efficacité de la stratégie pendant la période de mise en œuvre. Cette évaluation repose sur un programme de suivi très précis.

Au vu de l'expérience négative vécue dans d'autres pays ayant déréglementé le secteur, les autorités néerlandaises ont choisi une stratégie de mise en œuvre comportant à la fois des mesures de déréglementation et d'autres, de re-réglementation. L'esprit des nouvelles dispositions est tout d'abord de sauvegarder la qualité de base du service et d'assurer une concurrence loyale, puis dans un second temps de supprimer les règles quantitatives et tarifaires. En outre, les autorités ont opté pour une stratégie échelonnée dans le temps, avec des vérifications de capacités allégées et des tarifs plafonnés pendant les deux premières années, au lieu d'appliquer d'emblée la déréglementation totale des capacités et des prix, donnant ainsi à chacun le temps de réagir au bilan de l'action menée.

La loi modifiée sur le transport de voyageurs ne s'applique pas uniquement aux taxis ordinaires, opérant sur la voie publique<sup>1</sup>, mais aussi aux services multicourses, ayant fait l'objet d'un contrat préalable ("sous contrat"). Cependant, comme dans l'ancienne réglementation, la réglementation tarifaire ne s'applique pas au secteur sous contrat.

### ***1.2.1. Esquisse des principales questions de politique sectorielle***

Le Tableau 2.1 brosse brièvement le tableau de la situation actuelle au regard de la réglementation des services de taxis aux Pays-Bas. Ce Tableau identifie neuf domaines d'action :

1. conditions requises du véhicule ;
2. conditions requises du chauffeur ;
3. conditions requises de l'exploitant ;
4. zone de desserte ;
5. tarification ;
6. obligations en matière d'information du client ;
7. accès aéroportuaire ;
8. dispositions fiscales ;
9. mesures de répression.

Tableau 1. Schéma 2.1. : Pays-Bas

	<b>Dispositions en matière d'organisation</b>	<b>Dispositions qualitatives</b>	<b>Dispositions quantitatives</b>
Taxi (véhicule)	Tout véhicule utilisé comme taxi doit être agréé par le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion des Eaux (RDW). En outre, les véhicules doivent être munis d'une plaque d'immatriculation spéciale de couleur bleue.	Les taxis sont soumis à des vérifications annuelles. Ils sont équipés d'un taximètre. La réglementation prévoit qu'ils soient munis d'un ordinateur de bord avant la fin de 2002. L'éclairage de toit, qui n'est pas obligatoire, fait l'objet de règles spécifiques.	Les autorités ne fixent pas de limite au parc de taxis d'un exploitant (sauf pour ce qui concerne les tests de capacités auxquels se soumettaient les nouveaux opérateurs en 2000 et 2001). L'obligation d'un service 24 heures sur 24 (telle qu'appliquée dans les réglementations décentralisées) a été supprimée à la suite de la centralisation des autorités d'exécution.
Chauffeur	Chaque chauffeur doit posséder une carte d'identification à son nom propre. Muni de cette carte, un chauffeur peut travailler pour plusieurs opérateurs.	Pièces à fournir pour l'obtention de la carte de chauffeur de taxi : - déclaration de bonne conduite ; - attestation médicale ; - photographie d'identité ; - permis de conduire en cours de validité. Un examen de conduite a été rajouté en 2005 pour tester certaines compétences particulières des chauffeurs de taxi.	La carte de chauffeur de taxi est valable pendant cinq ans et coûte 40 euros (2002). Une réglementation des horaires de travail et des pauses est appliquée.
Opérateur de taxis	Chaque opérateur doit posséder une licence d'exploitation et une ou plusieurs attestations de licence. En même temps que sa licence, l'exploitant reçoit une attestation pour chaque véhicule dont il est en mesure de justifier l'utilisation sur longue durée comme taxi.	Conditions à remplir pour l'obtention d'un permis d'exploitation : - la compétence, justifiée par un certificat d'exploitant de taxis (ou compétence historique jusqu'au 1er juillet 2001). Cette obligation ne s'applique qu'aux opérateurs en responsabilité effective et permanente ;	Jusqu'en 2002, les nouveaux opérateurs devaient satisfaire à un test de capacités en prouvant que chacun de leur véhicule réalisait un chiffre d'affaires annuel d'au moins 22 689 euros et tournait au moins 390 heures par trimestre. Cette vérification a été supprimée au 1er janvier 2002. Il est interdit de louer, vendre ou acheter une licence d'exploitation. Les attestations de

Tableau 1. Schéma 2.1. : Pays-Bas

	<b>Dispositions en matière d'organisation</b>	<b>Dispositions qualitatives</b>	<b>Dispositions quantitatives</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- la fiabilité, sous la forme d'une attestation de bonne conduite (ne s'applique qu'aux opérateurs en responsabilité et exerçant comme chauffeur) ;</li> <li>- immatriculation à la chambre de commerce ;</li> <li>- la durée de validité de la licence d'exploitation est illimitée ;</li> <li>- une licence d'exploitation coûte 500 euros (nouveaux arrivants, barème 2002). Le coût de délivrance d'une attestation de licence est de 12 euros (2002).</li> </ul>	<p>licence sont délivrées pour chaque véhicule et valables cinq ans.</p>
Zone de desserte	Il existait avant un découpage en zones de desserte. Les licences d'exploitation et les attestations de licence n'étaient valables que dans certaines zones définies. Ce découpage a été supprimé le 1er janvier 2002.	Les taxis ne pouvaient charger des clients que dans leur propre zone de desserte. Bien sûr, les clients pouvaient être déchargés n'importe où, le périmètre de chaque zone pouvant être franchi. Toutefois, il n'était possible de charger de nouveaux clients sur le trajet de retour dans d'autres zones que si la course avait été commandée au siège de l'opérateur.	
Tarifification	Plafonnement des tarifs : - taxe de prise en charge ; - taxe par kilomètre ; - taxe d'attente.	L'opérateur peut moduler son tarif dans les limites du plafond. À l'issue d'une évaluation intermédiaire, le plafonnement est demeuré en vigueur jusqu'en 2002 et 2003, et il a été décidé de le reconduire en 2004.	
Information du consommateur	L'attestation de licence de l'opérateur doit être visible par le client, une fois celui-ci dans le véhicule. Chaque opérateur doit avoir prévu une procédure de réclamation et doit être affilié à un organisme d'arbitrage. L'identification du chauffeur doit être visible par le client lorsqu'il est dans l'habitacle, de façon qu'il puisse s'assurer de la fiabilité et de l'identité du chauffeur. Les taxis sont reconnaissables à leur plaque d'immatriculation bleue. Le tarif est visible de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule.		

Tableau 1. **Schéma 2.1 : Pays-Bas** (suite)

Accès aéroportuaire	Jusqu'en 2002 : en vertu du découpage en zones de desserte, seuls les taxis des régions de Zaandam, Amsterdam et Schiphol pouvaient utiliser les stations de taxis (postes fixes) de Schiphol. Contrairement aux objectifs de la nouvelle politique des services de taxis, plusieurs opérateurs bénéficiaient d'un emplacement privilégié du fait de contrats passés avec les autorités portuaires de Schiphol. Il a été précisé par décision judiciaire que ces contrats seraient respectés jusqu'à une date d'expiration raisonnable. De nouveaux contrats seront proposés par voie d'appels d'offres conformément aux procédures de l'Union Européenne.
Dispositions fiscales	Les opérateurs de taxis sont exonérés de la taxe routière (MRB) et peuvent opter pour la déclaration d'impôt (BPM) s'ils peuvent prouver que 90 pour cent du kilométrage parcouru est imputable à des services de taxis.
Répression	Si le chauffeur n'est pas en mesure d'afficher sa carte d'identification, lui et l'exploitant s'exposent à des poursuites. Les licences d'exploitation et les attestations de licence sont délivrées par la RVI, l'Inspection des transports (ancien nom de l'IVW), qui vérifie également si l'opérateur satisfait à toutes ses obligations. Des vérifications ont lieu tous les cinq ans. L'attestation de licence doit être visible dans l'habitacle par les services de répression. Outre le taximètre, des statistiques de courses sont conservées aux fins de contrôle. L'IVW est responsable de l'ensemble des mesures de contrôle et de répression. Cependant, des équipes spéciales ont été mises en place (IVW, police, parquet, GAK et forces spéciales d'investigation) pour échanger des informations et des connaissances.

Source : AVV/EIM 2002.

## 2. ÉTUDE DE SUIVI

### 2.1. Le suivi, partie intégrante de la nouvelle réglementation

Comme la nouvelle réglementation des services de taxis avait suscité d'après discussions et que certains parlementaires ne croyaient guère en un bilan positif de cette réglementation pour le consommateur et pour la profession, il a été décidé que le Ministre rendrait compte de l'efficacité et de l'impact des nouvelles dispositions dans un délai de 18 mois après leur entrée en vigueur (avant le 1er juillet 2001). Un premier rapport a donc été remis en mai 2001. Compte tenu des résultats de ce rapport, une discussion a eu lieu entre le Ministre et le Parlement, à l'issue de laquelle il a été décidé d'une seconde évaluation pour le milieu de l'année 2004. Ce rapport devait continuer à rendre compte des résultats pratiques des nouvelles dispositions. Un second rapport a donc été remis en mai 2004. Un programme de suivi a été mis en place entre 1999 et 2003, afin de disposer de données factuelles. Le Ministre a donc comblé les attentes du secteur des taxis en "prenant régulièrement le pouls du marché" aux premières heures de la nouvelles réglementation.

Conformément aux règles communautaires de passation des marchés, l'exécution du programme de suivi a été confiée à TNS NIPO Consult et à KPMG BEA. Une commission d'appui interne a été mise en place, constituée de représentants du Centre d'étude des transports (AVV), de la Direction générale du transport de voyageurs (DGP) et la Direction de l'inspection du Ministère (IVW).

### 2.2. Moyens de contrôle

Les moyens ci-après ont été utilisés lors du processus de suivi :

*Des enquêtes de consommation*, qui étaient réalisées sous la forme d'un sondage annuel par téléphone, effectué auprès d'un échantillon de 2 000 consommateurs entre 1999 et 2003. Cet échantillon se composait à peu près à parts égales d'usagers et de non-usagers des services de taxis. Ce dernier groupe était composé de personnes n'ayant pas pris le taxi au cours de la dernière année écoulée. Grâce à un questionnaire standard, les enquêteurs recueillaient des informations sur le développement et le contexte de l'usage (ou du non-usage) de ces services. L'enquête analysait aussi de près l'accueil réservé par les consommateurs aux différents produits et services proposés.

*Les enquêtes d'entreprises* consistaient en un sondage annuel par téléphone auprès d'un échantillon de 400 opérateurs. Les opérateurs étant contactés de façon aléatoire, l'échantillon avec lequel les enquêteurs travaillaient évoluaient d'une année sur l'autre. Un questionnaire standard permettait de passer en revue différents aspects de la gestion opérationnelle du secteur. La priorité était donc donnée à la production et aux données financières, ainsi qu'à l'évolution des effectifs et du parc de taxis.

Les études sur la *délivrance des licences, les mesures de répression et la tarification* ciblaient les aspects en relation avec la surveillance sectorielle. Une analyse documentaire et la réalisation d'interviews avec des fonctionnaires responsables et des exploitants permettaient de broser un tableau de l'évolution annuelle des statistiques de licences et de la répression. Une enquête, menée à partir d'un questionnaire écrit auprès de 350 opérateurs, a permis de suivre l'évolution des tarifs en 2000, 2001, 2002 et 2003.

### **2.3. Moyens supplémentaires**

Hormis les trois types d'enquêtes ci-dessus, une étude précise était réalisée chaque année sur le développement de l'infrastructure. Le but de cette étude, réalisée par une agence décentralisée, consistait à retracer l'évolution en ce qui concerne les stations de taxis. Des enquêtes sur échantillon aléatoire étaient réalisées chaque année auprès des différentes agences pour dresser l'état des lieux. Les premières mesures ont été effectuées au premier semestre de l'année 2000. Des relevés ont été ensuite pratiqués chaque année jusqu'en 2003.

De surcroît, des études de consommation par analyse du "choix conjonctif" ont été menées à trois reprises durant cette période auprès des usagers fréquents. Cette enquête avait pour but de déterminer l'importance relative que les consommateurs attachent aux caractéristiques des produits et à en cerner l'évolution dans le temps. Au total, 350 consommateurs environ ont été ainsi interrogés sur leurs préférences en matière de produits et services de taxis<sup>2</sup>.

### **2.4. Suivi de l'état d'avancement**

Le volet "terrain" de ces enquêtes n'a pas rencontré de difficultés particulières. Même si l'étude de suivi a été menée pendant cinq années consécutives et qu'une partie des professionnels n'étaient guère enclins à coopérer, il s'est trouvé chaque année un nombre de consommateurs comme d'exploitants suffisamment coopératifs.

L'étude de suivi est la principale source d'information pour la monographie du secteur et son évolution à l'issue de la déréglementation aux Pays-Bas et va être discutée ci-après.

## **3. LE SECTEUR DES TAXIS AUX PAYS-BAS : ORGANISATION ET ÉVOLUTION DU MARCHÉ APRÈS QUATRE ANNÉES DE DÉRÉGLEMENTATION**

### **3.1. Introduction**

Ce chapitre présente une brève esquisse de l'évolution du secteur des taxis (en termes de stratégie et de résultats) aux Pays-Bas, au cours des différentes années qui ont suivi la déréglementation. L'année 2000 est la première année du nouveau contexte réglementaire. Les informations présentées

dans ce chapitre s'appuient amplement sur le rapport de suivi et d'évaluation de la déréglementation soumis par TNS-Nipo/KPMG-BEA, en juin 2004, et sur ses Annexes.

### **3.2. Taxis opérant depuis la voie publique et services "sous contrat"**

La réglementation des taxis aux Pays-Bas est particulière en ce sens que les licences d'exploitation sont les mêmes, quel que soit le segment de marché. Une fois en possession de cette licence, son détenteur peut charger des clients à poste fixe, peut aller en maraude ou effectuer des courses uniques, réservées par téléphone (c'est ce qu'on appelle les "taxis ordinaires"). Les opérateurs se voient ainsi conférer une grande souplesse dans l'utilisation de leurs véhicules et peuvent optimiser la palette de leurs services.

La même licence est également demandée pour les "services sous contrat", c'est-à-dire la prise en charge de courses multiples sur la base d'un contrat signé au préalable. Les Pays-Bas disposent d'un secteur des services de taxis sous contrat très développé, intervenant principalement dans le transport des personnes âgées et des personnes handicapées ou malades. Les dispositions contractuelles sont adoptées de manière collective. L'absence de licences différentes pour chaque segment de marché se traduit par l'absence de statistiques en répartition par segment. Sur la base d'une enquête menée auprès des exploitants de taxis<sup>3</sup>, la quote-part des services sous contrat dans le chiffre d'affaires total de la profession est estimée à 68 pour cent en moyenne pour l'ensemble du pays en 2003, oscillant entre 30 pour cent dans les quatre plus grandes villes et 77 pour cent à la campagne. Les chiffres présentés ci-après incluent les taxis ordinaires et les services sous contrat.

### **3.3. Consommation de services de taxis**

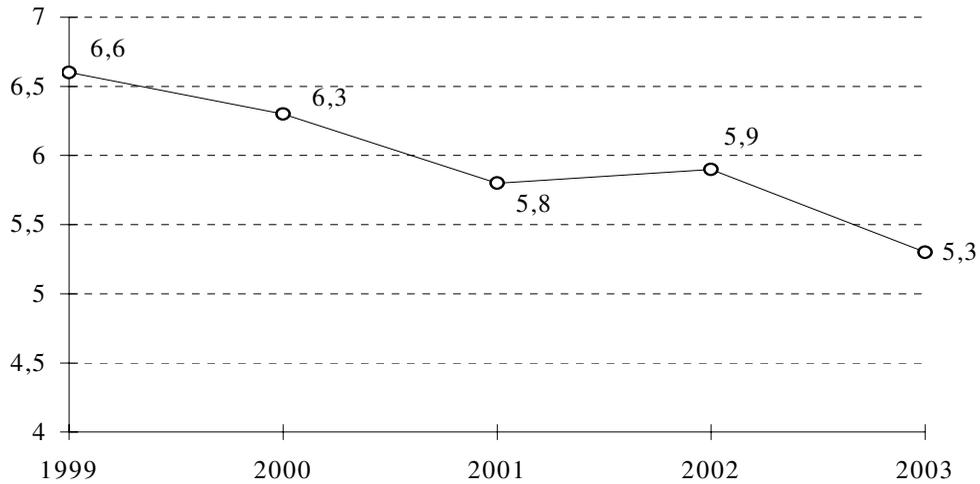
En 2003, on estime que presque 41 pour cent de la population des Pays-Bas âgée de plus de 16 ans (6 300 000 personnes) a eu recours à des services de taxis au moins une fois dans les douze mois ayant précédé l'enquête. Ce pourcentage était de 52 pour cent en 1999.

En 2003, 58 pour cent des consommateurs ont pris le taxi pour sortir au restaurant, aller dans un bar, ou encore au cinéma ou au théâtre (entre autres motifs), 34 pour cent pour se rendre dans une gare (pour un voyage d'agrément), 27 pour cent pour se rendre à l'aéroport, 26 pour cent pour un voyage d'affaires, 20 pour cent pour rendre visite à de la famille ou à des amis, 18 pour cent pour se rendre dans un établissement médical, 13 pour cent à des fins touristiques et enfin 5 pour cent pour faire des courses.

En fait, le nombre de voyageurs-kilomètres a progressé, ce qui résulte d'un allongement moyen de la course en taxi plutôt que d'une augmentation du nombre de courses. Il est probable que les courses relativement courtes se situent dans le segment de marché le plus sensible au prix (utilisation d'un taxi pour sortir ou se rendre à la gare) et que ce segment a souffert, compte tenu de l'insuffisance de la demande du fait de l'augmentation des prix et d'une conjoncture économique en baisse.

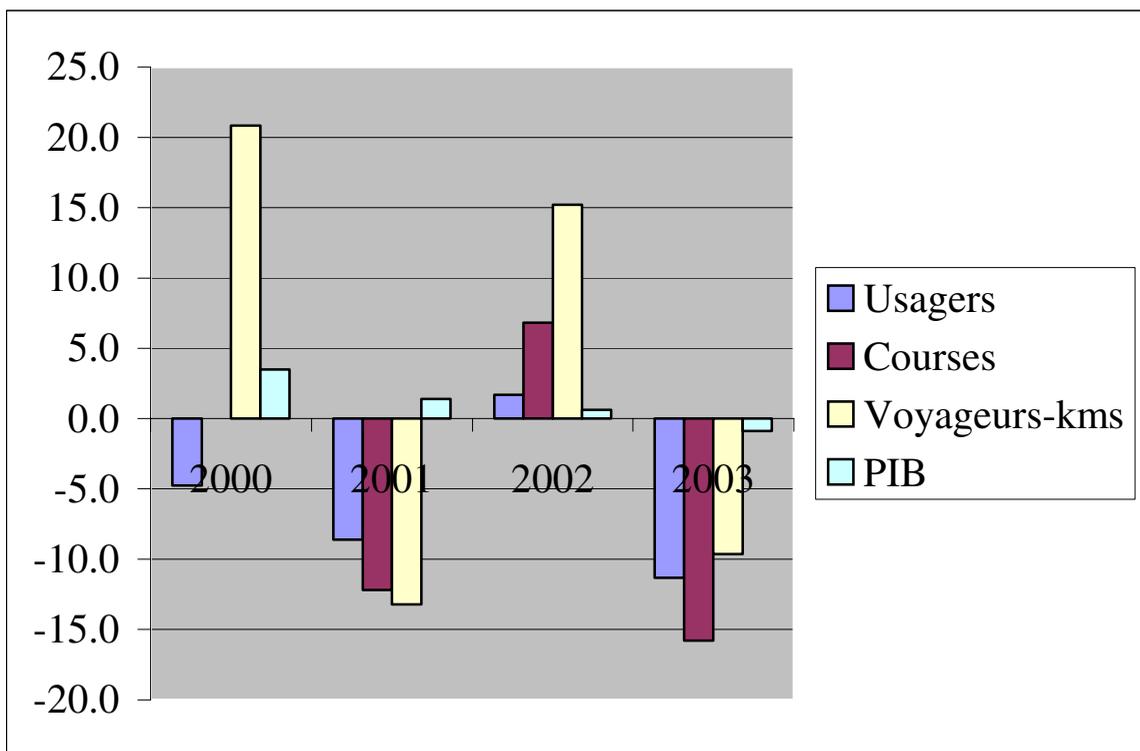
Le nombre total de courses en taxi contraste par rapport au kilométrage total parcouru. Ce contraste est imputable au fait que le nombre d'usagers a chuté de 6.6 millions à 5.3 millions : plus particulièrement, les gens ont moins pris le taxi pour sortir et le nombre de petites courses pour se rendre dans une gare a diminué. Les entreprises qui proposent un important volume de services de taxis ordinaires, dont un grand nombre sont situées dans les quatre plus grandes villes (Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht), ont également constaté ce phénomène dans leur chiffre d'affaires.

Figure 1. Nombre d'habitants ayant utilisé des services de taxis au moins une fois dans les douze mois ayant précédé l'enquête (exprimé en millions de personnes pour chaque année)



Source : TNS NIPO Consult - KPMG BEA, juin 2004.

Figure 2. Variation annuelle en pourcentage de la consommation de services de taxis et du PIB



Source : TNS NIPO – KPMG BEA, juin 2004, CPB Kernegegevens Nieuwsbrief, décembre 2004.

Durant la période sous revue (1999-2003), les Pays-Bas ont connu une phase de croissance économique rapide jusqu'en 2000. À partir de 2001, cette croissance a subi un brusque coup d'arrêt. En 2003, les Pays-Bas étaient en pleine récession et les indicateurs économiques du pays étaient les plus mauvais de toute l'Union Européenne élargie. Il semble que l'on ne puisse établir une relation claire entre les chiffres de la croissance économique et l'utilisation des taxis sur la période 1999-2003. Le nombre de courses a varié, puis s'est finalement traduit par un recul de 17 pour cent, tandis que le kilométrage parcouru en taxi progressait de 20 pour cent durant la même période.

### **3.4. Parc de taxis et temps d'exploitation**

On comptait 24 800 taxis aux Pays-Bas en 2003, soit une progression de 50 pour cent par rapport à 1999, la dernière année avant la déréglementation. Sur ce chiffre, 3 428 étaient en service dans les quatre plus grandes villes du pays (Utrecht, Amsterdam, Rotterdam et La Haye). Le nombre de taxis dans ces villes a progressé de 13 pour cent en 2000, première année de la déréglementation, mais s'est stabilisé rapidement. En fait, le parc total 2003 est quasiment équivalent au chiffre de 2000. Ce développement du parc, qui a suivi la déréglementation, a été plus marqué dans le reste du pays (+ 18 pour cent) que dans les quatre villes précitées. Hormis les quatre grandes agglomérations, le parc de taxi s'est développé progressivement jusqu'en 2003.

En comparaison des huit autres pays étudiés par EIM<sup>4</sup>, la densité des taxis aux Pays-Bas en 2000 varie d'un niveau moyen (au niveau national) à faible (dans les grandes villes). En 2003, la densité des taxis au niveau national s'est développée au-delà de la moyenne, tandis que cette densité dans les quatre plus grandes villes demeurait relativement faible. On observe que si pour les autres pays, c'est la capitale qui fait l'objet de l'étude, pour les Pays-Bas, ce sont les quatre plus grandes villes, considérées toutes ensemble, qui ont retenu l'attention.

En dépit d'une progression théorique du nombre de véhicules et de chauffeurs, le nombre total d'heures d'exploitation par véhicule, offert par les chauffeurs en service, a diminué. La situation est la même au plan national (- 7 pour cent entre 1999 et 2003) et dans les quatre plus grandes villes (- 11 pour cent). Le nombre d'heures d'exploitation par véhicule diminue en particulier depuis 2002.

Tableau 2. Quelques données structurelles sur le secteur des taxis aux Pays-Bas

	Quatre plus grandes villes (2003)	Quatre plus grandes villes (2000)	Pays-Bas (2003)	Pays-Bas (2000)	Pays-Bas (1996)
Nombre d'habitants	2 065 000	2 000 000	16 200 000	15 900 000	15 400 000
Nombre de taxis	3 428	3 418	24 771	19 291	19 881
Nombre d'opérateurs	2 370	1 880	4 857	3 599	2 834
Nombre de chauffeurs	3 793	4 095	33 424	28 500	nd.
Nombre d'heures d'exploitation par véhicule	6.7 millions	7.8 millions	21.7 millions	21.9 millions	nd. (1999 : 23.4 millions)
Chiffre d'affaires total du secteur en euros	98 millions	114 millions	742 millions	624 millions	nd.
Nombre de taxis par millier d'habitants	1.66	1.71	1.5	1.2	1.3
Nombre de taxis par opérateur	1.4	1.8	5.1	5.4	7.0
Chiffre d'affaires par taxi en euros	28 588	33 352	29 954	32 347	nd.
Chiffre d'affaires par heure d'exploitation et par véhicule en euros	14.63	14.71 (1999 : 14.34)	34.19	28.49	nd. (1999 : 23.42)
Tarif moyen en euros*	16.94	15.04	16.79	14.86	nd. (1999 : 13.36)

Source : TNS NIPO Consult – KPMG BEA, juin 2004, CBS Statline 2005.

\* Prix d'une course en ville de 5 kilomètres, compte tenu d'un retard total de 10 minutes (feux tricolores, encombrements).

### 3.5. Tarification des taxis

La nouvelle législation relative à la déréglementation du marché des taxis a pris effet au 1er janvier 2000. Cette législation prévoyait notamment de fixer un plafond (temporaire) aux tarifs des taxis, dans l'optique d'éviter une hausse indésirable des prix aussi longtemps que l'offre de taxis (en termes quantitatifs) serait inférieure à la demande. En bref, les dispositions prévoyaient que les tarifs des courses ne pouvaient pas être supérieurs au tarif d'une course équivalente, calculé à partir du montant agrégé des tarifs maximums fixés par le législateur pour chaque élément de facturation.

Le travail sous contrat est exonéré du plafonnement des tarifs.

Le tarif maximum intègre trois éléments de facturation : la taxe de prise en charge, la taxe au kilomètre parcouru et la taxe d'attente par heure. Les tarifs varient selon l'usage du taxi : ainsi, un taxi dont la capacité n'excède pas quatre passagers (chauffeur compris) peut facturer des tarifs inférieurs à un taxi proposant plus de cinq places. En outre, lorsque le montant cumulé du tarif maximum précisé par le législateur pour chaque élément de facturation n'excède pas le maximum stipulé, des tarifs supérieurs peuvent être facturés.

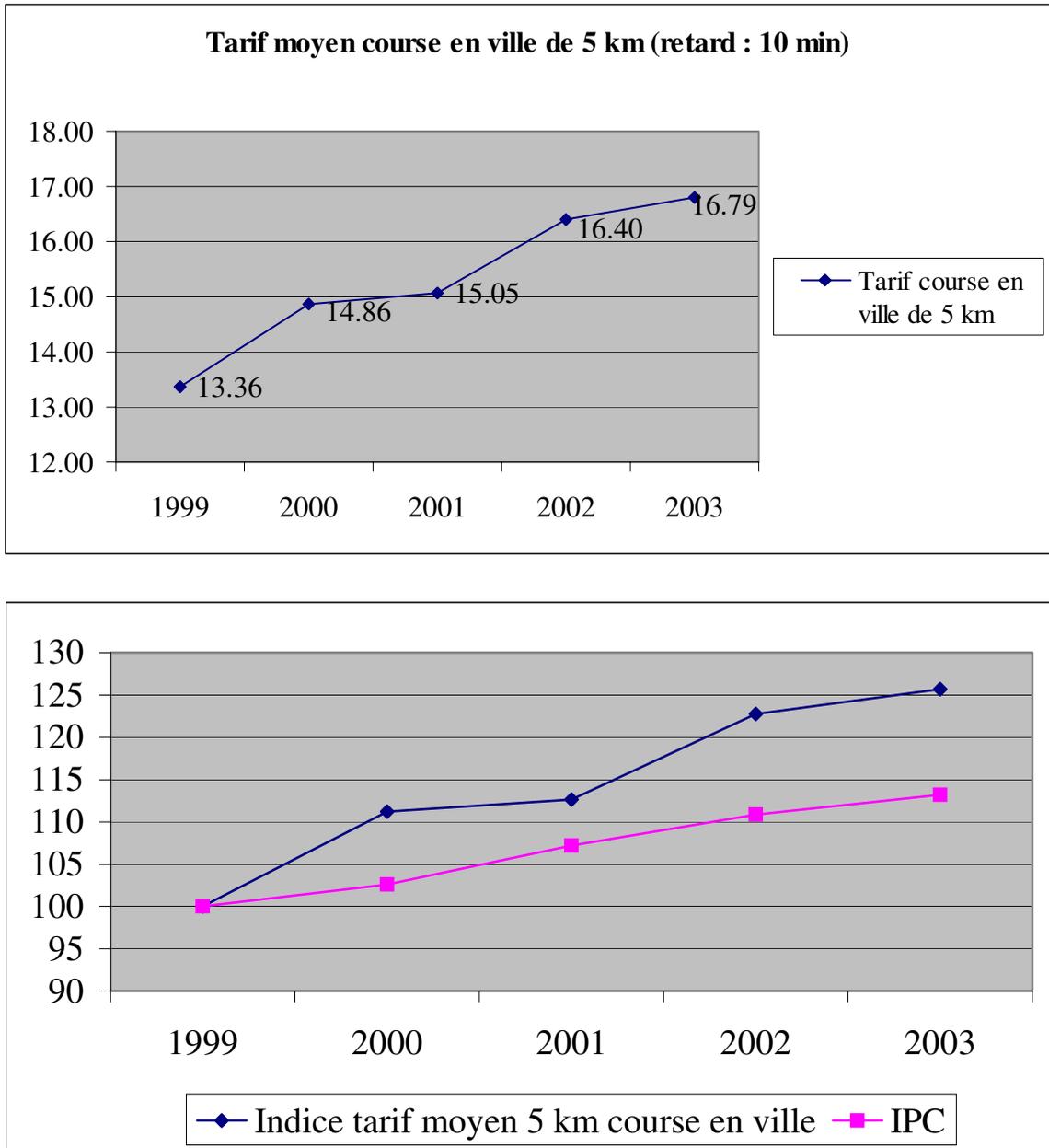
Actuellement (depuis le 1er janvier 2003), les plafonds ci-après sont applicables à chaque élément de facturation pour un taxi ne dépassant pas quatre passagers hormis le chauffeur (les tarifs maximums applicables aux taxis plus grands et au transport en fauteuil roulant sont indiqués entre parenthèses) :

Taxe de prise en charge	5.12 €	(8.33 €)
Taxe/kilomètre parcouru	1.94 €	(2.23 €)
Taxe d'attente/heure	32.87 €	(32.87 €)

Dans la pratique, les tarifs moyens pratiqués sont nettement en deçà des plafonds fixés (les tarifs correspondants facturés pour un taxi normal en 2005 sont de 2.75 euros, 1.80 euro et 30.26 euros)<sup>5</sup>. Mais on se souviendra que le législateur a fixé le plafond initial à un niveau très élevé, afin de donner un peu de marge de manœuvre aux régions dont un ou plusieurs éléments de facturation étaient historiquement élevés, et aux prestations de qualité supérieure à la moyenne.

Les tarifs des taxis ordinaires (voie publique) ont augmenté de 26 pour cent en quatre ans<sup>6</sup>. Plus précisément, la hausse a été conséquente durant la première année suivant la transition d'une tarification fixée à l'échelon régional à une tarification nationale plafonnée. Cette hausse des prix a été supérieure à celle de l'indice des prix à la consommation, qui a progressé de 13 pour cent. Les usagers habitués à prendre le taxi pour sortir ou pour une course rapide jusqu'à une gare se sont révélés spécialement sensibles à cette évolution des prix. Le vaste groupe des usagers constants et réguliers regroupe 1.5 million d'individus et totalise 80 pour cent de la totalité des courses effectuées. Ce groupe est constitué, pour l'essentiel, de personnes qui prennent le taxi pour des raisons de santé ou pour des voyages d'affaires.

Figure 3. Évolution nationale des prix pour une course moyenne en ville de 5 kilomètres, compte tenu d'un retard de 10 minutes, mesurée par rapport à l'indice des prix à la consommation (IPC)



Source : TNS NIPO Consult – KPMG BEA 2004, CPB Kerngegevens Nieuwsbrief, décembre 2004.

### 3.6. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires par taxi aux Pays-Bas s'élève à 29 954 euros et se classe à un rang inférieur en comparaison à la fois de la Suède (secteur entièrement déréglementé) et du Danemark (secteur entièrement réglementé) (voir Tableau Annexe 1.1). Ce chiffre d'affaires ne résulte pas tant du niveau des tarifs car, selon une étude comparative internationale réalisée par l'UBS, Amsterdam se situe en haut du classement dans ce domaine (voir Tableau Annexe 1.2). Cette faiblesse est peut-être plutôt imputable à un nombre d'heures d'exploitation des véhicules plus réduit, au plus faible kilométrage parcouru par chacun et à un niveau d'occupation effectif moindre.

De même, on ne dispose pas des chiffres qui permettraient d'établir des comparaisons internationales. Pour autant, la déréglementation a pour effet que chaque opérateur est entièrement libre d'ajouter des véhicules dans son exploitation, même si ce n'est que pour quelques heures par semaine. Aussi est-il donc probable que les taxis voient leur temps d'exploitation par véhicule diminuer depuis le 1er janvier 2000. Puisque les coûts afférents à la licence des véhicules ont été supprimés, il est inutile de maximiser leur durée d'exploitation journalière. Les chauffeurs peuvent utiliser leur taxi à titre de véhicule privé lorsqu'ils ne sont pas en service. Le "chiffre d'affaires par heure d'exploitation et par véhicule" est un indicateur nettement meilleur pour quantifier des résultats économiques.

Le chiffre d'affaires par heure d'exploitation et par véhicule a progressé de 47 pour cent depuis 1999, alors que le chiffre d'affaires annuel par véhicule a diminué de 10 pour cent. Malheureusement, on ne dispose pas de données internationales sur le chiffre d'affaires par heure d'exploitation et par véhicule.

Le chiffre d'affaires en dehors des quatre grandes villes a connu une hausse remarquable, alors que celui réalisé dans ces quatre villes est en recul. La raison première tient à une hausse considérable des tarifs (dans toutes les régions). Il est vrai également que le kilométrage total parcouru a progressé à la campagne et dans les autres villes (ce qui a son importance au regard du chiffre d'affaires), cependant que le nombre total de courses effectuées et le kilométrage total parcouru ont diminué dans les quatre grandes villes, d'où une diminution du chiffre d'affaires malgré le relèvement tarifaire.

### 3.7. Satisfaction de la clientèle

En règle générale, les usagers ont une appréciation positive de leurs déplacements en taxi. Ils sont huit sur dix à leur avoir attribué une note d'au moins 7 sur 10, voire supérieure. Seuls 5 pour cent d'entre eux sont vraiment mécontents et leur attribuent une note de 5, voire moins. La satisfaction des usagers est demeurée stable de 1999 à 2003, avec une note moyenne oscillant entre 7.3 et 7.5. Les mécontents se plaignent généralement de l'accès téléphonique et du comportement du chauffeur.

Malheureusement, il n'existe pas de données comparables pour les autres pays.

**Tableau 3 : Note de satisfaction des usagers et des non-usagers de taxis (échelle de 1 à 10)**  
**Usagers = ont utilisé le taxi au moins une fois dans la dernière année écoulée ;**  
**non-usagers = tous les autres**

<b>Usagers</b>	<b>Dans les quatre grandes villes</b>	<b>Dans tout le pays</b>
1999	7.2	7.4
2000	7.1	7.4
2001	6.9	7.3
2002	7.1	7.5
2003	7.3	7.4
<b>Non-usagers</b>	<b>Dans les quatre grandes villes</b>	<b>Dans tout le pays</b>
1999	7.1	6.9
2000	6.9	6.9
2001	6.8	6.8
2002	6.5	6.8
2003	6.7	6.7
<b>Usagers</b>	<b>Note &gt; = 7</b>	<b>Note &lt; = 5</b>
1999	85 %	6 %
2000	83 %	5 %
2001	82 %	7 %
2002	84 %	5 %
2003	80 %	5 %
<b>Non-usagers</b>	<b>Note &gt; = 7</b>	<b>Note &lt; = 5</b>
1999	69 %	8 %
2000	65 %	9 %
2001	63 %	9 %
2002	65 %	8 %
2003	63 %	11 %

Source : TNS NIPO Consult, KPMG BEA, juin 2004.

### 3.8. Conclusions générales pour la période 1999-2003

Les entreprises qui assurent essentiellement des services sous contrat ont bénéficié des nouvelles dispositions. Elles ont développé leur flotte respective et leur capacité à s'adapter à la demande. La suppression de l'obligation de service 24 heures sur 24 a permis aux entreprises d'être plus efficaces dans ce qu'elles offrent. Malgré la suppression de cette obligation, les usagers se sont déclarés en 2003 plus satisfaits de la disponibilité des taxis qu'en 1999, sans faire de distinction entre le jour et la nuit. De même, l'appréciation globale des usagers en ce qui concerne la qualité du service est restée cohérente ces dernières années. Les usagers des quatre grandes villes lui donnent une note moyenne

de 7.3, contre 7.4 dans les autres villes et à la campagne. On constate que la catégorie des non-usagers, qui a considérablement augmenté, a une opinion moins bonne des services de taxis et les note 6.7 seulement. La note qui baisse en particulier est celle des tarifs (en hausse).

Le Tableau ci-après présente l'évolution des onze grands indicateurs. Le Tableau intègre les évolutions réelles depuis l'étude de suivi de TNS Nipo Consult –KPMG BEA, par rapport aux évolutions prévisibles à l'échelon national et dans les quatre grandes villes.

Au niveau national, six des onze indicateurs sont allés dans le sens prévu : il s'agit du coût d'entrée sur le marché, de la dynamique du marché, de la différenciation de l'offre, de la rentabilité, de l'utilisation des capacités et de l'emploi. S'agissant de la différenciation de l'offre, on observe que le nombre total d'entreprises déclarant appliquer la différenciation des produits, des services et des tarifs est passé de 3 pour cent en début de période à 31 pour cent en 2003. S'agissant de quatre autres indicateurs (qualité, utilisation des services de taxis, répartition modale et chiffre d'affaires), les disparités sont trop grandes pour en tirer des conclusions claires. Par conséquent, il est vrai d'affirmer que les attentes n'ont pas été comblées, mais que parallèlement, l'évolution n'a pas non plus été négative. L'évolution des tarifs n'est pas allée dans le sens escompté, parce que la baisse qui avait été anticipée n'a pas eu lieu.

Le tableau des quatre plus grandes villes est moins positif que celui de la situation nationale. La différence la plus notable est que l'utilisation du taxi, en particulier à partir des stations, a reculé à tel point que le chiffre d'affaires et les résultats d'exploitation sont menacés. Les hausses tarifaires appliquées par les opérateurs sont très certainement la cause de la désaffection de la demande. Or, dans le même temps, elles n'ont pas été mesure d'empêcher les pertes de chiffres d'affaires et les menaces sur l'exploitation.

Le nombre total d'entreprises actives a progressé brusquement en 2000 et 2001, sous l'effet d'une plus grande facilité d'accès au marché. La capacité disponible (en heures d'exploitation par véhicule) a reculé sensiblement ces deux dernières années. Le secteur est particulièrement actif dans la fenêtre horaire souhaitée par la clientèle. De ce fait, le problème à résoudre est d'une part la mise en place de forces de production plus efficaces, mais de l'autre, le fait que les consommateurs n'utiliseraient pas ce gain d'efficacité compte tenu de l'offre excédentaire. Les chiffres pour les quatre grandes villes sont quelque peu inférieurs au reste du pays durant les premières années de la période sous revue, mais ils se sont améliorés ces deux dernières années et on même retrouvé leur niveau de 1999.

Tableau 4. Résultats des onze indicateurs de base

	Indicateur	Évolution prévisible	Évolution réelle dans le pays	Évolution réelle dans les quatre grandes villes
	<b>Impact</b>			
1.	Coût d'entrée sur le marché	Inférieur	Inférieur	Inférieur
2.	Dynamique du marché	Plus d'arrivants, décrochage de ceux qui ne réussissent pas	Dynamique, nombreux entrants et abandons	Dynamique, nombreux entrants et abandons
3.	Différenciation de l'offre	Plus de choix	En progrès	En progrès
4.	Avantages qualité	Amélioration	Stabilité	Stabilité
5.	Rentabilité	Amélioration	Amélioration mineure	Égalité
6.	Utilisation des capacités	Amélioration	Amélioration mineure	Recul mineur
	<b>Résultats</b>			
7.	Utilisation des services de taxis	Accroissement du nombre de courses et du kilométrage parcouru	Diminution du nombre de courses, accroissement du kilométrage parcouru	Diminution du nombre de courses et du kilométrage parcouru
8.	Évolution moyenne des tarifs	Diminution relative	Accroissement semblable à la croissance des prix de revient NEA <sup>7</sup> et nettement supérieur à l'indice CPB des prix à la consommation	Accroissement semblable à la croissance des prix de revient NEA et nettement supérieur à l'indice CPB des prix à la consommation
9.	Répartition modale	Quote-part accrue des taxis	Pas de changements remarquables / mesurables	Pas de changements remarquables / mesurables
	<b>Efficacité</b>			
10.	Chiffre d'affaires	Accroissement du fait de la progression de la demande, mais limité par des tarifs plus bas	Accroissement du fait de tarifs plus élevés, non du fait de la progression de la demande	Diminution du chiffre d'affaires du fait de la demande en baisse, malgré la hausse des tarifs
11.	Emploi	Accroissement du fait de la progression de la demande, mais limité par une rentabilité supérieure	Accroissement du fait de l'extension des capacités, elle-même fondée sur une demande accrue de kilométrage parcouru	Accroissement du fait de l'extension des capacités, non fondée elle-même sur le kilométrage parcouru

Source : TNS NIPO Consult – KPMG BEA, juin 2004.

## **4. EFFICACITÉ DE LA NOUVELLE STRATÉGIE DE RÉGLEMENTATION DES TAXIS AUX PAYS-BAS**

Des conclusions peuvent être formulées sur l'efficacité de la nouvelle réglementation des taxis en vigueur à partir des évolutions retracées ci-dessus. En outre, les six principaux volets du nouveau dispositif sont examinés.

### **4.1. Capacités**

L'assouplissement progressif des mesures d'encadrement des capacités s'est traduit par une progression du nombre d'entrants sur le marché et du nombre d'entreprises et de chauffeurs à compter du 1er janvier 2000. Le nombre d'entreprises ayant été évincées du marché a également progressé au cours des deux dernières années, ce qui a provoqué quelques inquiétudes dans la profession sans toutefois que l'on puisse parler de tensions extrêmes. La dynamique recherchée a été atteinte et il semble donc que la mesure soit suffisante. L'arrivée de nouvelles entreprises n'a pas introduit une vraie concurrence, qui aurait entraîné une baisse des prix ou une amélioration de la qualité. Si l'on considère le cas des stations de taxis les plus fréquentées aux heures de pointe dans les grandes villes, on observe en fait que les files de taxis sont plus longues ; or, les exploitants se sont mis d'accord sur le principe du "premier arrivé-premier parti", de sorte que le choix n'a pas évolué pour le client.

### **4.2. Obligation de disponibilité 24 heures sur 24**

La suppression de cette obligation de disponibilité permanente s'est traduite par une chute du nombre total d'heures d'exploitation par véhicule. Aux heures creuses en particulier, il semble que l'offre ait été diminuée, ce qui permet de faire baisser les prix de revient pour les entreprises. Cette réduction de l'offre ne débouche pas non plus sur une situation de pénurie, qui ferait que la recherche d'un taxi devienne plus souvent infructueuse. Les consommateurs donnent à juste titre une meilleure notation à la disponibilité des taxis et aux délais de réponse. Il en va de même aussi pour les personnes dépendantes des taxis pour des raisons médicales. Cette meilleure appréciation correspond à l'objectif d'un rapprochement de l'offre et de la demande. La réglementation s'est donc révélée efficace.

### **4.3. Tarifs**

Pendant toute la période sous revue, il était possible de fixer des tarifs en deçà des plafonds en vigueur. L'hypothèse retenue à l'origine était celle d'une baisse relative des tarifs et d'une différenciation plus marquée entre les différents prestataires. L'évolution tarifaire n'a pas correspondu aux attentes, puisque les tarifs ont augmenté plus vite que l'indice des prix à la consommation (26 pour cent contre 13 pour cent). Pour l'heure, l'augmentation du nombre de prestataires (d'entreprises) et une offre constante (invariabilité du nombre total d'heures d'exploitation par véhicule) n'ont guère introduit de concurrence sur les prix.

En 2000, les opérateurs ont fait usage de leur nouvelle marge de manœuvre sous plafond pour relever considérablement leurs prix. En fait, il est apparu que le tarif maximum a servi de guide pour fixer le rythme d'augmentation des tarifs, plutôt que de fonctionner comme un plafond. Amorcée en 2001, la hausse des tarifs a suivi l'indice des prix à la consommation, la hausse moyenne demeurant, quel que soit le taux, dans la fourchette de hausse admissible. On peut en conclure que cette mesure n'a pas atteint le but recherché et que le niveau fixé pour le plafonnement des tarifs a créé un espace permettant de générer des hausses de tarifs.

#### **4.4. Qualité**

Aux yeux du consommateur, la qualité de base des services de taxis est demeurée inchangée depuis 1999. Plus de 80 pour cent des consommateurs donnent une note de qualité d'au moins 7 sur 10, aussi bien aux taxis ordinaires qu'aux services sous contrat. La disponibilité des taxis qui, outre le prix, est leur qualité majeure, s'est améliorée dans toutes les régions. Bien que les médias et les professionnels aient fait des gorges chaudes de la qualité des services dans les quatre grandes villes, force est de constater, au vu de l'indice de satisfaction global des usagers, que des performances plus médiocres mobilisent davantage l'attention que des chiffres de courses, qui vont pourtant d'un niveau satisfaisant à très satisfaisant. L'IVW a observé un recul global du nombre d'infractions aux inspections, au cours des deux dernières années. Les règles sont mieux respectées, ce qui peut signifier que les opérateurs de qualité médiocre, soit ont disparu du marché, soit ont modifié leur comportement.

En conclusion, la qualité des services de taxis est jugée en général plutôt bonne par les usagers. Quant aux non-usagers, il semblerait que la surexposition des incidents affecte quelque peu leur perception du facteur qualité.

#### **4.5. Zones de desserte/mesures d'ordre administratif**

Les Pays-Bas sont une seule et même zone de desserte depuis le 1er janvier 2002. L'ancien découpage en zones de desserte est devenu caduc et les entreprises de taxis peuvent désormais proposer leurs services partout sur le territoire (sauf à l'aéroport de Schiphol, soumis à un régime particulier).

Les compétences des autorités décentralisées ont été transférées à l'IVW en 2000. Le transfert s'est opéré dans de bonnes conditions. L'IVW travaille régulièrement avec la police régionale dans le domaine de la répression. Les autorités décentralisées sont responsables de l'infrastructure (stations de taxis, couloirs partagés avec les autobus) et de l'ordre public. Certaines municipalités consacrent du temps à maintenir des contacts avec les professionnels. Toutefois, elles font face quelquefois à des insuffisances en matière de qualité et de traitement des réclamations, plus difficiles à gérer à l'échelon local.

La conclusion est que la nouvelle configuration administrative fonctionne bien dans son principe. Les points méritant une attention particulière sont le rôle des grandes municipalités eu égard à la qualité des services de taxis, aux zones de desserte et aux mesures de répression.

## 4.6. Contrôle et répression

Les activités de contrôle et de répression de l'IVW se sont multipliées. L'IVW gère très bien la nouvelle législation. Certains problèmes d'exploitation, eu égard notamment au contrôle du tarif maximum et aux heures de conduite et de repos, attirent en particulier son attention. L'introduction d'un ordinateur de bord semble être la meilleure solution à ces deux problèmes.

En conclusion, on observera que cinq des six volets du nouveau dispositif donnent les résultats escomptés. S'agissant des tarifs, il ressort que le nouveau système a ses partisans (ceux qui ont maintenu leurs tarifs en deçà du tarif maximum) et ses détracteurs (ampleur des hausses de tarifs). Ce dernier aspect est ressenti comme important, car il est jugé majoritairement négatif.

## 4.7. Conclusion

L'objectif premier de la nouvelle réglementation consistait à renforcer le rôle du taxi dans la mobilité des personnes. Les objectifs secondaires visaient à intégrer le taxi dans la chaîne des transports et dans les forces du marché et à créer de la concurrence. Eu égard à l'intérêt du consommateur, la qualité et les tarifs étaient considérés comme un objectif secondaire distinct. Ces objectifs vont être passés en revue ci-après avant d'en venir à l'objectif premier.

### 4.7.1. *Intégration du taxi dans la chaîne des transports*

Ces dernières années, les transports publics ont été secoués d'abord par les fortes turbulences suscitées par l'introduction de procédures d'appel d'offres pour attribuer des concessions (concurrence *pour* remporter le marché) et par le désengagement de l'État. Le transport en taxi et les autres moyens de transports publics doivent se compléter mutuellement davantage encore, en recherchant leur intégration dans la chaîne des transports. Actuellement, il est plus fréquent que les opérateurs de taxis prennent une part plus importante des transports publics (par le biais des taxis collectifs, par exemple, qui suppléent aux itinéraires fixes des autobus, voire qui s'y substituent parfois). Les données du processus de suivi font apparaître que cet élément des services de taxis progresse et a ainsi comblé les attentes. Toutefois, on observe que le taxi est moins utilisé à titre supplémentaire en amont et en aval des autres moyens de transports publics traditionnels : l'enquête de satisfaction (partie intégrante de l'étude de suivi) a montré que les courses de ce type font partie du segment le plus sensible aux prix et qu'elles ont probablement souffert assez fortement de la baisse de la demande, consécutive à la hausse des tarifs et à la mauvaise conjoncture économique.

### 4.7.2. *Forces du marché et concurrence*

On parle d'un développement des forces du marché. Il est plus facile désormais pour les entreprises d'accéder au marché et les deux premières années de la période sous revue ont connu une forte croissance du nombre d'arrivants. L'impression est que cet afflux s'est opéré pour l'essentiel dans les stations les plus populaires des quatre grandes villes du pays. Quant aux entreprises en dehors de ces zones, elles ont vu la possibilité d'augmenter leur chiffre d'affaires. Ce développement de l'offre a créé un besoin de concurrence par la diversification de la demande et des tarifs. Pour autant, la concurrence tarifaire est apparue lentement. Les nouvelles mesures relatives aux forces du marché ont

créé les conditions requises. Le marché a connu de nouvelles arrivées, mais aussi des retraits, ce qui n'a pas été tout à fait efficace pour l'effet de concurrence recherché. La qualité et les tarifs en ont aussi été affectés.

#### 4.7.3. *Qualité et tarifs*

L'appréciation de la qualité est demeurée la même. La disponibilité des taxis s'est accrue et l'appréciation globale est raisonnablement satisfaisante, tout comme elle l'était avant la déréglementation. L'aspect le plus négatif pour le consommateur est que les tarifs ont augmenté plus vite que l'indice des prix à la consommation.

Malgré la venue de nouvelles entreprises sur le marché, il n'y a toujours pas assez de concurrence sur les prix et sur la qualité. Ce manque de concurrence peut peut-être s'expliquer par le fait qu'une partie des consommateurs n'est pas sensible aux prix en raison d'un haut niveau de revenu, ou que leur employeur ou leur caisse d'assurance leur remboursent les frais de taxis, ou encore qu'ils n'ont pas vraiment de choix (c'est le cas des personnes malades ou handicapées). En outre, s'agissant des taxis à poste fixe, il faut que le consommateur déploie des efforts considérables pour rechercher le chauffeur offrant le meilleur rapport prix/qualité, alors qu'il n'a pas le temps, ce qui est plus important encore, de décider du service le plus intéressant. Les autocollants affichant les tarifs sont petits, la structure tarifaire, qui comporte trois éléments de facturation, est complexe et ne renseigne toujours pas sur le tarif final qu'il faudra acquitter à la fin de la course. Sans compter que le consommateur court le risque, une fois arrivé au bout de la file et sachant à ce stade quel est le taxi qui offre le meilleur prix, que celui-ci ait quitté la station avec un autre client à bord.

Il n'est donc pas avantageux pour un chauffeur-exploitant de se distinguer de la concurrence par des prix plus faibles ou une qualité supérieure, étant donné qu'il n'en obtiendra pas, sinon rarement, un supplément de chiffre d'affaires.

#### 4.7.4. *Évaluation de l'objectif premier*

Le kilométrage parcouru en taxi a progressé de 20 pour cent, une hausse qui résulte de l'allongement de la distance moyenne de chaque course. Le nombre total d'usagers a diminué, ce qui a entraîné une diminution du nombre total de courses effectuées, particulièrement dans les segments de marché sensibles au prix. L'utilisation du taxi a reculé à la fois chez les usagers fréquents (gros usagers) et les usagers occasionnels (petits usagers). Les hypothèses formulées à cet égard sont d'une part, l'image de la profession en termes de qualité et de majorations de tarifs, qui a agi comme un frein sur les consommateurs, de l'autre, la récession économique.

Lorsque l'on établit une distinction entre les quatre grandes villes des Pays-Bas et le reste du pays, on observe que le recul du taxi est manifeste d'abord dans les quatre grandes villes. Ce recul concerne à la fois le nombre total de courses et le kilométrage parcouru. Il semblerait que l'explication tienne à l'image de la profession et à une conjoncture économique défavorable. En ce qui concerne le reste du pays, l'évolution globale est celle d'une augmentation du kilométrage total parcouru et d'une diminution du nombre total de courses.

Grâce à la progression du kilométrage parcouru, le rôle du taxi dans la mobilité globale pourrait être demeuré stable, voire s'être renforcé. Le recul du nombre total de courses n'a pas eu pour effet de faire contribuer l'usage du taxi à la baisse relative du trafic routier. L'utilisation des capacités s'est accrue sensiblement depuis la déréglementation.

La conclusion est que l'introduction de la nouvelle réglementation a occasionné un certain nombre de turbulences sur le marché des taxis. On observe une progression du nombre de nouveaux entrants, mais également des retraits. Les marges de manœuvre conférées aux exploitants leur ont donné la possibilité de jouer sur la demande. Au niveau national, la disponibilité des taxis a progressé alors que le nombre d'heures d'exploitation par véhicule est en recul.

Après les premières corrections consécutives à la liberté de fixer les tarifs en 2000, ceux-ci ont augmenté parallèlement au coût des services de transport. Cette augmentation a été contraire à la baisse anticipée, mais elle est conforme à ce qui s'est passé dans d'autres pays. Les forces du marché ont manifestement entraîné une évolution du marché et ont incité les exploitants à la nouveauté.

Pour autant, le bilan n'est pas uniquement positif. Les changements intervenus sur le marché ont suscité l'inquiétude chez les opérateurs déjà en place dans les quatre grandes villes. Ceux-ci s'inquiétaient de voir leur chiffre d'affaires diminuer en raison d'un afflux d'arrivants trop nombreux sur le marché et en tout état cause, il était évident que leur licence allait perdre de sa valeur. Le chiffre d'affaires des opérateurs des quatre grandes villes a effectivement diminué, en particulier sous l'effet de la baisse de la demande pour cause de tarifs majorés, de mauvaise conjoncture économique et aussi, de dégradation de l'image de la profession. Les entreprises existantes et les nouveaux arrivants opérant depuis la voie publique ont vu de fortes pressions s'exercer sur leur chiffre d'affaires. Cette évolution a été plus progressive en dehors des quatre grandes villes. Les chiffres d'affaires ont surtout progressé dans les entreprises travaillant sous contrat.

#### **4.8. Stratégie de mise en œuvre**

Il est devenu évident que la réussite de mesures libérant les forces de marché ne dépend pas seulement d'un bon projet de départ. Parmi les autres déterminants du succès, on citera la manière dont les autorités façonnent (en amont) le processus de changement graduel et procèdent aux ajustements et corrections nécessaires, ce qui relève de la gestion de la mise en œuvre.

Dans le cadre d'un programme d'étude interinstitutionnel, la déréglementation du secteur des taxis est apparue comme un exemple de mise en œuvre bien gérée, car certains aspects de l'objectif ultime étaient clairs et distincts dès le départ. Ces objectifs ont été étalés dans le temps, tandis que l'on prévoyait un calendrier d'évaluation à certaines dates fixes (prévues même dans les dispositions réglementaires).

Il aurait fallu que les caractéristiques structurelles de la demande fassent l'objet d'une plus grande attention au début du processus. Il est important d'envisager et de réguler les forces en présence du côté de l'offre, mais il est tout aussi important de savoir ce que veut le consommateur et ce à quoi il est sensible. Le marché des services de taxis n'a pas été suffisamment analysé. D'une part, une fraction importante des consommateurs n'est pas sensible aux prix, tandis que de l'autre, la fraction qui l'est n'a plus suffisamment le temps ni l'opportunité de comparer les prix dans des conditions satisfaisantes. Il aurait fallu acter du fait que certaines "institutions" n'étaient guère réactives avant la nouvelle réglementation et qu'il ne fallait pas attendre d'autoréglementation de la part d'un secteur de petites entreprises moyennement organisé.

## 5. POURSUITE DE LA POLITIQUE

### 5.1. Analyse

La mise en œuvre de la nouvelle politique réglementaire a définitivement ouvert le marché, mais les effets positifs se font encore partiellement attendre, ce qui est conforme à l'expérience vécue à l'étranger, qui a montré qu'il fallait attendre non pas quatre ans, mais plutôt six à huit. Depuis, on observe qu'il n'est guère question de l'impact escompté sur la discipline tarifaire d'une concurrence qui s'est développée par l'afflux de nouveaux arrivants. Les tarifs ont progressé plus vite que les prix de revient durant la période sous revue, après la mise en place de la nouvelle réglementation. Le marché des taxis ordinaires est plus imparfait qu'on ne l'avait imaginé. Un segment important du marché n'est pas tellement sensible aux prix. Toutefois, ainsi qu'il est mentionné sous 4.7.3, le consommateur doit faire face à un processus de recherche compliqué aux stations : rechercher le taxi le moins cher parmi toute une file d'opérateurs-proprétaires n'est pas aussi simple que faire une sélection entre des articles de plusieurs marques<sup>8</sup>. Cela signifie que chaque opérateur ne profitera pas automatiquement de tarifs à la baisse et ne récupérera pas systématiquement des voyageurs en plus. Si les consommateurs réagissent à un opérateur qui diminue ses tarifs, on peut se demander si ce seul chauffeur-exploitant sera à même de fournir tous les clients qui veulent ces tarifs-là. La profession semble prisonnière de la petite taille de ses entreprises ; du point de vue des prix de revient, il est extrêmement important de rester organisé sous la forme de petites entreprises dans un secteur sensible aux prix (du point de vue fiscal et des cotisations sociales).

La bataille des prix n'ayant pas eu lieu, le secteur a laissé passer sa chance d'attirer plus de consommateurs avec des prix plus bas et de jouer ainsi un rôle accru sur le marché de la mobilité. Une étude réalisée avant la déréglementation, à partir de la formation de modèles économiques validés par les premières observations du processus de suivi, a clairement montré qu'un accroissement de la demande et une rentabilité suffisante par opérateur sont ce que l'on attend assurément le plus d'un abaissement des tarifs<sup>9</sup>. En divers points de l'étude de suivi, le consommateur cite le niveau des tarifs et l'incertitude sur le montant final de la course comme la principale raison pour ne pas prendre (plus souvent) le taxi.

La venue de nouveaux arrivants, qui se sont fait leur place sur le marché sans que la demande ne progresse, semble s'expliquer par la hausse des tarifs et le petit nombre d'usagers par heure d'exploitation. Le relèvement des tarifs n'a pas engendré de bénéfices supplémentaires, ainsi qu'auraient pu s'y attendre les nouveaux venus, mais il était nécessaire pour se partager le même "gâteau" entre des "convives" plus nombreux. Pour le consommateur, il en est résulté un effet positif : une plus grande disponibilité. Toutefois, l'offre étant trop chère, elle n'a pas été "consommée". Cet état de fait pourrait bien perdurer compte tenu de l'inélasticité de la base du marché des taxis ordinaires (mobilité "obligée"), jusqu'à ce qu'une grande partie des usagers "jettent l'éponge" et que les opérateurs perçoivent la nécessité d'une maîtrise des tarifs au niveau sectoriel. Seul le segment le plus élastique aux prix (usagers empruntant le taxi pour leur confort ou leurs loisirs) a une chance de jouer un plus grand rôle sur le marché de la mobilité, mais il ne l'a pas saisie pour l'instant.

Maintenant que l'on sait que le marché des taxis ordinaires s'est révélé moins parfait qu'on ne l'avait imaginé, la question se pose de savoir quelle forme va devoir prendre maintenant l'action des pouvoirs publics dans ce secteur.

## 5.2. Options pour l'avenir

Un retour à la politique d'avant la déréglementation n'est pas une solution. Il existait de bonnes raisons pour vouloir que les choses changent : la rareté de l'offre, imposée de manière artificielle par les autorités, n'était pas un cadeau pour les consommateurs, cependant que les avantages en découlant ne bénéficiaient pas à toute la profession, mais seulement à la poignée d'individus qui louaient leur licence et qui étaient affiliés à un centre de dispatching. Appliquer de nouvelles dispositions de re-réglementation prendrait du temps une fois de plus.

En gros, deux scénarios sont envisageables :

1. continuer à encadrer en jouant sur le tarif maximum (qui serait considérablement diminué) ;
2. corriger les imperfections du marché des taxis ordinaires de façon à enclencher la concurrence sur les prix.

Or, il existe de bonnes raisons pour ne pas choisir le premier scénario :

- Il n'a pas le caractère d'une déréglementation.
- Un tarif maximum faible ferait planer un risque sur la disponibilité des taxis aux heures et dans les lieux réputés difficiles (alors même que l'un des rôles majeurs du taxi sur le marché du transport individuel, c'est d'aller précisément là où les autres modes de transport ne vont pas et quand ils n'y vont pas).
- Chaque région demanderait un tarif maximum différent (étant donné que la réintroduction des zones de desserte aurait pour effet d'empêcher une offre rentable).
- La diversité dans des produits et services de plus grande qualité serait menacée.

Il importe également de noter que choisir ce scénario impliquerait un investissement politique à long terme pour trouver le niveau de tarif optimal. Un suivi et des discussions seraient nécessaires en permanence pour trouver le bon niveau. Ce scénario ne favoriserait pas l'émergence de mécanismes conduisant à une fixation autonome ou organique du niveau de prix optimal. À Dublin, par exemple, la stratégie adoptée est celle de la liberté d'accès au marché et de prix fixes. Une étude montre que les consommateurs en sont grandement satisfaits<sup>10</sup>. Toutefois, des voix s'élèvent pour un relèvement des tarifs, les chauffeurs de taxi ne gagnant pas suffisamment leur vie. Or, il y a tout lieu de craindre que ce relèvement tarifaire provoquerait un afflux de nouveaux chauffeurs, mais pas plus de revenu pour chacun d'entre eux. Cela à son tour provoquerait la remise en place d'une réglementation des capacités, ce qui serait négatif pour le consommateur.

### 5.2.1. *Corriger les imperfections du marché par une plus grande transparence des tarifs*

Le second scénario se fonde sur une simplification du système pour rendre les tarifs plus transparents. La simplification des tarifs permettrait de remédier aux coûts de recherche, qui gênent la concurrence sur les prix. Lors du processus de suivi, les consommateurs ont fait savoir qu'ils n'appréciaient pas, non seulement les hausses de tarifs, mais aussi leur manque de transparence. La transparence de la tarification aurait pour effet non seulement de lever les incertitudes, mais l'on pourrait aussi tabler logiquement sur une concurrence plus vive sur les prix et partant, sur des tarifs plus bas.

À court terme, les composantes logiques de cette stratégie seraient les suivantes : une marge de manœuvre réglementaire en faveur d'une tarification garantissant d'emblée le prix à acquitter ; affichage d'autocollants plus grands de la liste des tarifs, mentionnant obligatoirement le prix d'une course de référence, et contrôle du respect des prix de référence affichés.

Cette stratégie trouve sa justification dans les études mentionnées ci-devant, certains obstacles empêchant de la mettre en place.

### 5.2.2. *Pas de nouvelles réglementations qualitatives non pertinentes*

Le Parlement a beaucoup débattu de l'importance accordée à des réglementations qualitatives plus précises en liaison avec des articles de presse négatifs relatant certains incidents. Les conditions à remplir par les chauffeurs ont ainsi été levées. L'étude de suivi a conclu que l'intervention des pouvoirs publics dans certains aspects qualitatifs de l'offre de taxis n'était plus justifiée. L'appréciation émise par la clientèle à propos de divers aspects de la qualité est déjà positive, elle est différente de ce qui se dit dans les médias et n'a pas chuté depuis l'entrée en vigueur de la déréglementation. L'étude de suivi et d'autres ont observé que les tarifs et la disponibilité sont les critères les plus importants<sup>11</sup>. Une réglementation trop précise des facteurs qualitatifs qui intéressent moins le consommateur peut avoir un impact négatif sur les prix de revient ou la disponibilité, à laquelle le consommateur attache une grande importance.

Depuis, un certain nombre de parlementaires ont dit leur accord avec la proposition du Gouvernement, qui règle la question dans une ample mesure :

- pas de réintroduction de mesures de réglementation des capacités ;
- certaines mesures qualitatives déjà promulguées vont être appliquées, mais il n'y en aura pas d'autres ;
- une tarification plus transparente, abandonnant les trois éléments de facturation pour n'en retenir qu'un, en l'occurrence la distance, avec une course minimale obligatoire de 2.5 à 3 kilomètres; affichage d'autocollants plus grands, mentionnant obligatoirement le prix d'une course de référence et enfin, une marge de manœuvre par rapport à des prix fixes (par zone, par exemple).

Du fait de l'évolution tarifaire, le sentiment demeure qu'il n'existe pas suffisamment de suffrages en faveur de l'abandon du tarif maximum, malgré les inconvénients qu'il entraîne.

## NOTES

1. Aux Pays-Bas, le terme de "taxi ordinaire" (ou taxi opérant sur la voie publique) désigne une course simple commandée à un taxi à poste fixe, à un taxi en maraude ou à un radio-taxi. En revanche, il existe aussi ce que l'on appelle des "taxis sous contrat" ; il s'agit de courses multiples effectuées sur la base d'un contrat préalablement négocié entre un opérateur et, par exemple, une municipalité, une caisse d'assurance-maladie, ou encore un établissement d'accueil de personnes âgées ou de handicapés.
2. Les préférences évoluant lentement, il n'était pas nécessaire de réaliser cette enquête chaque année.
3. TNS Nipo Consult – KPMG BEA, *bijlagerapporten Monitoring deregulering taxivervoer : 1999-2003*.
4. Les moyennes de l'année 2000 pour la Suède, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, l'Irlande, le Royaume-Uni, la Belgique, le Danemark, l'Allemagne et la France sont de 1.1 (au niveau national) et de 2.7 (dans les capitales). EIM: *Taxi abroad, an inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad*, avril 2002.
5. TNS Nipo Consult – KPMG BEA, juin 2004.
6. Le processus de suivi a ignoré l'évolution des tarifs dans le secteur sous contrat.
7. Le NEA est l'institut d'étude qui était traditionnellement chargé de calculer les prix de revient des services de taxis lorsque les prix étaient fixés à l'échelon régional.
8. Une étude de Muconsult, en 2002, a montré que les forces du marché dans le secteur des taxis sont limitées par le "coût de recherche" (ainsi que l'appellent les auteurs économiques) incombant au consommateur.
9. *Maximumtarief Taxi Eindrapport*, avril 1998, MuConsult.
10. *Study of the impact of Liberalisation on the Dublin Taxi market*, Dublin, octobre 2001, Goodbody Economic Consultants.
11. *Maximumtarief Taxi Eindrapport*, Amersfoort, avril 1998, MuConsult.

## **ANNEXE : ÉTUDE INTERNATIONALE COMPARATIVE**

AVV a passé contrat avec EIM en 2002 pour recueillir des données et comparer l'expérience acquise à l'étranger à la stratégie et au marché des services de taxis aux Pays-Bas. Cette étude permet de comparer directement certaines données sur la politique actuelle, la structure du marché et les performances dans d'autres pays à celles des Pays-Bas.

Tableau Annexe 1.1. Synthèse de l'étude par pays (année d'analyse : 2002)

Description	Suède	Nouvelle-Zélande	Pays-Bas	Irlande	Royaume-Uni	Belgique	France	Danemark	Allemagne
<b>Cadre stratégique</b>									
Cadre juridique global	Centralisé	Centralisé	Centralisé	Centralisé	Décentralisé	Décentralisé	Centralisé	Centralisé	Décentralisé
Responsabilité décisionnelle	Centralisée	Centralisée	Centralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée
Répression	Décentralisée	Centralisée	Centralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée	Décentralisée
Collectivité décentralisée	Région	non applicable	non applicable	Ville/comité	Ville/comité	Ville/provinces	Ville/département	Ville/province	Land/ville
Déréglementation	Quasi complète	Quasi complète	Partielle	Partielle	Néant	Partielle (Flandre)	Néant	Néant	Néant
Déréglementation depuis	1990	1989	2000	2001	non applicable	2002 (Flandre)	non applicable	non applicable	non applicable
Statut du transport sous contrat	Libre	Libre	Libre	Séparé	Séparé	Séparé	Séparé	nd.	Séparé
Mécontentement chez les taxis	Non	Non	Plus maintenant	Oui	Non	Oui	Oui	nd.	
<b>Type/dégré de réglementation</b>									
Structure tarifaire	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Niveau des tarifs	Non	Non	Maximum	Maximum/fixes	Maximum	Maximum	Fixes	Fixes	Fixes
Zones de desserte	Non	Non	Non (2002)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Nombre maximum de taxis	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui/non <sup>a</sup>	Oui	Oui	Oui
Quotas fixes	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	Non	Oui/non <sup>a</sup>	Oui	Non	Non
Chauffeur de taxi	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Opérateur de taxis	Oui	Non	Oui	Oui	nd.	Non	Oui	Oui	Oui
Services des taxis	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Information	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Validité de la licence	Oui	Non	Oui	Non	nd.	Oui	nd.	nd.	Non
Accès aux aéroports	Système marché	Système zones	Système zones	Système zones	Système zones	Système zones	Système zones	Système zones	Système zones

Tableau Annexe 1.1. Synthèse de l'étude par pays (année d'analyse : 2002) (suite)

Description du secteur (2000)	Suède	Nouvelle-Zélande	Pays-Bas	Irlande	Royaume-Uni	Belgique	France	Danemark	Allemagne
Nombre de taxis	14 521	7 108	19 300	6 257	(approx.) 70 000	(approx.) 4 000	(approx.) 44 000	5 500	52 500
Accroissement du parc 5 dernières années	Néant	nd.	+2 406	+4 283	(approx.) +10 000	-150 / +200	Néant	+200	Néant
% d'accroissement sur 5 ans	0	nd.	+14%	+216%	+17%	-11 / +13%	0	+4%	0
Densité taxis au niveau national	1.6	1.9	1.2	nd.	1.2	0.4	0.7	1.0	0.6
Densité taxis dans capitale	4.0	2.8	1.7 <sup>c</sup>	5.2	2.5	1.3	2.7	2.1	2.1
Nombre taxis par opérateur	1.7	1.1	5.4	nd.	1.0	1.6	1.5	1.7	1.9
CA par taxi en euros	87 000	nd.	32 347	nd.	40 000 <sup>d</sup>	25 000 <sup>d</sup>	55 000 <sup>d</sup>	116 000 <sup>e</sup>	25 000 <sup>d</sup>
Affiliation centre <i>dispatching</i>	Oui, marché	Oui obligatoire	Oui, marché	nd.	nd.	nd.	nd.	Obligatoire	nd.
<b>Performances/services rendus</b>									
Service 24 heures sur 24	Non obligatoire	Oui obligatoire	Non	Non obligatoire	Oui obligatoire <sup>a</sup>	nd.	Oui obligatoire <sup>a</sup>	Oui obligatoire <sup>b</sup>	Non obligatoire
Services différenciés	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui/non	Non	Non	Oui
Liaison avec transports publics	Oui	nd.	Oui	Non	Non	Oui/no	Oui	Non	Oui
Note de satisfaction du public	Assez bien	Bien <sup>e</sup>	Assez bien	Insuffisant	Assez bien	nd.	Insuffisant	nd.	nd.
Taux comparatif en euros <sup>f</sup>	8.10	4.90	11.20	7.70	9.10	6.60	7.50	6.70	10.45

- a. Situation de Bruxelles/situation en Flandre.
  - b. Le service 24 heures sur 24 est courant, mais est-il obligatoire ?
  - c. Pays-Bas : quatre grandes villes.
  - d. Chiffres concernant Londres (approximation) ; Bruxelles (approximation) ; Paris, Copenhague et Berlin (chiffres fermes).
  - e. Note concernant les aspects de la sécurité.
  - f. En parité de pouvoir d'achat : calcul d'EIM d'après des chiffres de l'UBS (Union de Banques Suisses), année 2000.
- Source : AVV/EIM Research 2000.

Tableau Annexe 1.2. **Comparaison internationale des prix des taxis en 2000**

Ville	Prix d'une course de 5 km en euros	Prix d'un trajet en autobus de 10 km en euros
Amsterdam	11.20	1.40
Auckland	4.90	1.20
Berlin	10.50	2.10
Bruxelles	6.60	1.30
Copenhague	6.70	1.70
Dublin	7.70	1.10
Londres	9.10	1.80
Paris	7.50	1.10
Stockholm	8.10	1.40

Source : Calculs d'EIM d'après des chiffres de l'UBS.

Tableau Annexe 1.3. **Effets de la déréglementation sur les performances du secteur des taxis, tels qu'observés par EIM**

Variable d'action	Impact de l'action
Capacités disponibles	Fort impact immédiat : accroissement net après déréglementation
Densité de taxis	Fort impact immédiat : hausse de densité dans le pays/la capitale
Développement des capacités	Impact après plusieurs années : adaptation équilibrée à la demande
CA du secteur des taxis	Impact après plusieurs années : hausse du chiffre d'affaires par taxi
Tarifs services de taxis	Impact après plusieurs années : tendance à l'égalité avec prix des transports
Innovation/diversité	Impact immédiat : nouveaux services ; après plusieurs années : nouvelles technologies
Intensité	Pas de données disponibles
Indice de satisfaction	Impact après plusieurs années : amélioration nette

**BIBLIOGRAPHIE**

Centraal Plan Bureau (CPB), *Kerngegevens Nieuwsbrief December 2004*, Voorburg/Heerlen, décembre 2004.

Goodbody Economic Consultants, *Study of The impact of Liberalisation on the Dublin Taxi Market, Interim Report*, Dublin, octobre, 2001.

Heuvel Rijnders, drs. J. van den, Netherlands Ministry of Economic Affairs, Directory Market Forces, *Taximarkt in vervoering? Implementatiemanagement bij het taxivervoer 1988-2003*, The Hague, mars 2004.

Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, *Taxi nu en in de toekomst, stand na 4 jaar 'Deregulering Taxi' (Cabinets Proposal)*, The Hague, mai 2004.

MuConsult BV, commissioned by Rijkswaterstaat AVV Transport Research Centre, *Maximumtarief Taxi Eindrapport*, Amersfoort, avril 1998.

MuConsult BV, commissioned by Rijkswaterstaat AVV Transport Research Centre, *Herziening Regeling maximumtarief taxi Eindrapport*, Amersfoort, 2002.

Rijkswaterstaat AVV Transport Research Centre, Netherlands Ministry of Transport, Public Works and Water Management, contract research effected by EIM, *Taxi abroad, An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad, Part I: Analysis report*, Rotterdam/Zoetermeer, avril 2002.

Rijkswaterstaat AVV Transport Research Centre, Netherlands Ministry of Transport, Public Works and Water Management, contract research effected by EIM, *Taxi abroad, An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad, Part II: Country reports*, Rotterdam/Zoetermeer, avril 2002.

TNS NIPO Consult/KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, commissioned by Rijkswaterstaat AVV Transport Research Centre, *Eindrapport Monitoring en evaluatie deregulering taxivervoer 1999-2003*, Amsterdam, juin 2004.

TNS NIPO Consult/KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, commissioned by Rijkswaterstaat AVV Transport Research Centre, *Bijlagerapporten Monitoring en evaluatie deregulering taxivervoer 1999-2003*, Amsterdam, juin 2004.



**LA RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS :  
CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES**

**Catherine LISTON-HEYES  
Royal Holloway College  
Université de Londres**

**et**

**Anthony HEYES  
Royal Holloway College  
Université de Londres  
ROYAUME-UNI**



## SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION ET CHAMP D'APPLICATION.....	107
2.	ÉCHEC DU MARCHÉ, FONDEMENTS DE LA RÉGLEMENTATION ET JUSTIFICATIONS DE LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR DES TAXIS.....	108
	2.1. La défaillance du marché dans le secteur des services de taxis.....	110
3.	INSTRUMENTS DE RÉGLEMENTATION .....	114
	3.1. Contrôle des prix.....	115
	3.2. Réglementation de l'accès au marché.....	115
	3.3. Subventions.....	116
	3.4. Réglementation de la qualité.....	117
4.	PROBLÈMES GÉNÉRAUX LIÉS À LA RÉGLEMENTATION.....	117
5.	SYNTHÈSE ET ÉVALUATION.....	118
	NOTES .....	120
	ANNEXE : PROPOSITION DE MODÈLE FORMEL DU SECTEUR DES TAXIS.....	122
	BIBLIOGRAPHIE.....	125

Londres, février 2005



## 1. INTRODUCTION ET CHAMP D'APPLICATION

Les taxis sont une composante omniprésente et appréciée de la vie moderne dans presque tous les pays du monde, en particulier dans les villes. Au cours de ces dernières années et en de nombreux endroits, on a pu assister à une croissance rapide de la clientèle. Longtemps soumis à une intervention sensible des pouvoirs publics, ce secteur s'inscrit toutefois dans la tendance croissante en faveur de la déréglementation observée depuis une vingtaine d'années dans de nombreuses autres branches d'activité. Le Japon, la Nouvelle-Zélande et certaines villes des États-Unis, notamment, ont pris d'importantes mesures de libéralisation, tandis qu'ailleurs, la déréglementation en est au stade du débat ou de la proposition.<sup>1,2</sup>

Le présent article a pour objectif de fournir certains éléments de réflexion économique pour éclairer le débat de fond actuel sur la réglementation – ou plus exactement la déréglementation – du secteur des taxis.

Nous mettrons en évidence les principes fondamentaux qui sous-tendent les arguments en faveur de l'intervention réglementaire, avant d'évaluer les facteurs déterminant la validité et le poids de ces arguments. Nous ferons ensuite la synthèse de certaines des conclusions les plus importantes des recherches empiriques et théoriques menées dans ce domaine et nous proposerons enfin un bilan et des recommandations.

Faute de temps et de place, nous ne pouvons développer ici un modèle mathématique formel du secteur des taxis. Toutefois, nous citons quelques-uns des principaux modèles existants, et évaluons et approfondissons leurs différences les plus notables. Bien que nous citions également plusieurs analyses empiriques afin de défendre des hypothèses théoriques particulières, l'étude exhaustive des travaux empiriques consacrés au secteur des taxis n'entre pas dans le cadre du présent article.

Le présent document concerne exclusivement la réglementation « économique ». Nous utilisons ce terme plutôt flou pour désigner toute intervention des pouvoirs publics ayant pour *but* d'influencer les paramètres économiques du secteur : tarifs, niveau de production, structure du marché, niveaux de rentabilité, etc. Nous n'abordons pas les questions importantes relatives à la réglementation sociale -- action des pouvoirs publics concernant des sujets comme l'impact du secteur sur l'environnement, les problèmes de santé et de sécurité des chauffeurs, etc. Cependant, il est important de rappeler l'interdépendance fondamentale des différents objectifs d'action, et de conserver ce paramètre à l'esprit dans le débat sur les politiques à mener<sup>3</sup>.

## **2. ÉCHEC DU MARCHÉ, FONDEMENTS DE LA RÉGLEMENTATION ET JUSTIFICATIONS DE LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR DES TAXIS**

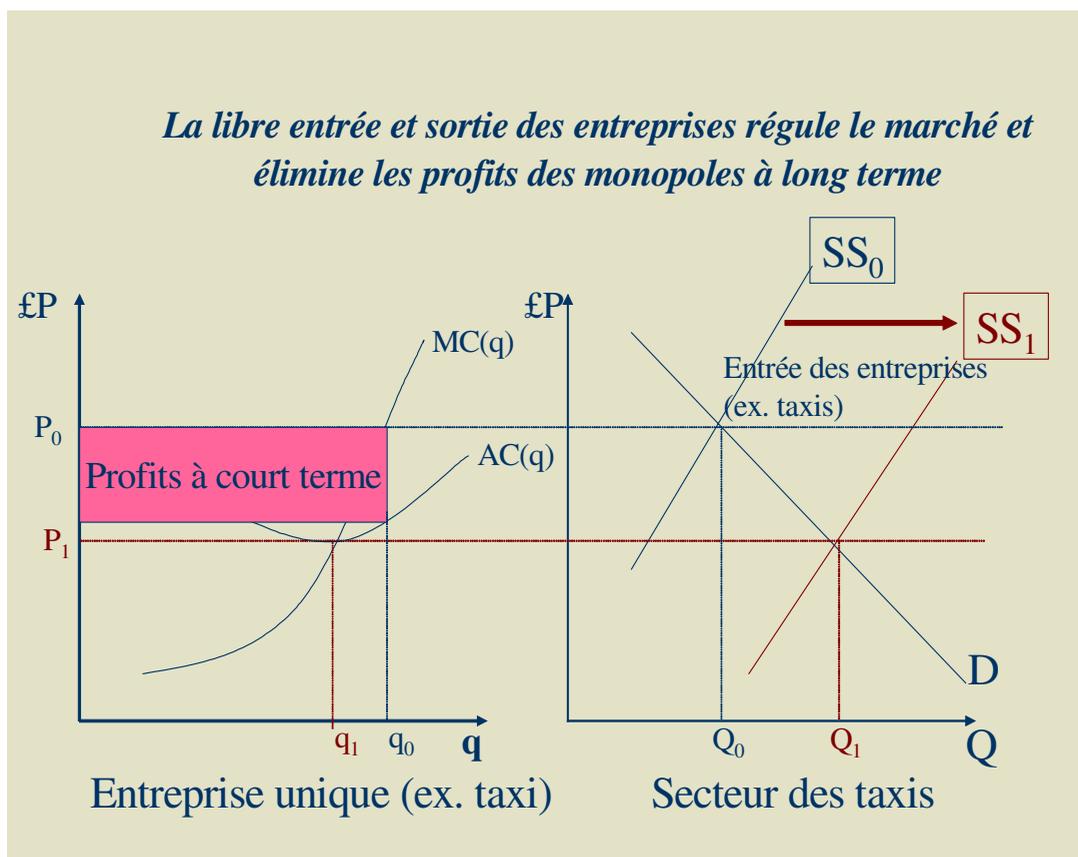
L'économie capitaliste repose sur l'axiome fondamental selon lequel, en termes généraux, « les marchés fonctionnent ». Pour la plupart des biens et dans la plupart des environnements, les interactions entre l'offre et de la demande génèrent – au moins approximativement – les motivations nécessaires à la garantie de l'efficacité. Les volumes et modèles de produits proposés sont ceux que veulent les consommateurs, ils sont produits de la façon la moins coûteuse et finissent entre les mains des personnes les plus enclines à payer pour les acquérir.

Si l'un des biens recherchés par les consommateurs est indisponible ou en rupture de stock, son prix augmente. Cette augmentation envoie aux acteurs du côté de l'offre le signal qu'ils peuvent augmenter la production et fournit aux fabricants motivés par le profit des opportunités intéressantes de s'implanter dans ce secteur d'activité. Le principe inverse s'applique aux biens en surplus – la baisse de la demande entraîne la chute des prix et certains fabricants choisissent alors de quitter le secteur – voir Figure 1. Dans un marché parfaitement concurrentiel, la concurrence entre fournisseurs favorise également la réduction des coûts de fabrication. Un nouvel entrant pouvant produire un bien de façon moins coûteuse qu'une entreprise existante peut prendre la place de celle-ci. En effet, son avantage financier lui permet de casser les prix pratiqués et d'attirer les clients de son concurrent. En conclusion, on voit bien pourquoi, dans une économie de marché, les individus parvenant en fin de compte à se procurer un bien rare sont ceux pouvant payer ou offrir le plus en échange.

Ainsi, à partir de ces principes simples basés sur les prix, « le marché » répond aux trois questions fondamentales que tout système d'allocation des ressources doit considérer : « quoi ? », « comment ? » et « pour qui ? ». Dans le monde lisse et sans heurt de l'économie concurrentielle idéale, au moins, la solution apparaît d'elle-même. La « main invisible » d'Adam Smith travaille sans qu'il y ait besoin d'aucune incitation gouvernementale. Et, selon les critères sociaux utilitaristes conventionnels, elle résout les problèmes de manière à optimiser le bien-être collectif.

Il existe bien sûr d'autres systèmes d'allocation des ressources pouvant être employés, comme par exemple le système de planification centralisée de type soviétique. De tels systèmes peuvent apporter certaines réponses aux questions, mais la plupart des analyses économiques modernes, ainsi que l'expérience passée, prouvent à quel point le bien-être social issu de tels régimes est loin d'atteindre le niveau de référence du marché. Les bureaucrates chargés d'allouer les ressources et de décider des dépenses au nom des autres sont confrontés à de nombreuses contraintes, notamment en matière d'informations et de motivations, qui rendent quasiment impossible l'exécution « efficace » de leur tâche. Comme l'a déclaré le célèbre économiste néoclassique Milton Friedman, de l'Université de Chicago : « Les meilleures décisions prises en matière de dépense sont celles qui sont prises par les personnes dépensant leur propre argent. »

Le principe du libre marché non réglementé pour la fourniture de biens et services retient donc fortement notre attention sur le plan intellectuel.

Figure 1. **Modèle de marché parfaitement concurrentiel**

Malheureusement, l'idéal de libre marché que présentent les manuels d'économie (comme illustré par la Figure 1) est très loin de décrire – ne serait-ce que de façon approximative – la réalité de nombreux marchés existants. Les prévisions d'efficacité des situations économiques « d'optimum de premier rang » se fondent sur plusieurs hypothèses : libres entrées et sorties du marché, pas d'économies d'échelle en production, consommateurs pleinement informés des caractéristiques des biens disponibles et des prix pratiqués, aucune externalité associée à la consommation ou la production et pas de pouvoir de monopole (le pouvoir de pratiquer des tarifs au-delà du coût marginal).

Il est évidemment très fréquent que l'une ou plusieurs de ces hypothèses de marché idéal ne soient pas vérifiées. Dans ce cas, les marchés sont susceptibles d'échouer. C'est l'échec des marchés qui sert de justification à l'intervention de l'État. Dans cette optique, la réglementation peut être perçue comme un outil de correction des échecs des marchés.

Mais l'échec d'un marché n'est pas une raison suffisante en elle-même pour justifier le recours à la réglementation. Bien que le marché ne soit sans doute pas l'option idéale, il incombe au partisan de l'intervention des pouvoirs publics d'établir des critères de réforme clairs. Les économistes s'appuient généralement sur un critère de bien-être collectif de type utilitariste – l'intervention proposée doit

prouver qu'elle peut améliorer le bien-être social. Nombreux sont ceux qui défendent l'idée selon laquelle la satisfaction de ce critère ne peut pas être vérifiée, étant donné les conséquences complexes et rarement mesurables de la défaillance du marché dans le secteur des taxis.

Les marchés des taxis ont ceci de particulier que les fonctions (et non simplement les niveaux) de l'offre et de la demande sont intrinsèquement interdépendantes – un déplacement vers la droite de la fonction de l'offre raccourcit la durée d'attente moyenne d'un client potentiel et entraîne ainsi un déplacement vers la droite de la fonction de la demande. (En Annexe, nous présentons un modèle simplifié du secteur des taxis qui met en évidence cette particularité du secteur.) Selon certains, ce phénomène rend donc particulièrement difficile la conception d'une *bonne* politique. Dans le cadre de leur analyse du secteur des taxis, et d'une application au cas de Londres, Beesley et Glaister (1983) insistent sur la difficulté qu'éprouvent les organismes de contrôle à obtenir les informations dont ils ont besoin pour décider d'une réglementation. Ils ouvrent leur article en citant Harold Demsetz : « Nous démontrons que l'intervention peut, en principe, améliorer le bien-être collectif. Cependant, pour qu'elle soit efficace, les informations générées et utilisées doivent être adaptées, ce qui est particulièrement difficile à garantir pour les marchés où la demande ne peut être analytiquement maintenue séparée de l'offre. Cette problématique caractérise les marchés nous concernant, et nous proposons des méthodes de déduction des paramètres relatifs à certains types d'intervention. »

Cette façon d'agir, explique Demsetz (1968), doit induire une « comparaison entre les résultats avec ou sans intervention, dont l'une des raisons doit être la perspective d'informations visant à développer la réglementation adaptée » (Beesley et Glaister (1983 : 594).

De nombreuses recherches empiriques et théoriques aboutissent à la conclusion que la réglementation pourrait diminuer le bien-être collectif même lorsque le marché échoue (voir, pour approfondissement, Armstrong, Cowan et Vickers (1994), pages 106 et suivantes).

Dans la suite de la présente section, nous identifions les origines de la défaillance du marché dans le secteur des courses de taxis. Dans la section 3, nous enchaînons avec l'étude des instruments d'intervention possibles et de leur impact.

## **2.1. La défaillance du marché dans le secteur des services de taxis**

Quelles sont les principales causes de la défaillance du marché dans le secteur des services de taxis ?

La plupart des analyses théoriques se concentrent implicitement ou explicitement sur le marché des taxis hélés du bord du trottoir (en maraude). À de nombreux endroits, le segment des taxis réservés par téléphone et dépêchés sur place (radio-taxis) est très important et des considérations quelque peu différentes doivent alors être prises en compte. Des problèmes spécifiques peuvent apparaître dans d'autres marchés spécialisés, comme par exemple les services de navette entre les aéroports et les centres-villes ou les services des taxis en stationnement à des bornes, et nous reviendrons ultérieurement sur ces cas de figure.

### 2.1.1. *Inadaptation de la concurrence par les prix*

La concurrence par les prix est l'un des piliers de l'efficacité du marché. À taille de flotte constante et en l'absence de réglementation, cette concurrence devrait donc encourager la baisse des tarifs jusqu'au niveau où ils égalent le coût marginal.

Cependant, certaines caractéristiques du marché des services de taxis réduisent l'intensité de la concurrence par les prix.

Les facteurs les plus influents concernent les coûts de recherche. Dans un marché concurrentiel qui fonctionne bien, les clients connaissent les tarifs de l'offre pratiquée par tous les fournisseurs disponibles et peuvent passer de l'un à l'autre des fournisseurs à coût nul ou réduit. Dans un marché des taxis libéralisé et investi par un grand nombre de petits exploitants, cette règle ne s'applique évidemment pas. Diamond (1971) établit qu'une tarification de monopole peut dominer sur un marché où les consommateurs sont confrontés à des coûts de recherche non négligeables, même lorsque de nombreux fournisseurs potentiels sont disponibles. Un fournisseur pratiquant des tarifs bien plus faibles que ses concurrents n'attire pas de ventes supplémentaires, car il est coûteux pour les clients de prospecter pour identifier de tels prix réduits. Dans le contexte des taxis en maraude, les coûts de recherche incluent à la fois la perte de temps due à l'attente d'une seconde offre et le coût psychologique de devoir refuser les services d'un chauffeur trop cher.

D'autres problèmes viennent se greffer, comme le fait que s'il choisit de rechercher (attendre) une seconde offre, le client n'a pas la possibilité de conserver la première à portée de main. Il doit donc évaluer la distribution des prochaines offres de tarifs et prendre le risque de refuser une proposition sûre en échange d'une perspective incertaine.

Bien qu'un marché composé de nombreux clients et de nombreux fournisseurs puisse sembler *a priori* concurrentiel, à partir du moment où un taxi *précis* s'arrête pour répondre à la demande d'un client, cette « entreprise » devient similaire à une société de monopole locale et peut pratiquer des tarifs bien supérieurs à ce qui correspondrait au niveau parfaitement concurrentiel.

Il est à noter que ces arguments sont moins pertinents lorsque les clients prennent un taxi en stationnement ou le réservent par téléphone. A une station de taxi dans un contexte déréglementé, il est – du moins en principe – comparativement peu coûteux pour l'acheteur de s'enquérir de l'offre de plusieurs fournisseurs. Si un fournisseur n'est confronté qu'à quelques rares clients, mais à un grand nombre de concurrents, il sera réticent à l'idée de renoncer à un certain tarif, même un tarif négocié et largement réduit, dans l'espoir incertain de trouver un nouveau client prêt ou non à payer le montant demandé. Rappelons l'une des prédictions de base de la concurrence par les prix de Bertrand : dans le marché d'un bien ou service homogène (comme une course de taxi d'un point à un autre), il suffit de deux fournisseurs pour assurer une tarification concurrentielle.<sup>4</sup> Dans les lieux où les prix sont réglementés, il peut exister une convention sociale très forte exigeant des passagers de s'adresser au premier véhicule de la file, et il pourrait falloir très longtemps pour modifier un tel usage – et le remplacer par l'habitude consistant à se renseigner et comparer les prix – après déréglementation.<sup>5</sup> On ne peut pas attendre d'un marché qu'il fonctionne correctement, si les clients n'osent pas comparer les tarifs lorsque de telles comparaisons sont assez faciles à faire.

Dans un marché libre de toute réglementation tarifaire, les chauffeurs individuels peuvent aussi profiter de la situation pour abuser des consommateurs insuffisamment informés (par exemple, les touristes arrivant à un aéroport) ou clairement désavantagés (par exemple, transportant des bagages lourds), ou ayant besoin d'être conduits dans les quartiers les moins sûrs de la ville ou au milieu de la nuit.<sup>6</sup>

Il s'agit cependant d'une vision très atomiste d'un marché déréglementé, selon laquelle les habitudes répétées ne sont pas considérées comme importantes. Cette hypothèse peut être valable, si le marché considéré s'organise autour d'un grand nombre de petits exploitants, travailleurs indépendants, conduisant un seul véhicule par exemple. Mais si le marché est libéralisé, il est raisonnable de penser qu'il sera servi par quelques entreprises disposant chacune d'une flotte importante et ces entreprises chercheront à développer une réputation de bas tarifs. En effet, l'avantage concurrentiel accumulé par une société capable de se construire une telle réputation pourrait justifier la prédominance des opérateurs propriétaires de grandes flottes de véhicules. Ainsi, à une borne de taxis, un client pourrait s'adresser à la voiture portant les couleurs ou le logo d'une entreprise particulière ; ou par téléphone, il pourrait choisir de composer le numéro de cette entreprise ; ou dans la rue, en supposant un nombre suffisant de taxis disponibles en circulation, il pourrait attendre de voir apparaître le véhicule de son fournisseur préféré<sup>7</sup>. Notons que la concurrence fondée sur ce modèle est probablement plus complexe et peut aboutir à des comportements monopolistes au niveau des pratiques et des prix. Il est très difficile de prédire l'impact probable de ces structures de marchés en termes de bien-être collectif.

Frankena et Pautler (1984) décrivent la façon dont des flottes multiples et distinctement marquées peuvent réduire les problèmes associés aux coûts de recherche privés dans le cadre d'un marché des taxis en maraude, et fournissent certaines analyses formelles. Coffman (1977) défend une thèse similaire.

Williams (1980) explique que la concurrence par les prix est réaliste du fait de l'existence des stations de taxis et des systèmes de réservation par téléphone. Ces systèmes permettent aux consommateurs d'effectuer leur recherche en fonction des prix et pour un coût assez faible. Il ajoute également que dans un environnement déréglementé, la concurrence entre les taxis et les autres formes de transport en commun entraîne les tarifs des taxis à la baisse.

Les motivations des entreprises cherchant à développer leur réputation de cette façon dépendent bien sûr des caractéristiques du marché, et en particulier de la population des consommateurs. Lorsque la clientèle est majoritairement composée d'usagers très occasionnels ou non informés comme les touristes, il est plus difficile pour les entreprises de recueillir les fruits d'une « bonne » réputation, elles sont donc moins enclines à tout faire pour proposer des prix réduits et un service de qualité.

Hackner et Nyberg (1995) étudient la tarification et les choix de capacités dans les marchés des taxis réservés par téléphone. Les exploitants de taxis choisissent d'abord la capacité, puis se font concurrence au niveau des prix. Ces études démontrent que plus une entreprise est demandée, plus le temps d'attente moyen des clients augmente. Ce phénomène réduit la concurrence et rend les tarifs trop coûteux d'un point de vue social. L'efficacité augmente si les sociétés s'orientent vers des flottes de grand volume. Une telle analyse remet en cause les tentatives de limitation de la taille des flottes dans les environnements où les appels par téléphone représentent une large part du marché.

### **2.1.2. Temps d'attente et capacité excédentaire pour un bien public**

Dans quelle mesure la déréglementation du marché garantit-elle une taille de flotte satisfaisante, et une mise à disposition suffisante des taxis à différentes heures du jour ou de la nuit ou dans différents quartiers ?

Le marché des taxis se distingue des autres, car la qualité du service dépend de la relation entre l'offre et la demande. Ce point est abordé plus formellement, notamment par Cairns et Liston (1996), Anderson et Bonsor (1974) et Devany (1975).

Les taxis libres à la course sont, d'une certaine manière, un « bien public » -- ils réduisent le temps d'attente d'une personne patientant au bord d'un trottoir ou à une station pour effectuer un trajet, et augmentent la demande pour l'ensemble des fournisseurs de services de taxis. En général, les biens publics sont disponibles en quantité insuffisante dans les marchés de libre-échange, et cet effet peut conduire à présumer qu'il existe une tendance naturelle au *sous-appvisionnement* dans un marché des taxis concurrentiel.

Dans une situation d'optimum de premier rang, c'est-à-dire dans le contexte d'un environnement de marché non déformé de toute autre manière, le célèbre économiste américain spécialisé dans les transports Richard Arnott explique que ce sous-appvisionnement peut justifier le subventionnement des taxis, afin d'encourager les « économies de densité » (Arnott (1996)). De façon plus réaliste, cette tendance à la baisse de l'offre des taxis compense les inquiétudes liées au surapprovisionnement que nous verrons plus loin.

L'analyse bien connue de De Vany (1975) met en lumière ces questionnements. Comme il l'écrit dans sa synthèse : « Les modèles d'Averch-Johnson (A-J)<sup>8</sup> et de Chamberlin oublient tous deux de prendre en compte la valeur de la capacité excédentaire pour les consommateurs. Qu'elles soient ou non réglementées, les sociétés de services disposent généralement d'une capacité excédentaire au sens chamberlinien du terme, car cette capacité ménage du temps pour les consommateurs. » (De Vany (1975 : 83)). Il choisit d'étudier un modèle de marché des taxis dans lequel est intégrée l'éventualité de l'impact positif de la capacité sur la qualité du service (à travers le temps d'attente) et considère que « de nombreuses caractéristiques des marchés des taxis qui semblent confirmer la thèse de la concurrence monopoliste apparaissent du fait de la nature de la réglementation de ces marchés. » (De Vany (1975 : 83)). (Le modèle simplifié de marché des taxis proposé en Annexe illustre également cette caractéristique).

### 2.1.3. *Économies d'échelle et accès excédentaire*

L'argument le plus courant en faveur de la limitation de l'accès au secteur des taxis est le résultat dit « d'accès excédentaire » (initialement proposé par le modèle de Chamberlin de 1933 sur la concurrence imparfaite).

Des économies d'échelle – baisse des coûts unitaires grâce aux niveaux de production – sont réalisables, lorsqu'il existe des coûts fixes d'implantation sur un marché. Littéralement parlant, si le nombre d'entreprises présentes sur un marché est strictement supérieur à un, ce qui est le cas pour toute structure de marché non basée sur un monopole – le marché échoue en raison de la duplication des coûts fixes.

La répétition inutile des coûts fixes augmente les coûts moyens engendrés au niveau du secteur entier et, selon l'élasticité de la demande par rapport au temps d'attente, peut réduire les taux d'occupation. Cet argument justifie la limitation de l'accès à ce type de branche d'activité.

Quelle importance les problèmes liés à l'accès excédentaire sont-ils susceptibles de prendre ? La réponse dépend largement de la valeur présumée des coûts fixes du secteur. Nous constatons également à partir du paragraphe 2.1.4 que la capacité excédentaire est ici un concept différent de celui de nombreux autres marchés. Dans le cas considéré, la capacité excédentaire possède une valeur, car elle réduit le temps d'attente et n'induit donc pas le même type de coût social que dans d'autres domaines. Hackner et Nyberg (1995) démontrent que les coûts fixes d'un chauffeur de taxi indépendant sont faibles, et les fonds perdus sont encore moins élevés.<sup>9</sup>

Fingleton, Evans et Hogan (1997) acceptent la preuve du faible niveau des coûts fixes dans le cadre de leur étude du marché de Dublin, et utilise cet argument pour appuyer leur recommandation selon laquelle les accès à ce type de marché ne devraient être soumis à aucun contrôle.

#### **2.1.4. Qualité et réglementation**

La « qualité » du service proposé par une compagnie de taxis dépend, non seulement du délai d'attente escompté, mais également d'autres facteurs, comme la sécurité et la propreté des véhicules, l'expérience de conduite des chauffeurs et leur connaissance géographique des lieux.

Pour bon nombre de ces paramètres, il existe une asymétrie d'information évidente – l'acheteur potentiel n'a pas la possibilité d'observer ou de vérifier directement les caractéristiques du service qu'il achète, même *a posteriori*. Dans ce type de contexte de « biens de confiance », il est généralement efficace de réglementer directement les aspects de la qualité non observables.

Tirole (1991), Shy (1999) et d'autres textes relatifs à l'organisation industrielle proposent une analyse plus détaillée du cas de la réglementation directe des biens de confiance.

#### **2.1.5. Pratiques spécifiques au secteur : encombrement des routes, manipulation des emplois du temps, etc.**

Nous avons vu que les dangers d'un excès de capacité associés à une déréglementation des accès sont relativement compensés par l'impact positif de la capacité excédentaire sur les délais d'attente. En fait, certains auteurs pensent même que la capacité est insuffisante et que les accès devraient être subventionnés afin d'améliorer la qualité du service. Néanmoins, la façon dont cette capacité excédentaire doit être gérée, si et lorsqu'elle existe, présente certaines difficultés. Une telle capacité intensifie la concurrence entre les chauffeurs et génère des problèmes de surnombre à certaines stations de taxis. De façon plus générale, elle peut inciter chaque conducteur à circuler dans les zones très peuplées au détriment des rues moins fréquentées d'une ville et/ou des périodes creuses. En d'autres termes, en renforçant la concurrence entre les chauffeurs, l'excès de capacité aboutit à un écrémage des trajets et/ou des horaires. Les non-présentations ou les refus de déplacements augmentent naturellement avec la concurrence. L'écrémage est logique à l'échelle individuelle, mais peut être fortement préjudiciable au secteur dans son ensemble. La fourniture d'un service universel ne peut pas être garantie dans un contexte déréglementé, en conséquence, s'il s'agit d'un objectif de la politique, elle doit être soutenue par des incitations artificiellement créées.<sup>10</sup>

### **3. INSTRUMENTS DE RÉGLEMENTATION**

De nombreux modèles mathématiques théoriques formels explorant l'impact des différentes solutions d'intervention réglementaire et déterminant la « composition » réglementaire idéale ont été publiés. Tullock (1975), Coffman (1977) et Williams (1980) défendent la déréglementation. Douglas (1972), Beesley (1973, 1979), De Vany (1975), Abe et Brush (1976), Manski et Wright (1976), et

Fingleton *et al.* (1997) soutiennent implicitement la thèse de la libéralisation des accès au marché avec réglementation parallèle des prix. Enfin, pour des arguments en faveur de la réglementation conjointe des accès et des tarifs, consulter Shrieber (1975, 1977, 1981), Schroeter (1983), Gallick et Sisk (1987) et Teal et Berglund (1987), Cairns et Liston (1996).

### 3.1. Contrôle des prix

La réponse au problème (réel ou perçu) de l'inadaptation de la concurrence par les prix (voir 2.1.1 ci-dessus) est généralement l'emploi de taximètres pour réglementer les prix. Le tarif réglementé est calculé à partir d'une formule dépendant de la distance parcourue et du temps de déplacement, ainsi que d'un certain coût fixe. Le taximètre permet au client de vérifier la distance parcourue qui représente habituellement la plus grande partie du prix. Il existe souvent un tarif minimum utilisé pour réduire le nombre de refus des petits trajets. Il peut également exister des dérogations particulières pour certaines heures du jour ou de la nuit ou certains lieux (par exemple, paiement d'un supplément lorsque le taxi doit quitter l'enceinte de la ville), les jours fériés et les passagers supplémentaires. Les tarifs sont normalement affichés de façon visible à l'intérieur du taxi et peuvent être consultés avant le début de la course.

S'ils sont réglementés par une autorité publique, les prix sont définis en fonction des conditions du marché, d'un retour acceptable sur le temps et le capital investis par le chauffeur et du nombre de courses estimé d'une journée de travail usuelle. Ils prennent également en compte des objectifs sociaux plus larges, comme la réduction des embouteillages, les prescriptions touristiques ou l'ambition de fournir un service universel. Si les taux des taximètres sont fixés par des organismes privés, ils dépendent plutôt des impératifs d'optimisation des bénéfices et de facteurs comme la sensibilité des clients aux prix et les tarifs pratiqués par les autres flottes de véhicules ainsi que par les moyens de transport concurrents.

### 3.2. Réglementation de l'accès au marché

Le principe de restriction de l'accès au marché des taxis est très ancien et très répandu. Cette restriction s'effectue généralement par attribution, parfois aux enchères, de licences ou de plaques officielles d'exploitation. Ce contrôle de l'accès est justifié par le résultat d'un accès excédentaire identifié au paragraphe 2.1.3. L'ampleur du problème dépend largement du poids auquel les coûts fixes sont estimés dans cet environnement. Mais comme nous l'avons vu, les preuves indiquent qu'il y a peu de risque que ces coûts soient élevés.

Le temps d'attente et l'interdépendance de la qualité du service et de la demande sont, comme indiqué précédemment, l'une des caractéristiques distinctives du marché des taxis. Certains auteurs défendent la libéralisation de l'accès à la profession, car elle permettrait, selon eux, d'encourager l'excès de capacité.

Par exemple, le modèle fondamental de Manski et Wright (1977) défend une vision explicitement probabiliste du processus d'accord entre fournisseur et consommateur. Mais les hypothèses sur lesquelles ils se fondent sont restrictives. La flotte de taxis modélisée dessert une station unique, l'arrivée des clients obéit à la loi de Poisson, le temps de service est exponentiel décroissant, et la règle d'attente est celle du « premier arrivé, premier parti ». En représentant (ce qui est plausible) la demande sous la forme d'une fonction décroissante du délai d'attente prévu, ils démontrent que

l'augmentation de la taille de la flotte peut – dans un intervalle donné – bénéficier simultanément aux chauffeurs et aux usagers. Ce résultat est dû aux économies de densité. L'accroissement simultané du taux d'arrivée des clients et du nombre de chauffeurs permet à la fois de réduire le temps d'attente des consommateurs et d'augmenter les taux d'occupation escomptés par les exploitants. Bien que le modèle de Manski/Wright – comme de nombreux autres modèles dans ce domaine – repose sur un ensemble précis d'hypothèses restrictives, il met en lumière un principe important.

Grâce à une analyse méticuleuse du marché de Dublin, Fingleton, Evans et Hogan (1997) soutiennent le principe de la demande excédentaire et estiment que cette ville pourrait accueillir au moins deux fois plus de taxis sous licence que le nombre en cours.<sup>11</sup> Ils utilisent cette donnée pour défendre la libéralisation de l'accès à la profession.

Pour sa part, Toner (1992) plaide en faveur des restrictions d'accès, car elles permettent de contrôler plus facilement le niveau de qualité. Nous analysons cette proposition plus loin dans la section 3.4 ci-dessous.

Dans un article consacré à l'étude des débats sur la libéralisation au Japon, Flath (2002) propose un modèle de taxis en maraude avec tarification et accès à la profession non réglementés et le compare à d'autres régimes. Dans son modèle, la fixation des prix en milieu libéralisé est déterminée par des négociations avec informations complètes, ce qui donne lieu naturellement à des tarifs supérieurs au coût marginal. Dans un cadre de tarification et d'accès libres, il est démontré que le taux d'inoccupation des taxis (approvisionnement en taxis) peut être *supérieur* ou *inférieur* au niveau optimal, selon le pouvoir de négociation relatif des chauffeurs et des passagers potentiels.<sup>12</sup> Ce type d'analyse met en lumière le danger encouru lorsqu'on cherche à tirer des conclusions trop générales sur l'impact des distorsions dues au libre accès.

### 3.3. Subventions

Arnott (1996) défend le subventionnement des courses de taxis. Il justifie ce principe par les économies de densité. Le doublement du nombre de courses et du nombre de taxis réduit le temps d'attente. Dans un environnement d'optimum de premier rang, le montant de la subvention doit permettre de couvrir les coûts fictifs représentés par le temps d'inactivité des taxis, évalué en situation optimale. L'analyse d'Arnott soutient concrètement l'utilisation de radio-taxis.

Derrière cette conclusion, on retrouve l'idée selon laquelle le subventionnement permet de corriger l'effet du sous-approvisionnement représenté par la capacité d'inoccupation, identifié en 2.1.2. Les subventions apportent une compensation aux exploitants devant fournir un surplus de capacité.

D'autres situations de subventionnement des courses des taxis s'appuient sur des arguments « d'optimum de second rang », par exemple le fait que la disponibilité des taxis à délai d'attente très court décourage l'emploi des voitures particulières dans les centres urbains, et par conséquent réduit les embouteillages aux heures de pointe sur les grandes artères. Ces types de raisonnements fondés sur l'idée « d'équilibre général » dépendent très fortement des hypothèses relatives à l'élasticité croisée de la demande, et nous ne les étudions pas dans le présent article.

### 3.4. Réglementation de la qualité

Le temps d'attente et l'interdépendance entre la qualité du service et la demande sont, comme nous l'avons vu, des caractéristiques spécifiques au marché des taxis. Dans un marché des taxis libéralisé surveillé par un gouvernement civique, le suivi de la qualité du service, y compris la sécurité et le confort des passagers, le bon entretien du véhicule, le choix du trajet le plus direct et le respect du prix réglementaire, lorsque le passager est captif, peut être potentiellement complexe à mettre en œuvre. C'est le cas même si les véhicules sont organisés en coopératives exerçant un contrôle relâché de leurs membres. Et c'est un problème particulièrement important dans les grandes métropoles où de nombreuses courses sont demandées par des clients très occasionnels. Dans ce contexte, les plaques officielles peuvent être et sont utilisées comme un engagement de fait semblable au principe des salaires d'efficience rencontrés sur d'autres marchés du travail. La suspension de la licence ou de la plaque pendant plusieurs jours constitue la menace d'une pénalité économique importante et peut dissuader les chauffeurs négligents et représenter une méthode efficace de garantie de la qualité de service. Kitch *et al.* (1971) et Frankena et Pautler (1984) écartent cet argument en faveur des plaques et de la réglementation de l'accès sur la base du fait que les villes ne semblent pas utiliser les révocations ou suspensions comme des mesures coercitives.

## 4. PROBLÈMES GÉNÉRAUX LIÉS À LA RÉGLEMENTATION

Il y a capture réglementaire lorsque l'organisme de réglementation privilégie les intérêts du secteur contrôlé au détriment des intérêts des consommateurs. En général, les autorités chargées des taxis sont sujettes à une « capture » de la branche d'activité et peuvent finir – consciemment ou inconsciemment – par agir en faveur des exploitants et non des clients existants et/ou potentiels pour les raisons suivantes :

- 1) Les clients des taxis sont en général des personnes à faibles revenus (sans voiture) ou des hommes et femmes d'affaires disposant de comptes d'entreprise payés. Ces deux catégories d'utilisateurs ont peu tendance à faire pression sur les autorités municipales pour bénéficier de tarifs moins élevés. Le travail d'un organisme réglementaire « captif » qu'on pousse à augmenter les prix est ainsi facilité.
- 2) La réglementation du secteur des taxis est un processus excessivement long et complexe par rapport au volume d'activité économique qu'il génère. Comme rappelé plus haut, l'interrelation entre la demande et l'offre et l'impact de la capacité excédentaire sur les temps d'attente sont des variables difficiles à quantifier, tout comme les coûts de recherche. Il faut également de nombreuses données supplémentaires pour concevoir un régime réglementaire solide. Ces données, non évoquées dans le présent rapport, incluent la variabilité de la durée des courses, les variations de la demande au cours de la journée ou de la semaine, la concurrence avec les autres modes de transport et les facteurs agissant sur ces modes (par exemple, tarifs du stationnement), etc. Ces paramètres influent et doivent influencer sur la sélection des quotas d'accès à la profession et/ou des prix pratiqués, si l'on souhaite que les niveaux fixés soient efficaces. De plus, ils doivent être régulièrement mis à jour pour prendre en compte les

changements du marché du travail ainsi que tout autre développement. En d'autres termes, les autorités de réglementation peuvent en pratique se retrouver dans l'impossibilité ou refuser de consacrer les ressources nécessaires à la conception d'un régime réglementaire adapté. Les problèmes de mise en application émergeant à mesure que ces autorités tentent de convaincre un plus grand nombre de petits exploitants de respecter ces normes peuvent aggraver ces difficultés.

- 3) Les marchés des taxis peuvent être politiquement très actifs et font pression pour des réglementations limitant l'accès et augmentant les tarifs ainsi que pour un traitement plus favorable dans la hiérarchie des transports publics. Face à des consommateurs dispersés et peu organisés, les lobbies des taxis ne sont confrontés à presque aucune opposition. Les autorités de réglementation se fient aux exploitants eux-mêmes pour recueillir des informations sur les différents paramètres économiques. En l'absence de tout contre-pouvoir et d'une image claire de la situation, elles prennent, peut-être en toute bonne foi, le parti des exploitants et satisfont leurs demandes.

Les risques de capture réglementaire signifient que la réglementation n'améliore pas nécessairement un marché libéralisé, même si l'on reconnaît que le secteur concerné fait l'objet de graves échecs du marché. L'application d'une mauvaise réglementation peut être plus dangereuse pour le bien-être collectif que l'absence de toute réglementation.

L'économie politique définit plusieurs critères à respecter dans un processus de réglementation pour éviter tout risque de capture et parvenir à l'amélioration sociale escomptée. On doit notamment s'assurer que les intérêts particuliers de chaque partie sont reconnus, afin de comprendre les motivations des personnes concernées par le processus, formuler de façon claire le mandat auquel s'engagent les autorités de réglementation, et s'assurer que le processus est entièrement transparent et expliqué au grand public.

La sagesse populaire veut que les activités de recherche de rente comme celles liées au lobbying exercé par les opérateurs de taxis pour augmenter les tarifs et restreindre l'accès au marché sont un gaspillage et doivent si possible être éliminées, sauf si elles permettent de renseigner honnêtement les autorités sur le véritable état de la branche d'activité. Lorsqu'un processus réglementaire transparent et « sans capture » est assuré, les gains potentiels des opérations de lobbying sont réduits, ce qui, en retour, décourage les exploitants de prendre part à de telles activités.

## 5. SYNTHÈSE ET ÉVALUATION

Notre étude des travaux de recherche économique sur la réglementation du secteur des taxis nous fait parvenir aux conclusions suivantes :

- Au cours du processus d'élaboration d'une politique, les objectifs de celle-ci doivent être communiqués de façon claire et transparente, tout comme la façon dont les priorités contradictoires de cette politique doivent être équilibrées.

- Les arguments en faveur de la réglementation de l'accès au marché sont rares et faibles. Les coûts fixes relativement faibles de l'exploitation donnent à penser que le risque d'accès excédentaire est minime. Dans de nombreuses situations, il est prouvé que l'approvisionnement est insuffisant, d'où la nécessité d'encourager les entrées supplémentaires, et non de les « taxer ».
- La réglementation des prix est un problème ambigu. La solution dépend des caractéristiques du marché local – en particulier la répartition des activités entre les secteurs des taxis en maraude, des taxis à poste fixe et des radio-taxis – et de l'évaluation de la mesure dans laquelle les exploitants de taxis peuvent se différencier les uns des autres et entrer en concurrence sur la base de leur réputation en matière de pratique des prix.
- Les segments du marché soumis à des caractéristiques distinctives sont susceptibles de requérir une démarche réglementaire distincte. Le principal segment concerné est celui des trajets entre les aéroports et les centres urbains.
- Les différents aspects des caractéristiques des chauffeurs individuels et de leurs véhicules (par exemple, en matière de sécurité) doivent faire l'objet d'une réglementation centralisée. Les plaques officielles et les licences peuvent être potentiellement utilisées comme mécanisme contractuel d'application des normes de qualité. Mais pour que ce système fonctionne, les autorités doivent être prêtes à suspendre ou confisquer les permis, lorsque des infractions sont constatées.

## NOTES

1. Pour une description et une analyse des débats et exemples de déréglementation en cours dans un certain nombre de pays, consulter par exemple Schaller et Gorman (1996), Pickering (1992), Fingleton, Evans et Hogan (1997), Kang (1997).
2. Samuelson et Marks (1999: 375) présentent une étude de cas autour de la Commission fiscale de la ville de New York dans le chapitre sur la Concurrence monopolistique de leur manuel très connu de microéconomie à l'usage des étudiants des premier et deuxième cycles. L'exercice permet de conclure que les consommateurs de ce secteur seraient mieux servis grâce à la déréglementation de l'accès à la profession, mais le lobbying intensif des propriétaires de flottes et des représentants de l'industrie empêche toute évolution dans ce sens. L'étude de cas peut être utilisée comme base de discussion pendant les cours.
3. A titre d'exemple évident, on peut raisonnablement s'attendre à ce que l'obligation pour les chauffeurs de taxis de payer des taxes sur les émissions ou les embouteillages influe sur l'une ou plusieurs des quatre paramètres « économiques » du secteur que nous venons d'identifier.
4. Pour une explication pédagogique de la concurrence de Bertrand, voir Tirole (1991), Shy (1999) ou tout autre texte de qualité traitant de l'organisation industrielle.
5. Voir Shreiber (1997) pour une discussion sur ce point.
6. Au Royaume-Uni, une série de spots publicitaires est récemment apparue au cours des programmes du soir pour informer le public sur les dangers (en particulier pour les femmes) du recours aux « minicabs » (radio-taxis) non réglementés (Roberts, 2004). De récentes politiques publiques conçues pour améliorer la gestion de la vie nocturne dans les rues de Londres attribuent un rôle important aux taxis, mais reconnaissent explicitement que des réglementations strictes doivent être mises en place pour rendre le service sûr et fiable – celles-ci incluent vraisemblablement des réglementations/consignes relatives aux tarifs (LDA, 2002).
7. Le problème précédemment rencontré se pose à nouveau : s'il choisit de ne pas héler le taxi d'un certain fournisseur, le client prend le risque d'attendre un certain temps supplémentaire avant de repérer l'une des voitures de son entreprise favorite.
8. L'effet Averch-Johnson (Averch et Johnson, 1962) se rapporte à l'idée que la réglementation conçue pour assurer aux entreprises un certain taux de retour sur investissement incite celles-ci à restreindre leur capacité excédentaire.
9. Les fonds perdus sont les coûts fixes irrémédiablement engagés pour entrer sur le marché et ne pouvant être récupérés à la sortie. Ce sont ces frais qui permettent d'évaluer à quel point un marché est susceptible de développer une concurrence par « écrémage » pouvant améliorer le bien-être collectif. Les deux principaux coûts fixes associés à l'entrée sur la plupart des marchés

des taxis sont (a) celui du véhicule et (b) celui de la licence ou de la plaque officielle. Généralement, il s'agit de deux biens revendables, donc ils ne sont pas perdus.

10. Certains évoquent également le fait qu'une augmentation du nombre de taxis accroît les embouteillages. Mais, comme le suggèrent Fingleton *et al.* (1997), ce phénomène est sans doute plus lié au problème fondamental et général de tarification des infrastructures publiques (par exemple tarification routière). Les embouteillages sont principalement dus à la multiplication des voitures particulières et l'insuffisance de la fourniture de moyens de transport en commun. Dans la mesure où les taxis proposent un service public utile, on peut répondre qu'ils doivent être privilégiés et que leur accès aux couloirs de bus doit être autorisé.
11. Selon les résultats d'une enquête réalisée en 1996, seuls 23 pour cent des appels permettaient à un client de se procurer les services d'un véhicule, et le temps d'attente moyen d'un taxi était de 48 minutes. Voir Fingleton, Evans et Hogan (1997 : 3).
12. Et par conséquent, une surabondance de caractéristiques spécifiques au marché.
13. Si la société de monopole définit  $p$ ,  $N$  et  $h$  de façon à ce que l'égalité (4) soit vérifiée, il optimise les bénéfices de la flotte. S'il augmente le tarif  $p$  au-delà de ce point, les pertes financières dues à la chute du volume de la demande sont plus importantes que ne peut le compenser l'accroissement des bénéfices due à l'augmentation des tarifs, et vice-versa si le monopoliste essaie de diminuer  $p$ .
14. Zerbe (1983) et Frankena et Pautler (1984) signalent que des violences et des conflits ont éclaté dans certaines villes américaines, lorsque les prix ont été libéralisés. Teal et Berglund (1987) observent que la plupart des nouveaux entrants sur les marchés déréglementés se sont installés sur le segment des stations de taxis, là où le temps d'attente des clients était déjà pratiquement nul. Dans le domaine des taxis réservés par téléphone, les taux de refus de service et de non-présentation ont augmenté dans presque toutes les villes étudiées.

## ANNEXE: PROPOSITION DE MODÈLE FORMEL DU SECTEUR DES TAXIS

Plusieurs universitaires ont proposé des modèles mathématiques théoriques du marché des taxis, parmi lesquels Orr (1969), Beesley (1973), De Vany (1975), Frankena et Pautler (1986) et Beesley et Glaister (1983). La différence majeure entre tous ces modèles est l'hypothèse faite au sujet de la façon dont les prix sont fixés dans un environnement où ils sont déréglementés.

Le développement complet d'un tel modèle dépasse le domaine du présent article. Cependant, lorsque l'on considère une éventuelle intervention sur un marché, il est important d'avoir en tête les paramètres « moteurs » de ces modèles. Nous présentons ici l'un d'entre eux. Il est représentatif et se rapproche principalement de celui de Cairns et Liston (1996).

À une quelconque heure de la journée, le nombre de courses demandées peut être représenté par la fonction :

$$(1) Q = f(p, w)$$

où « p » est le prix de la course et « w » le temps d'attente d'une course. Par souci de simplicité, nous supposons que les déplacements sont de même longueur et de même durée. D'après notre précédente étude,  $\partial Q/\partial p < 0$  (plus le tarif augmente, moins la demande est importante) et  $\partial Q/\partial w < 0$  (plus le temps d'attente augmente, moins la demande est importante). Les modèles formels du marché des taxis expriment tous cette hypothèse sous une forme ou une autre.

On suppose que le marché est composé de « N » taxis travaillant chacun « h » heures par jour ( $0 < h < 24$ ). On suppose que la demande est également distribuée tout au long de la journée – la prise en compte de différences entre heures pleines et des heures creuses affine le modèle, mais complexifie grandement l'analyse. A toute heure du jour, on a donc en moyenne  $Nh/24$  taxis en service, ce qui induit un nombre  $q = Q \cdot 24/Nh$  de courses par heure pouvant être fourni par chaque taxi.

Si chaque course est d'une durée moyenne « t », il y a donc à tout moment  $Nh/24 - tQ$  taxis disponibles – c'est-à-dire en service mais inoccupés. L'ampleur de cette capacité disponible détermine le délai pendant lequel un client usuel doit attendre un taxi. En d'autres termes, la capacité disponible détermine une dimension de qualité importante de la branche d'activité, le temps d'attente « w ». De nombreux auteurs font implicitement ou explicitement l'hypothèse que  $\partial w/\partial N < 0$ , par exemple tous autres paramètres maintenus constants, le temps d'attente est une fonction décroissante du nombre de taxis. Plus concrètement, « w » est une fonction du nombre de taxis disponibles en circulation, d'où  $w = w(Nh - 24 t Q)$ , ce qui implique que la demande est une fonction d'elle-même :  $Q = f(p, w(Nh - 24tQ))$ .

C'est cette caractéristique du marché des taxis qui rend l'analyse si difficile, car elle signifie qu'il peut exister plus d'une solution d'équilibre pour les valeurs Q, N et h. Dans de tels cas économiques, une intervention réglementaire est souvent légitimée en vertu du fait que certains de ces équilibres sont « meilleurs » que d'autres – en termes de bien-être collectif – et les autorités de réglementation sont chargées d'établir des normes de façon à ce que cette situation optimale se matérialise.

Si nous supposons, pour les raisons académiques habituelles, que le coût moyen par course de taxi est une fonction en U – par exemple elle décroît initialement à mesure que le nombre de courses augmente du fait des coûts fixes, atteint un minimum « m » lorsque la capacité est optimale, puis augmente à nouveau à mesure que h approche de 24, alors le bénéfice horaire du secteur peut s'exprimer suivant la formule :

$$(2) \pi = p[Q/(Nh)]h - c(h)/24 = pQ/N - c(h)/24$$

Grâce à ce modèle simplifié d'un marché type des taxis (taxis en maraude), nous pouvons essayer de déduire le nombre de taxis entrant sur le marché (N), le nombre d'heures par jour pendant lesquelles chacun d'entre eux est en service (h) et le tarif appliqué.

Pour commencer, considérons la situation lorsqu'une entreprise de monopole contrôle le marché. Une telle société a intérêt à choisir N, h et p, de façon à maximiser les bénéfices par unité de temps de l'intégralité de sa flotte :

$$(3) \pi = pf(p, w(Nh - 24tQ)) - Nc(h)/24$$

En dérivant (3) par rapport à N, h et p, et en réarrangeant les termes :

$$(4) (p - mt)/p = -Q/(p \partial Q / \partial p)$$

Le résultat obtenu est, de fait, la formule de « marge » du tarif de monopole standard adaptée au marché des taxis.<sup>13</sup> Le terme « mt » est le coût marginal de l'augmentation de capacité permettant de fournir une course de durée t, soit en augmentant l'intensité d'utilisation (h), soit en élargissant la flotte (N), l'option revenant le moins cher étant choisie. L'équation (4) indique que, pour optimiser ses profits, la société de monopole doit choisir N, p et h, de façon à ce que les tarifs soient supérieurs au coût marginal de fourniture d'une course en taxi, et que l'ampleur de la marge dépend de la sensibilité des clients à la modification des prix (par exemple élasticité-prix de la demande). Il est à noter que cette marge prend en compte le facteur « économies de densité » inhérent au marché des taxis – par exemple lorsque les prix augmentent, certains clients se retirent du secteur, mais d'autres font leur entrée ou augmentent leur consommation du fait de l'amélioration de la qualité faisant suite à l'augmentation de la capacité disponible.

Il est intéressant de constater que si l'on modélise cette branche d'activité sous la forme d'un marché concurrentiel, cela signifie qu'un grand nombre d'entreprises font face à un grand nombre de clients à chaque fois qu'une transaction a lieu. Or, ce n'est une description ni exacte, ni pertinente de la réalité de ce secteur. Sur le marché des taxis en maraude, on observe normalement un usager unique hélant du bord du trottoir un taxi unique au moment où il passe. Les coûts de recherche sont très élevés pour les consommateurs, et beaucoup d'entre eux préfèrent un tarif fixe plus élevé au prix obtenu par négociation avec des chauffeurs expérimentés. Si, en revanche, le nombre de clients est faible par rapport au nombre de voitures (par exemple, à une station de taxis), alors les passagers ont un avantage et peuvent parvenir à faire baisser les prix en annonçant qu'ils choisiront le taxi le moins cher. Disposant de peu d'options, chaque chauffeur voudra proposer un service plus rentable que les autres, ce qui entraînera une chute des prix. Dans de telles situations, les conducteurs préfèrent un tarif fixe plutôt que l'éventualité d'une négociation désavantageuse.<sup>14</sup>

Pendant les heures creuses, les clients et les taxis se croisent assez rarement, donc, en cas de négociation d'un tarif, chacun d'entre eux est confronté à un coût élevé de recherche d'un autre partenaire avec lequel traiter. Aux heures de pointe, il peut exister de meilleures opportunités de

négociation avec plus d'un interlocuteur (chauffeur ou usager), si la personne court le risque du coût de recherche. L'existence d'autres possibilités influe bien évidemment sur le marché conclu. Au moyen de ces simples outils stratégiques théoriques, on démontre donc aisément que les coûts de recherche importants implicites dans l'accord entre un taxi donné et un client donné empêchent la survie à long terme du marché des taxis dans sa forme atomiste concurrentielle (voir Cairns et Liston, 1996 – Annexe).

Si les conducteurs se regroupent en entreprises ou coopératives, comme cela se produit dans bon nombre de villes, le secteur n'est plus concurrentiel. Le modèle pertinent le plus proche est alors, non pas celui de la concurrence parfaite, mais celui des interactions oligopolistes. Un oligopole est une structure de marché au sein de laquelle les sociétés possèdent un pouvoir de marché dont l'ampleur est déterminée par le nombre d'acteurs du secteur et d'autres conditions économiques. Les résultats de tels modèles ne sont pas l'objet du présent article, mais notons cependant que certaines motivations, notamment en termes d'image, pousseront les membres de l'oligopole à définir des tarifs fixes et desservir les zones les moins fréquentées et les heures les plus creuses, même si les conditions dans lesquelles ils s'exécutent ne sont pas nécessairement avantageuses pour les clients et les entrants potentiels sur le marché.

La conclusion de cette analyse simplifiée suggère que livré à lui-même, le marché des taxis, au moins dans les villes où le segment des taxis en maraude est important, a peu de chances d'évoluer vers la situation concurrentielle associée à un environnement déréglementé. Les coûts de recherche empêchent la survie à long terme d'un marché des taxis véritablement libre. Sa survie dépend en effet de son organisation en structures moins concurrentielles pouvant être associées à des pouvoirs de marché importants, et, de ce seul fait, peut nécessiter une certaine forme de surveillance réglementaire. La réglementation se justifie également par la nécessité pour la branche d'activité de maintenir un excès de capacité suffisant pour garantir des temps d'attente raisonnables aux clients. Comme expliqué plus haut, l'interrelation entre la demande et l'offre signifie qu'il existe plusieurs combinaisons de  $N$ ,  $h$  et  $p$  permettant au secteur de survivre, mais les autorités de réglementation peuvent avoir à gérer les paramètres, afin de faire émerger le meilleur résultat possible.

Une fois les contraintes non économiques ajoutées à l'équation, la balance penche fortement en faveur de la réglementation du secteur des taxis. L'ampleur de celle-ci et les domaines qu'elle doit concerner – tarifs, accès ou autres dimensions du service – dépendent de l'efficacité des autorités réglementaires et de leur capacité à comprendre ce marché économique intrinsèquement complexe et à s'y adapter.

## BIBLIOGRAPHIE

- Anderson, F.J. et N.C. Bonsor (1974). « *Allocation, Congestion, and the Valuation of Recreational Resources* », *Land Economics*, 50, février : 51-57.
- Armstrong, M., S. Cowan et J. Vickers (1994). *Regulatory Reform: Economic Theory and UK Experience*, MIT Press : Londres.
- Arnott, R. (1996). « *Taxi Travel Should be Subsidized* ». *Journal of Urban Economics* 40 : 316-33.
- Averch, H. et C. C. Johson (1962). « *Behavior of the Firm Under Regulatory Constraint* ». *American Economic Review* 52 : 1053-1069.
- Beesley, M. E. (1973). « *Regulation of Taxis* ». *Economic Journal* 83 : 150-172.
- Beesley, M. E. (1979). « *Competition and Supply in London Taxis* ». *Journal of Transport Economics and Policy* 13 : 102-131.
- Beesley, M. E. et S. Glaister. (1983). « *Information for Regulating: The Case of Taxis* ». *Economic Journal* 93 : 594-615.
- Boroski, J. W., G. C. S. Mildner (1998). « *An Economic Analysis of Taxicab Regulation in Portland Oregon* ». *Policy Perspective n° 1007*, Cascade Policy Institute : Portland, OR.
- Chamberlin, E. (1933). *The Theory of Monopolistic Competition*, Harvard University Press : Cambridge, MA.
- Coffman, A. (1977). « *The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: Comment* ». *Journal of Transport Economics and Policy* 11 : 288-297.
- Cairns, R. C. et C. Liston (1996). « *Competition and Regulation in the Taxi Industry* ». *Journal of Public Economics* 59(1) : 1-15.
- De Vany, A. (1975). « *Capacity Utilisation and Alternative Regulatory Constraints: An Analysis of Taxi Markets* ». *Journal of Political Economy* 83 : 83-94.
- Diamond, P. (1971). « *A Model of Price Adjustment* ». *Journal of Economic Theory* 3 : 156-168.
- Fingleton, J., J. Evans et O. Hogan. (1997). « *The Dublin Taxi Market: Re-regulate or Stay Queuing?* » Département d'économie, Trinity College, Dublin.
- Flath, D. (2002). « *Taxicab Regulation in Japan* ». Document de discussion, Institut de Kyôto sur la recherche économique, Université de Kyoto : Kyoto, Japon.

- Frankena, M. W. et P. A. Pautler (1984). *An Economic Analysis of Taxicab Regulation*, Rapport du Bureau de l'économie de la Commission fédérale du commerce, Washington, mai.
- Frankena, M. W. et P. A. Pautler (1986). « *Taxicab Regulation: An Economic Analysis* ». *Research in Law and Economics* 9 : 129-165.
- Hackner, J. et S. Nyberg. (1995). « *Deregulating Taxi Services: A Word of Caution* ». *Journal of Transport Economics and Policy* 16 :195-207.
- Kang, C.H. (1997). *A Study on Entry Regulation of Taxi Industry in Korea*. Thèse de MSc, Université de Séoul, Corée.
- Klein, D. B. et A. Moore (1995). « *Schedule Jockeying and Route Swamping: A Property Rights Interpretation of British Bus Deregulation* », Document de discussion, University of California Transportation Center, Université de Californie Berkeley : Berkeley, CA.
- London Development Agency – Transport for London (2002). *Late-Night London: Planning and Managing the Late-Night Economy*. Rapport technique SDS Six. Pages 1-134.
- Manski, C. F. et J. D. Wright (1977). « *Nature of Equilibrium in the Market for Taxicab Services* ». *National Research Council Transportation Research Record* n° 619 : 11-19.
- Orr, D. (1969). « *The Taxicab Problem: A Proposed Solution* ». *Journal of Political Economy* 77 : 141-147.
- Pagano, A. M. et C. E. McKnight (1983). « *Economies of Scale in the Taxicab Industry* ». *Journal of Transport Economics and Policy* 17 : 299-313.
- Pickering, P., (1992). « *Taxi Regulation and Recent Regulatory Changes in England, Taxi* », *North American Transportation Regulators Inc.*, Montréal : 173-178.
- Roberts, M. (2004). *Good Practice in Managing the Evening and Late Night Economy: A Literature Review From An Environmental Perspective*. ODPM Publications, Royaume-Uni.
- Samuelson, W.F. et S.G. Marks (1999), *Managerial Economics*, troisième édition, Dryden Press, Orlando, FL. p 864.
- Schaller, B. et G. Gorman, (1996). « *Fixing New York Taxi Service* », *Transportation Quarterly*, 50(2), printemps 1996 : 85-95.
- Schrieber, C. (1977) « *The Economic Reasons for the Price and Entry Regulation of Taxicabs* », *Journal of Transport Economics & Policy* 11 : 298-304.
- Schroeter, J. R. (19??). « *A Model of Taxi Service Under Fare Structure and Fleet Size Regulation* ». *Bell Journal of Economics* XX : 81-96.
- Schwarz-Miller, A. et W. K. Talley (2003). « *Effects of Public Transit Policies on Taxi Drivers Wages* ». *Journal of Labor Research* 24(1) : 1-11.
- Shy, O. (1995). *Industrial Organization*. MIT Press : Cambridge, MA.

- Teal, R. F. et M. Berglund (1987). « *The Impacts of taxicab regulation in the USA* », *Journal of Transport Economics and Policy*, 14(1) :105-112.
- Tirole, J. (1988). *The Theory of Industrial Organization* (première édition) MIT Press : Cambridge, MA.
- Toner, J. P. (1992). « *Regulation in the Taxi Industry* ». Article de travail # 381, Institute for Transport Studies, Université de Leeds : Leeds, Royaume-Uni.
- Williams, D. J. (1980). « *The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: A Comment* ». *Journal of Transport Economics and Policy* 14 : 105-112.
- Zerbe, R.O. (1983). « *Seattle Taxis: Deregulation Hits a Pothole* », *Regulation*, novembre-décembre, 43-48.



## AUTRES COMMUNICATIONS

Lors de la Table Ronde, plusieurs participants ont remis des contributions écrites. Ces contributions sont reproduites ci-après à titre d'informations complémentaires.

R. Darbéra (France).....	131
S. Barrett (Irlande).....	147



**FRANCE**

**Richard DARBÉRA  
LATTS - ENPC  
Marne-la-Vallée**

**QUAND LE RÉGULATEUR ADMET L'EXISTENCE  
DE DEUX MARCHÉS DISTINCTS DE TAXIS**

**SOMMAIRE**

1. DEUX MARCHÉS.....	133
2. L'AVÈNEMENT DU TÉLÉPHONE .....	134
3. PARIS, LONDRES ET NEW YORK : TROIS MODÈLES DE RÉGULATION.....	134
3.1. Le contingentement des licences.....	135
3.2. La qualité des véhicules .....	136
3.3. La qualification des chauffeurs .....	136
3.4. Les tarifs.....	136
3.5. Comparaison .....	137
4. LES EFFETS DE LA RÉGULATION SUR L'OFFRE ET LA DEMANDE .....	137
5. ÉVALUATION DES TROIS MODÈLES DE RÉGULATION .....	141
6. PROSPECTIVE.....	142
CONCLUSION .....	144
RÉFÉRENCES .....	145



## 1. DEUX MARCHÉS

Les économistes qui dans les années 1960 se sont penchés sur les problèmes de la régulation des taxis ont rapidement constaté qu'il existait en fait deux marchés bien distincts de transport à la demande<sup>1</sup>. Le premier, celui des taxis hélés dans la rue, présente plusieurs éléments de défaillance de marché et requiert certaines formes de régulation. Le second marché, celui des courses commandées à l'avance, ne demande en revanche qu'une réglementation peu différente de celle qui régit la plupart des autres activités commerciales.

Avant que l'accès au téléphone ne se généralise à toutes les classes sociales (dans les années 60 aux États-Unis et dans les années 70 en Europe), le premier marché était prépondérant. Avec l'avènement du téléphone, la proportion s'est rapidement inversée, d'abord dans les petites villes puis dans les grandes métropoles, et aujourd'hui, dans la plupart des villes, la majorité des courses sont commandées par téléphone.

En fait, les controverses qui opposaient les économistes qui ont jeté les bases de la littérature sur le sujet tenaient pour une large part à l'importance relative de ces deux marchés dans leurs modèles.

Si nombreux sont les économistes qui conviennent aujourd'hui de l'existence de deux marchés distincts [par exemple Bekken, 2005] et donc de la nécessité de systèmes de régulation distincts, rares sont les expériences de dérégulation qui ont pris en compte cette réalité. Dans la plupart des cas (Suède, Irlande, Norvège, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, etc.) le nouveau cadre régulateur englobe de façon indistincte les taxis en maraude et les radio-taxis.

Dans les analyses ou les évaluations qui ont été faites de ces expériences, les effets indésirables observés ou les constats d'échec ne concernent chaque fois que l'un des deux marchés [Teal & Berglung, 1987 ; Price Waterhouse, 1993 ; Gärling *et al.*, 1995 ; Kang, 1998].

Les cas des villes qui ont fait évoluer leur cadre régulateur de façon différenciée pour tenir compte des spécificités de ces deux marchés sont beaucoup plus rares et moins étudiés. Nous nous proposons d'en étudier trois cas : New York, Paris et Londres. Dans les trois cas, nous décrirons comment le régulateur a réagi devant les changements que l'irruption du téléphone a imposés à l'industrie du transport à la demande. Nous analyserons ensuite de façon comparative les éléments des systèmes de régulation mis en place dans les trois villes. Nous examinerons les conséquences de ces politiques de régulation sur la mobilité des ménages. Nous nous interrogerons enfin sur l'adaptation nécessaire des différents cadres régulateurs à la situation nouvelle créée par la banalisation de la téléphonie mobile.

## 2. L'AVÈNEMENT DU TÉLÉPHONE

Avant l'avènement du téléphone, il a toujours existé, à côté du taxi classique, des services de transport à la demande qu'on pouvait contracter en allant passer commande chez le transporteur. En France, par exemple, la distinction entre taxi (alors appelé voiture de place) et voiture de remise existe depuis le 16<sup>ème</sup> siècle et les bases de la régulation actuelle ont été codifiées par Napoléon III au 19<sup>ème</sup> siècle [Toner, 1996, p. 80]. La cohabitation de ces deux offres de service ne posait que rarement problème, car seuls les taxis classiques étaient autorisés à embarquer des clients dans la rue ou dans les stations et parce que cela constituait l'essentiel du marché.

Avec le téléphone, il est devenu extrêmement facile de contracter du transport à la demande ; et les taxis classiques ont rapidement pris conscience du fait que leur marché allait se déplacer vers les courses commandées par téléphone. Dans les trois villes, ils ont réagi en faisant équiper leurs stations de bornes téléphoniques, en s'équipant de radio-téléphone et en s'affiliant à des centraux téléphoniques. Mais surtout, dans les trois villes, ils ont vigoureusement exigé du régulateur une intervention pour entraver le développement de l'offre de voitures de remise.

Devant cette mise en demeure, les régulateurs de New York, de Londres et de Paris ont réagi très différemment. À Londres, le régulateur a résisté aux pressions du lobby des taxis et laissé jouer la concurrence sur le marché du téléphone. À New York, le régulateur a attribué le marché du téléphone aux seules voitures de remise. Les taxis qui s'étaient équipés de radio-téléphone ont dû les abandonner, mais en compensation le régulateur a renforcé le contingentement. À Paris, à l'inverse, le régulateur a étendu le monopole des taxis au marché du téléphone et faisant progressivement disparaître les voitures de remise.

## 3. PARIS, LONDRES ET NEW YORK : TROIS MODÈLES DE RÉGULATION

L'étude de la régulation qui régit l'offre de transport à la demande dans les trois métropoles de Paris, Londres et New York montre une approche très contrastée de la façon de prendre en compte le rôle du téléphone dans la commande de courses. Dans les trois villes, à côté des taxis, il existe une offre de voitures de petite remise. Elle est négligeable en région parisienne, mais prépondérante à Londres avec les *private hire vehicles* communément appelés *minicabs*, et à New York avec les *car services* et *black cars* qui sont regroupés dans la catégorie *livery*.

En France, le cadre régulateur qui régit l'offre des services de petite remise n'a pas sensiblement évolué depuis l'invention du téléphone.

À New York, les services de *liveries* se sont développés dans les années 60, de façon légale, dans la mesure où ils respectaient l'interdiction qui leur était faite de prendre des passagers dans la rue et répondaient pour l'essentiel à des commandes téléphoniques. Dès l'origine cependant, leur développement a fait l'objet de vives controverses. Leurs partisans, principalement des élus locaux, y voyaient le développement d'entreprises locales assurant le désenclavement des quartiers périphériques. Leurs détracteurs, essentiellement l'industrie du taxi, dénonçaient une concurrence déloyale, non régulée et peu sûre. En 1973 leur nombre a dépassé celui des taxis. Parallèlement, les taxis ont commencé à s'équiper de radio-téléphone<sup>2</sup>. En 1987, pour résoudre les problèmes de concurrence et pour assainir la profession, la *Taxi & Limousine Commission* de la ville de New York a soumis l'exploitation des *liveries* à l'obtention d'une licence et au respect d'une réglementation spécifique, dont l'obligation d'être affilié à un central téléphonique. Elle a également interdit aux taxis les services de radio-téléphone. Ainsi, les taxis jaunes dont les licences restaient strictement contingentées gardaient le monopole des courses hélées et les *liveries* dont les licences étaient accordées de façon libérale obtenaient le monopole des courses commandées par téléphone.

À Londres, jusqu'en 1998, les *minicabs*, en dépit de leur nombre, n'étaient pas soumis à une réglementation différente du régime général des activités commerciales. Depuis, une licence spéciale est progressivement instituée.

Dans la suite de l'exposé, nous réserverons le mot "taxi" pour désigner les véhicules qui seuls ont le droit de prendre des passagers qui les hèlent dans la rue.

### 3.1. Le contingentement des licences

À Paris et à New York, les licences qui permettent de mettre un taxi en circulation sont strictement contingentées. Les propriétaires de ces autorisations peuvent les revendre sur le marché. Du fait de la rareté créée par le contingentement, ces autorisations peuvent valoir très cher. Elles se négocient actuellement entre 100 000 et 125 000 Euros à Paris [Le Monde du 5/12/03] et le double à New York [Schaller, 2004a].

La différence entre Paris et New York tient à la manière dont les nouvelles autorisations sont accordées. À Paris, elles sont attribuées gratuitement, par une commission tripartite dans laquelle le poids des syndicats de taxis est déterminant. Pour des licences gratuites que l'on pourra à terme revendre à un prix aussi élevé, les candidats sont nombreux et la liste d'attente est longue : 16 000 personnes à Paris [Ministère de l'Intérieur, 2001]. À New York, elles sont vendues aux enchères, il n'y a donc pas de liste d'attente. Ce mode d'attribution présente trois avantages par rapport au système français d'attribution gratuite : (i) il est exempt du soupçon de favoritisme ; (ii) il ne crée pas une injustice par rapport aux taxis qui ont dû acheter leur autorisation sur le marché ; et (iii) il récupère au profit de la collectivité la rente de monopole créée par la rareté.

À Londres, il n'y a pas de contingentement des taxis.

Dans les trois villes, les licences pour mettre en circulation des voitures de remise ne sont pas contingentées. Mais en France, les demandes d'autorisation pour des voitures de remise doivent passer devant la même commission que les demandes pour les taxis, et les préfets qui président ces commissions ont reçu l'instruction de les décourager.

Ainsi, alors qu'il y a 42 000 voitures de petite remise à New York, et près de 50 000 à Londres il y en a moins d'une centaine dans toute la région Ile-de-France et leur nombre diminue d'année en année.

### 3.2. La qualité des véhicules

À Londres, les caractéristiques des véhicules destinés à assurer les services de taxi sont soumises à des contraintes (habitabilité, manœuvrabilité, etc.) très spécifiques qui leur donnent un aspect très reconnaissable. À New York, il s'agit de voitures banales, mais avec l'obligation depuis 1970 d'être peintes en jaunes pour les distinguer des voitures de remise [Schaller, 2004a, p. 45] et d'avoir moins de 5 ans. À Paris, les véhicules utilisés comme taxis sont également des voitures banales, elles doivent seulement avoir moins de 7 ans et se soumettre à un contrôle technique annuel. Les tentatives d'imposer une couleur uniforme aux taxis parisiens se sont toujours heurtées au refus catégorique des chauffeurs, parce que cela entraînerait une décote de leur véhicule sur le marché de l'occasion, mais aussi parce qu'en dehors des heures de service, ils utilisent leur véhicule pour leurs besoins personnels.

Dans les trois villes, les véhicules utilisés comme voitures de remise ne font l'objet d'aucune prescription particulière, si ce n'est un contrôle technique annuel à Paris et Londres et trois fois par an à New York<sup>3</sup>. À Paris, cependant, il leur est interdit de porter des signes distinctifs de caractère commercial concernant leur activité de petite remise visible de l'extérieur.

### 3.3. La qualification des chauffeurs

Dans les trois villes, le métier de chauffeur de taxi demande une qualification spéciale accordée après un examen d'aptitude. À Londres, cette sélection se fait au moyen d'un examen très difficile — *The Knowledge* — dont la préparation demande un investissement intellectuel (et financier) considérable.

Dans les trois villes, outre le permis de conduire, aucune aptitude particulière n'est requise pour obtenir une licence de chauffeur de voiture de remise, mais à Londres et à New York un casier judiciaire vierge est exigé.

### 3.4. Les tarifs

Les tarifs des taxis sont administrés dans les trois villes. Ils comprennent trois composantes (i) une prise en charge, (ii) un tarif kilométrique, et (iii) un tarif horaire qui se substitue au tarif kilométrique quand le véhicule est à l'arrêt ou quand il roule au-dessous d'une vitesse qu'on appelle 'vitesse de conversion'. Le tarif des taxis parisiens pour une course typique est du même niveau que celui de Londres et sensiblement supérieur à celui de New York.

Les tarifs des voitures de remise sont libres. À New York, la plupart des entreprises appliquent des tarifs de zone à zone, mais quand elles utilisent un taximètre, celui-ci doit être régulièrement contrôlé par un centre agréé.

### 3.5. Comparaison

Le Tableau ci-dessous résume les principales différences dans la manière dont les trois villes gèrent l'offre de transport à la demande

Tableau 1. **Paris, Londres et New York : trois modèles de gestion de l'offre de transport à la demande**

	New York	Londres	Paris
Licences de taxis	Contingentées	Libres	Contingentées
Valeur des licences de taxi sur le marché	300 000 \$ environs (a)	0 £	150 000 € environs
Aptitude des chauffeurs de taxis	Contrôlée par examen	Contrôlée par examen très sélectif	Contrôlée par examen
% de taxis conduits par le propriétaire de la licence	29 % (a)	Sans objet	57 %
Tarifs des taxis	Administrés	Administrés	Administrés
Licences de voitures de remise	Libres	Libres	Contingentées de fait, disparition programmée
Aptitude des chauffeurs de remise	Contrôlée par examen et casier judiciaire	Casier judiciaire	
Tarifs des voitures de remise	Libres	Libres	Libres
<i>Source</i> : Darbéra [2005].			
<i>Notes</i> : (a) le prix des licences a augmenté de 50 pour cent dans la dernière décennie essentiellement du fait de l'amélioration des conditions de prêts bancaires (baisse des taux, allongement de la durée). En effet, dans la même période, les tarifs de location des licences n'ont pas varié.			

## 4. LES EFFETS DE LA RÉGULATION SUR L'OFFRE ET LA DEMANDE

Les effets de ces politiques sur l'offre de transport à la demande dans les trois villes et sur la mobilité de leurs habitants présentent un contraste saisissant entre Paris d'une part et Londres et New York d'autre part.

Le Tableau ci-dessous résume les principaux effets de la régulation sur l'offre de transport à la demande. Mesurée en nombre de voitures par habitant, elle est trois fois plus faible à Paris, et elle se concentre sur le marché des aéroports et celui des déplacements professionnels. L'offre à Londres et à New York n'est pas seulement plus importante, elle est aussi beaucoup plus diversifiée et plus orientée vers la demande des habitants et principalement de ceux de conditions plus modestes.

Tableau 2. Effets de la régulation sur l'offre de transport à la demande

	New York	Londres	Paris
Nombre de taxis	12 500 (a)	24 000	15 000
% de courses commandées par téléphone	Zéro par définition	n.d.	32 %
% de courses depuis aéroports	2.7 % (b)	n.d.	35 % ou 25 % (a)
% de courses remboursées par employeur	15 %	n.d.	70 %, 50 % ou 55 % (a)
Nombre de voitures de remise	40 000	Entre 40 et 60 000 (a)	94 (d)
Nombre de centraux téléphoniques pour voitures de remise	550 (c)	2000	
Population de la zone concernée (millions)	8.0	7.2	5.2
Nombre de taxis et voitures de remise pour 1 000 habitants	7.2	9.8	2.9
Nombre de courses par an (millions)	270	164	39
<i>Source</i> : Darbéra [2005].			
<i>Notes</i> : (a) selon les sources, (b) chiffres de 1988 ; (c) Chiffres de 1993 ; (d) en 2001, pour toute l'Ile-de-France.			

Les effets sur la mobilité sont aussi contrastés. Ainsi, dans la zone dense de la région Ile-de-France, les déplacements en taxis ne représentaient que 0.6 pour cent des déplacements motorisés en 1991. La part des taxis et minicabs dans la mobilité des londoniens est plus de trois fois plus importante : 2.0 pour cent des déplacements motorisés [TfL 2000, p.26].

Les tarifs élevés des taxis parisiens en font un mode de transport largement réservé aux entreprises (de 50 à 70 pour cent des courses selon les sources, sont remboursés par les employeurs). Les taxis new-yorkais, qui sont moins chers que les taxis parisiens (alors que le pouvoir d'achat y est plus élevé), n'y consacrent que 15 pour cent de leurs courses. À New York, ce segment de la demande est presque entièrement servi par les *black cars*, des voitures de remise dont c'est la spécialité. De même, la part des courses depuis les aéroports est beaucoup plus importante pour les taxis parisiens que pour les taxis de New York (voir le Tableau ci-dessus).

Comme le secteur des *minicabs* londoniens est très concurrentiel, les tarifs sont très diversifiés, mais ils sont en moyenne plus bas que les tarifs administrés des taxis. Il en résulte que contrairement aux taxis parisiens qui sont plutôt utilisés par des ménages riches motorisés, les transports à la demande de Londres sont également utilisés par les ménages pauvres ou non-motorisés. C'est ce que suggèrent les Tableaux et Graphiques ci-dessous.

Tableau 3. **Mobilité des résidents de Londres selon la motorisation du ménage (nombre de déplacements par personne du lundi au vendredi)**

Mode principal	Ménages non motorisés		Ménages motorisés	
Bus	2.95	49 %	1.07	10 %
Métro	1.38	23 %	0.82	8 %
Train	0.61	10 %	0.64	6 %
Voiture	0.81	13 %	8.15	75 %
Taxi & Minicab	0.25	4 %	0.15	1 %
2 Roues	0.06	1 %	0.09	1 %
Total	6.06	100 %	10.92	100 %

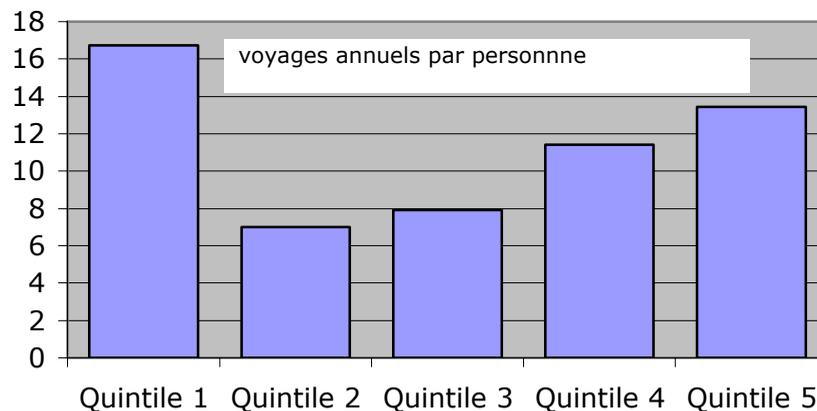
Source : Darbéra [2005] d'après TfL [2003, p.26].

Note : les déplacements multimodaux sont classés selon le mode utilisé sur la plus grande distance.

Les données présentées ci-dessus sont tirées de l'enquête ménages (*London Area Travel Survey*) de 2001. Elles montrent que les ménages non motorisés londoniens sont près de deux fois moins mobiles que les ménages motorisés, mais qu'ils font près de deux fois plus de déplacements en taxi ou *minicab* que les ménages motorisés.

L'enquête nationale des déplacements (NTS) permet de voir plus directement l'impact du revenu du ménage sur l'utilisation du transport à la demande à Londres. Les taxis et *minicabs* sont plus utilisés (+ 25 pour cent) par les plus pauvres. Le Graphique ci-dessous illustre ces résultats.

Figure 1. **Nombre de voyages en taxi et minicab par résident londonien et par an selon le quintile de revenu du ménage par unité de consommation : 2002-2003**

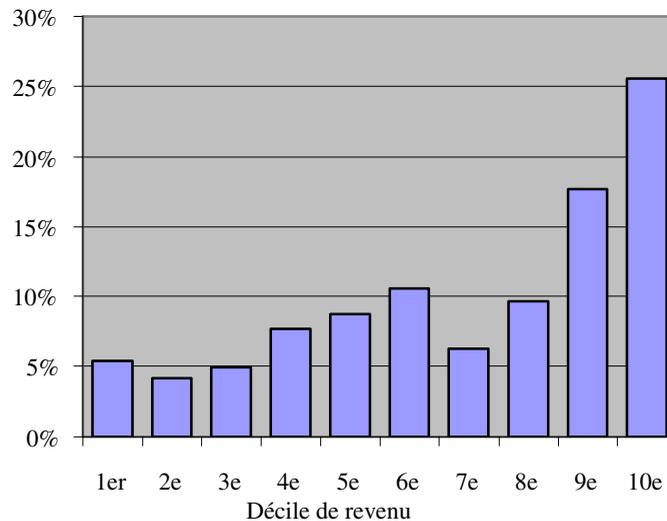


Source : National Travel Survey, DfT.

À partir de l'Enquête Globale de Transport (EGT) de la région parisienne, Richard Darbéra [2005] a tenté de tirer des résultats comparables à ceux qui sont fournis par les enquêtes anglaises. Ces résultats sont présentés dans le Graphique ci-dessous.

Ce Graphique présente la distribution des déplacements en taxi de l'échantillon selon la classe de revenu du ménage. Même si les données sont fragiles, on peut en déduire de façon à peu près certaine qu'en Ile-de-France, les plus riches utilisent beaucoup plus les taxis que les plus pauvres.

**Figure 2. Distribution des déplacements en taxi recensés dans l'enquête EGT 2001-2002 selon les déciles de classes de revenu par unité de consommation des ménages**



Source : Darbéra [2005].

Pour les plus pauvres, la non-possession d'un permis de conduire semble être un facteur prépondérant dans le recours au taxi. Ce n'est pas le cas pour les plus riches. Dans 44 pour cent des cas, les utilisateurs de taxis qui appartiennent aux 50 pour cent des ménages les moins riches n'ont pas le permis de conduire. Ils ne sont que 17 pour cent parmi les utilisateurs de taxis des ménages les plus riches.

Enfin, dans plus de la moitié des cas, les utilisateurs de taxis qui appartiennent aux 50 pour cent des ménages les moins riches n'ont pas de voiture dans le ménage. Les deux tiers des utilisateurs de taxis des ménages les plus riches ont au moins une voiture, ou plus dans un quart des cas.

Ces chiffres, malgré leur fragilité, permettent donc de conclure que lorsqu'il dessert la population des résidents de l'Ile-de-France, le taxi est plutôt au service des plus riches, contrairement aux transports à la demande anglais. Ces chiffres suggèrent également que quand les plus pauvres utilisent les taxis, ils y sont plus contraints que les plus riches par l'absence de voiture dans le ménage ou par le fait de n'avoir pas de permis de conduire.

## 5. ÉVALUATION DES TROIS MODÈLES DE RÉGULATION

On peut évaluer la performance des systèmes régulateurs de Paris, Londres et New York selon plusieurs critères. Si l'on se place du point de vue des utilisateurs, les systèmes de Londres et New York assurent une plus grande diversité de l'offre grâce à l'importance du secteur des voitures de remise. Cette grande diversité permet aux utilisateurs de choisir le rapport qualité-prix qui leur convient le mieux. On notera cependant que pour les taxis hélés dans la rue, les tarifs des taxis de New York sont nettement inférieurs à ceux de Londres.

Quand il s'agit d'accessibilité aux quartiers défavorisés, les systèmes de Londres et New York sont nettement plus performants que celui de Paris. En effet, pour des raisons de sécurité, les taxis parisiens préfèrent ne pas desservir certains quartiers, en particulier la nuit. En revanche, à Londres et New York, parce que les entreprises de voitures de remises sont principalement installées dans ces quartiers, elles peuvent jouer un rôle important dans leur désenclavement.

De même, quand il s'agit d'améliorer l'intégration et l'offre d'emploi dans les quartiers pauvres, l'importance du secteur des voitures de remise à Londres et New York, et leur implantation dans ces quartiers, offrent à leurs résidents des opportunités pour créer des entreprises de voisinage pourvoyeuses d'emplois peu qualifiés.

Évaluer la performance des systèmes régulateurs selon les critères de congestion de la voirie et de pollution urbaine est moins facile. En effet, une offre plus abondante et meilleur marché de transport à la demande a deux effets opposés.

D'une part, en l'absence de cette offre, les ménages non motorisés sont incités à acheter une voiture pour tous les usages pour lesquels l'offre de transport en commun n'est pas adaptée, comme les courses, les déplacements en famille, les visites à des amis. Comme ces ménages non motorisés sont souvent les plus pauvres, ils achètent généralement des voitures d'occasion qui sont plus vieilles et donc plus polluantes.

Mais d'autre part, une offre abondante et bon marché de transport à la demande concurrence les transports collectifs. Si une part importante de sa clientèle est, de fait, soustraite à la demande de transports collectifs, alors son impact sur la pollution et la congestion peut être négatif. On notera cependant que cet impact n'est pas certain. En effet, l'absence de voitures de remise contraint certaines communes de la banlieue parisienne à mettre en place des services fortement subventionnés de minibus à la demande ou de maintenir des lignes d'autobus régulières à des heures où la demande est trop faible pour assurer un remplissage raisonnable des véhicules. Un déplacement dans un bus presque vide est plus polluant qu'un déplacement en voiture.

Le Tableau ci-dessous récapitule ces comparaisons.

Tableau 4. **Évaluation des trois modèles de gestion de l'offre de transport à la demande de Paris, Londres et New York**

	New York	Londres	Paris
Diversité de l'offre	+	++	--
Rapport qualité-prix pour les utilisateurs	++	+	-
Mobilité dans les quartiers défavorisés	++	++	--
Emploi	+	+	--
Congestion	+	+	?
Pollution	?	?	?

Pour l'ensemble des critères retenus, les modèles régulateurs de Londres et New York paraissent donc bien supérieurs à celui de Paris. L'évolution technologique risque cependant de les remettre en cause plus tôt.

## 6. PROSPECTIVE

Pour des raisons différentes à New York et à Londres, le développement rapide des technologies de l'information et de la communication va certainement demander une révision du cadre régulateur de l'offre de transport à la demande. À Paris, en revanche, le système est suffisamment verrouillé pour que l'introduction de ces nouvelles technologies se fasse sans remettre en cause les équilibres existants. En fait, à Paris l'introduction de la localisation des taxis par GPS a commencé dès 1996.

À Paris, le régulateur a favorisé l'émergence d'une petite poignée de grands groupes à côté d'un large secteur d'artisans taxis. Pour augmenter la rentabilité de leur flotte, dans un contexte qui ne leur permettait, ni d'augmenter leur parc, ni de différencier leurs tarifs, ces groupes ont poursuivi deux stratégies complémentaires, toutes deux basées sur l'investissement dans les technologies nouvelles.

Du fait du contingentement malthusien, l'offre est nettement inférieure à la demande, en particulier en heure de pointe. Il y a donc des clients prêts à payer plus cher que le tarif administré pour avoir un taxi. Pour servir cette clientèle, les groupes ont créé des formules d'abonnement qui garantissent à leurs abonnés une voiture à n'importe quelle heure sur simple appel téléphonique. Le prix élevé de ces abonnements est une manière de capter la rente générée par la rareté des taxis.

Pour minimiser les parcours à vide, ces groupes ont aussi investi très tôt dans des systèmes de localisation GPS, afin de pouvoir dépêcher le véhicule le plus proche du client qui a appelé. L'efficacité du système et le besoin d'amortir l'investissement important qu'il représentait a conduit ces groupes à proposer ces services aux artisans taxis contre une redevance mensuelle. Plus de la moitié des taxis parisiens sont maintenant reliés à ces centraux. Il est probable que ces centraux, qui se livrent à une concurrence de type oligopolistique, développeront bientôt une offre destinée au marché des appels par téléphone mobile.

Ainsi, paradoxalement, c'est parce que leur marché était étroitement régulé que les taxis parisiens ont adopté plus tôt que les taxis des autres capitales, les technologies les plus porteuses de gain de productivité. Il n'est pas sûr cependant que cela ce fasse au profit de la mobilité des Parisiens.

À Londres, c'est la technique des calculs d'itinéraires embarqués qui affaiblit la justification principale de la barrière à l'entrée dans la profession que constitue la stricte sélection des chauffeurs de taxis. En effet, cette sélection se fait principalement sur la connaissance des adresses et des itinéraires de la ville. L'efficacité et la précision des systèmes de navigation embarqués rendent ces connaissances obsolètes et les pressions pour l'abandon du *Knowledge* se manifestent déjà [*The Economist*, 10 octobre 2002]. Si le régulateur londonien tient à préserver la qualité des taxis et à limiter leur nombre, il lui faudra baser sa sélection sur d'autres critères, comme la connaissance des langues étrangères ou de l'histoire de la ville, ou simplement recourir à un contingentement déclaré comme à New York.

À New York, c'est la diffusion de la téléphonie mobile qui risque d'imposer une redéfinition de la frontière entre marché des taxis et marché des *liveries*. En effet, rien n'empêche un client d'appeler depuis la rue un *car service* pour qu'on vienne le chercher. Cette possibilité n'est pour l'instant qu'anecdotique, parce que les centraux téléphoniques des *car services* sont trop nombreux, et les flottes qu'ils gèrent trop petites, pour que ces entreprises puissent envoyer une voiture à un coût et dans un délai raisonnables pour répondre à un appel. On peut cependant imaginer que des entreprises assez nombreuses qui se regrouperaient sous un numéro de téléphone unique, et qui équiperait leurs véhicules d'un système de localisation de type GPS, pourraient dépêcher rapidement la voiture libre la plus proche vers des clients dont elles auraient préalablement enregistré le numéro de téléphone mobile. Elles seraient ainsi à même d'offrir un service équivalent à celui des taxis jaunes, mais à un coût bien moindre car, contrairement aux taxis jaunes, elles n'ont pas à amortir l'achat d'une licence (*medallion*).

Si cette évolution se concrétisait, le régulateur devrait alors aménager une nouvelle répartition du marché.

Des tentatives ont été faites récemment à Londres pour développer une offre à destination des utilisateurs de téléphones mobiles, par exemple en mettant le client (localisé par GPRS) en contact avec le véhicule libre le plus proche (localisé par GPS), ou encore, en plaçant aux endroits stratégiques des bornes portant un numéro que le client peut envoyer par SMS pour qu'un taxi vienne le chercher à la borne. La fragmentation du secteur des taxis londoniens fait que ces systèmes ne regroupent pour l'instant qu'un nombre insuffisant de voitures (moins d'un demi-millier). La densité des véhicules est alors trop faible et les temps d'attente sont donc trop longs et aléatoires, pour que des abonnements à ces systèmes soient attractifs pour des clients potentiels. Sans abonnement, le risque est grand pour le taxi d'aller à la rencontre d'un client qui est déjà parti par un autre taxi libre qui passait. Pour cette raison, les taxis non plus ne sont pas fortement incités à s'affilier à ces systèmes. On peut cependant penser que dès qu'un de ces systèmes atteindra une masse critique, le marché pour les courses commandées par téléphone mobile se développera rapidement. Les centraux prestataires de ces services se trouveront alors rapidement en situation d'oligopole.

Jusqu'à maintenant, ces systèmes innovants n'ont concerné que les taxis (*black cabs*). Mais quand les centraux auront totalement investi le marché des taxis, ils étendront certainement leur offre aux *minicabs*. Si le régulateur ne retire pas explicitement aux *minicabs* le droit de répondre à des commandes par téléphone mobile, alors l'accès à ce nouveau marché leur permettra de réduire leurs retours à vide, de baisser leurs coûts et donc de rendre leurs tarifs encore plus attractifs par rapport aux tarifs administrés des *black cabs*.

Sans modification du cadre régulateur, il y aura alors un risque de voir les *minicabs* vampiriser le dernier marché des taxis.

## CONCLUSION

La littérature sur les expériences de régulation du secteur des taxis ne s'est généralement intéressée qu'à des cas où le régulateur considérait le marché du transport à la demande comme un marché homogène. Il existe en fait deux marchés bien distincts. Le premier est celui des taxis hélés dans la rue. Le second marché est celui des courses commandées par téléphone. Plusieurs grandes métropoles ont de fait reconnu l'existence de ces deux marchés distincts et ont réformé leur cadre régulateur pour en tenir compte. Nous avons décrit et évalué trois de ces expériences. Il ressort de cette analyse que l'offre de transport à la demande à New York et Londres est plus abondante, plus diversifiée et moins chère qu'à Paris. Il est possible cependant que le cadre régulateur très malthusien de Paris lui donne un avantage pour assurer, avant les autres villes, un service pour répondre aux appels par téléphonie mobile dans la rue.

## NOTES

1. Pour une revue de la littérature sur la question, voir Darbéra [2005].
2. En 1982, près du tiers des taxis de New York étaient équipés et affiliés à un des 13 centraux téléphoniques [Schaller Consulting, 2003, p. 26].
3. Le contrôle annuel est devenu trois fois par an en 1987, parce qu'une part importante du parc était constitué de voitures d'occasion.

## RÉFÉRENCES

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

Beesley, M.E. (1979) “*Competition and Supply in London Taxis*”, *Journal of Transport Economics and Policy*, janvier 1979, Vol. 13, No. 1, Page 102-31.

Bekken, Jon-Terje (2005) “(Dé-) réglementation du secteur des taxis : Réalités européennes”, Table Ronde 133 : La (dé-)réglementation du secteur des taxis, CEMT/OCDE.

Bakker, Peter (2005) “*Deregulation of the taxi industry: Experiences in The Netherlands*”, Round table 133: (De-)regulation of the taxi industry, CEMT/OCDE.

Darbéra, Richard, “*Technologie et régulation des taxis*”, RTS Recherche Transport Sécurité, n° 87, Paris, avril-juin 2005.

Gärling, Tommy, Laitila, T., Marell, A. & Westin, K. (1995). *A note on the short-term effects of deregulation of the Swedish taxicab industry*. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.29 n° 2, mai 1995, pp 209-214.

Kang, Choong-Ho (1998) *Taxi deregulation: An international comparison*. Institute for Transport Studies, The University of Leeds, UK, <http://www.itf.org.uk/Sections/it/khang.html>.

Ministère de l'Intérieur (2001) *État récapitulatif des taxis et voitures de petite remise année 2001*, Ministère de l'Intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques.

Noble, Barbara et Paul O'Hara, (2000) *Travel by taxi and private hire vehicle*, Transport Statistics Personal Travel Division, Department for Transport, Local Government and the Regions (DETR), London, 2000, 11 p.

Price Waterhouse (1993) Office of Government Services. “*Analysis of Taxicab Deregulation and Re-Regulation*” Prepared for the International Taxicab Foundation. Washington D.C. November 1993, 19 p.

Schaller Consulting (2003) *The New York City Taxicab Fact Book*, septembre 2003, 63 p. Schaller Consulting, Brooklyn, NY.

Schaller Consulting (2004a) *The New York City Taxicab Fact Book*, juin 2004, 67 p. Schaller Consulting, Brooklyn, NY.

Teal, R.F. et M. Berglund (1987) “*The Impact of Taxicab Deregulation in the USA*”, Journal of Transport Economics and Policy, janvier 1987, Vol. 21, No. 1, pp. 37-55.

TfL (2000) *Public transport in London: Market report 2000*, Transport for London, 35 p.

TfL (2003) *London Travel Report 2003*, Transport for London.

Toner, J.P., (1996) “*English experience of deregulation of the taxi industry*”. Transport Reviews Vol. 16 No. 1, pp. 79–94.

**IRLANDE**

**Sean D. BARRETT**  
**Département de Sciences Économiques**  
**Trinity College**  
**Dublin**

**CAPTURE DU RÉGULATEUR, DROITS DE PROPRIÉTÉ ET DÉRÉGLEMENTATION  
DU SECTEUR DES TAXIS – ÉTUDE DE CAS**

**SOMMAIRE**

1. LA DÉCISION DE DÉRÉGLEMENTER .....	149
2. CAPTURE DU RÉGULATEUR ET BARRIÈRE AUX NOUVEAUX ENTRANTS SUR LE MARCHÉ .....	150
3. PRIX DES LICENCES DE TAXIS ET DROITS DE PROPRIÉTÉ.....	151
4. INVESTISSEMENT OU PARI ?.....	153
5. CAPTURE DU RÉGULATEUR ET CHANGEMENT DE POLITIQUE.....	155
6. LE RECOURS INTENTÉ PAR LES TITULAIRES DE LICENCES CONTRE LA DÉRÉGLEMENTATION .....	155
7. LES RÉSULTATS DE LA DÉRÉGLEMENTATION .....	158
8. ACTION MENÉE PAR LES DÉTENTEURS DE LICENCES DANS LE SENS D'UNE RE-RÉGLEMENTATION DU SECTEUR.....	159
9. LE <i>TAXI HARDSHIP PANEL</i> (2002).....	160
10. LE RÉGULATEUR NATIONAL DU SECTEUR DES TAXIS .....	162
11. CONCLUSION .....	163
BIBLIOGRAPHIE.....	165



## 1. LA DÉCISION DE DÉRÉGLEMENTER

Le présent document traite des aspects économiques et juridiques de la déréglementation des services de taxis en Irlande, à la suite d'une décision de la Haute Cour (*High Court*) de Dublin rendue en 2000 et confirmée en 2001. Des restrictions à l'accès du marché étaient en place entre 1978 et 2000. Les exploitants de voitures de louage ont formé un recours auprès de la Haute Cour contre une proposition du Ministère qui visait à accroître le nombre de licences de taxis en les attribuant à ceux qui en détenaient déjà : selon la loi irlandaise des transports, les taxis ordinaires opérant depuis la voie publique sont maraudeurs ou à poste fixe, tandis que les voitures louées avec chauffeur sont appelées par téléphone.

Les exploitants de voitures de louage ont eu gain de cause à l'issue de leur recours en justice contre l'augmentation du nombre de licences de taxis accordées aux seuls détenteurs de licences. La Haute Cour a déréglementé l'accès au secteur des taxis. Le Juge Murphy, dans la décision qu'il a prononcée à cet égard, a déclaré qu'« *une restriction quantitative ne porte pas seulement préjudice aux droits des citoyens d'exercer une profession pour laquelle ils peuvent posséder les qualifications requises, mais porte aussi manifestement atteinte aux droits du public à la prestation de services de taxis et, en fait, entrave le développement même du secteur des taxis* ».

Le Juge Murphy a également déclaré que la délivrance de nouvelles licences exclusivement à des chauffeurs qui en détenaient déjà constituait « *une restriction généralisée rendant non valables les demandes émanant de parties autres que les titulaires de licences de taxis existants. C'est une entrave à la compétence discrétionnaire du Ministre qui ne porte pas seulement préjudice aux droits des citoyens d'exercer une profession pour laquelle ils peuvent posséder les qualifications requises, mais limite également l'accès de la population aux services de taxis et freine le développement du secteur des taxis* ».

La décision faisait également référence à la dimension communautaire de l'affaire : « *Je suis arrivé à la conclusion que la disposition qu'était censé avoir mis en place le texte réglementaire n°2/2000 peut fort bien se traduire par une discrimination indirecte à l'encontre des États membres de l'Union Européenne autres que l'Irlande, pratique interdite par l'article 12 du Traité instituant la Communauté Européenne. J'ose avancer que tous les titulaires de licences actuels, si ce n'est la grande majorité d'entre eux, sont de nationalité irlandaise. En limitant l'octroi de nouvelles licences à cette catégorie de personnes, le Ministre exclut de fait que des ressortissants d'autres États membres de l'Union Européenne puissent devenir propriétaires de nouvelles licences de taxis en Irlande* ».

À la suite de la décision de déréglementer le secteur, le nombre de taxis s'est accru dans des proportions spectaculaires. Les données rendues publiques par le Ministère des Transports en novembre 2002 faisaient état d'augmentations considérables à l'échelon national et dans les cinq villes principales du pays. Ces données sont reprises dans le Tableau 1.

Tableau 1. **Nombre de taxis au lendemain de la déréglementation et deux ans après Irlande 2000-2002**

	2000	2002	Indice
Irlande	3 913	11 630	297
Dublin	2 722	8 609	316
Cork	216	590	273
Galway	148	410	279
Limerick	207	434	210
Waterford	41	147	358

*Source* : Ministère des Transports, communication du 20 novembre 2002.

La hausse du nombre de taxis consécutive à la déréglementation en Irlande a été plus brutale que dans les 14 pays examinés dans une étude menée conjointement par l'Union internationale des transports routiers (UITR) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) (2001). Selon cette étude, la quantité de taxis a augmenté de plus de 100 pour cent en Roumanie depuis 1989, des deux tiers en Autriche depuis 1989, de 60 pour cent au Royaume-Uni depuis 1985, et de presque 20 pour cent aux Pays-Bas depuis 1994, ainsi que de 15 pour cent en Suède entre 1990 et 1998. En revanche, le nombre de taxis est demeuré relativement stable durant toute la période considérée ci-dessus en Allemagne, en Belgique, en Espagne, en Finlande, en France, en Hongrie et dans la Province de Québec.

La déréglementation du secteur des taxis est par conséquent plus frappante en Irlande que dans les autres pays et constitue un cas intéressant à étudier eu égard à la capture du régulateur, à la recherche de rente et au rôle des nouveaux entrants sur le marché.

## **2. CAPTURE DU RÉGULATEUR ET BARRIÈRE AUX NOUVEAUX ENTRANTS SUR LE MARCHÉ**

La pression exercée par les titulaires de licences existants, notamment en bloquant les rues, a amené le Gouvernement à prendre en 1978 la décision de limiter le nombre de licences au moyen d'un texte réglementaire. Les licences ont par conséquent acquis une valeur de rareté. L'économie irlandaise ayant enregistré une très vive croissance après 1987, dans les années qui ont valu au pays le surnom de « Tigre celtique », la valeur des licences de taxis a rapidement augmenté pour atteindre des niveaux élevés par rapport à la norme internationale.

A Dublin, le nombre de taxis est resté inchangé à 1 800 entre 1978 et 1991-1992, années où la hausse s'est chiffrée à 150 véhicules. En 1997, on dénombrait 1 974 licences et, au début de la déréglementation, à la fin de l'an 2000, on en comptait 2 724. Si la quantité de taxis avait été indexée sur le PIB réel, le parc aurait atteint 4 200 véhicules en 1997, contre un chiffre effectif de 1 974 taxis sous licence. (Fingleton, Evans et Hogan, 1997, 6).

La politique de restriction de l'accès à la profession de taxi a été instaurée durant une période d'expansion économique rapide. Entre 1978 et 2000, la population active de l'Irlande a crû de 63 pour cent, passant de 1.1 million à 1.8 million de personnes. Le taux de chômage est tombé de près de 18 pour cent en 1986 à 3.7 pour cent en 2001. Le nombre de visiteurs étrangers est passé de 2 millions à plus de 6 millions en 2000, sous l'effet de la déréglementation du transport aérien amorcée par la délivrance d'une autorisation d'opérer à Ryanair en 1986. C'est ainsi que la rente économique supprimée dans un mode de transport s'est accrue dans un autre mode, parce que la stratégie de déréglementation n'a pas été mise en œuvre de façon cohérente dans l'ensemble du secteur des transports.

Le fait de ne pas accroître le nombre de taxis dans le pays de l'OCDE qui affichait la croissance la plus rapide a provoqué un mécontentement généralisé, car le parc est devenu insuffisant dans la ville de Dublin comme ailleurs. Oscar Faber (1998) constate dans son étude que 75 pour cent des personnes interrogées pour des enquêtes dans les rues était en désaccord ou en fort désaccord avec l'affirmation selon laquelle les services de taxis et de voitures de louage avec chauffeur étaient « faciles à obtenir aux heures de pointe ». Entre 16 heures et 18 heures en particulier, 72.6 pour cent des entreprises avaient du mal à trouver des taxis. Ce rapport signale que les observations recueillies toutes les heures dans le centre-ville de Dublin ont fait ressortir, dans 9 pour cent des cas, des temps d'attente supérieurs à 15 minutes en moyenne. Dans la plage horaire comprise entre 23 heures et 4 heures du matin, des temps d'attente dépassant 90 minutes ont été « fréquemment constatés ».

### **3. PRIX DES LICENCES DE TAXIS ET DROITS DE PROPRIÉTÉ**

Le prix d'une licence de taxi à Dublin est passé de 3 500 IEP en 1980 à 90 000 IEP, soit 114 000 USD, en 2000. Le Tableau 2 présente la hausse de ce prix à Dublin pendant la période de restriction de l'accès au marché frappant les nouveaux entrants. En Irlande, ces licences coûtent plus cher que dans d'autres pays, d'où il ressort que l'écart entre l'offre sous le régime réglementé et l'offre déterminée par le marché y était plus important qu'ailleurs. Le vif essor du nombre de taxis observé en Irlande depuis la déréglementation confirme qu'il existait une grande différence entre l'offre réglementée avant la déréglementation et celle qui obéissait aux lois du marché.

Tableau 2. **Prix des licences de taxis en Irlande et ailleurs avant la déréglementation intervenue en 2000 (IEP)**

<b>Irlande</b>	
Dublin	90 000
Killarney	70 000
Ennis	107 000
Cork	70 000
Galway	80 000
<b>Amérique du Nord/Nouvelle-Zélande</b>	
San Diego, Phoenix, Seattle (années 70)	40 000
New York (1988)	20 000
Nouvelle-Zélande (1989)	10 000
Ottawa	57 000
Boston	75 000
<b>Royaume-Uni/Europe (1990/1992)</b>	
Leeds	10 000
Manchester	31 000
Glasgow	12 000
Marseille	16 000
Bonn	7 500
Munich	7 500

*Sources* : Affidavits devant la Haute Cour (Dublin), 2000, 699JR 2000 ; Kahn, A. (1988), *The Economics of Regulation*, p. 111/11, Gouvernement irlandais, Interdepartmental Committee, 1992.

Le Tableau 3 met en évidence la hausse du prix de la licence de taxi à Dublin entre 1980 et 2000, période de restriction de l'accès au marché frappant les nouveaux entrants. Ce prix est passé de 3 500 IEP à 90 000 IEP : les barrières à l'entrée ont donc entraîné une envolée de la rente des artisans en place.

Tableau 3. **Prix de la licence de taxi à Dublin 1980-2000 (IEP)**

1980	3 500
1985	7 200
1990	43 000
1995	70 000
2000	90 000

*Source* : Barrett (1991) et affidavits, *op. cit.*

Qui plus est, le développement d'un marché secondaire des licences de taxis aboutit à la dissociation de la licence et de l'exploitation des taxis. Kenny et McNutt (1998) a constaté qu'il existe à Dublin « *un marché très dynamique où des individus louent des plaques d'immatriculation et opèrent ensuite en tant qu'intermédiaires entre le propriétaire et le chauffeur* ». Les chauffeurs sont assimilés à des métayers urbains par Kenny et McNutt. Selon leurs estimations, un individu contrôlait

45 plaques d'immatriculation et il existait à Dublin 1 500 chauffeurs sans licence, appelés « *cosies* », qui louaient la licence aux titulaires. A partir des données sur les coûts du rapport d'Oscar Faber (1998), Kenny et McNutt affirment que « *l'on voit mal pourquoi le propriétaire de la plaque d'immatriculation ne la loue pas en permanence, plutôt que de conduire lui-même le taxi (à moins que le coût d'opportunité de son temps soit très faible)* ».

Selon les estimations du rapport d'Oscar Faber, il fallait la moitié des recettes moyennes d'exploitation d'un taxi à Dublin pour louer un véhicule et la licence à son titulaire (59). En moyenne, une licence coûtait 80 000 IEP, alors que le prix d'une Carina de Toyota, modèle le plus couramment acheté à usage de taxi, était tout juste inférieur à 18 000 IEP, d'après l'Annexe H du rapport de cet auteur. La licence de taxi, que l'acquisition en soit faite au comptant lors de l'entrée sur le marché ou qu'elle soit louée pour la période d'exploitation, représentait par conséquent une dépense assez considérable dans le cadre du marché réglementé. Si l'octroi de licences n'avait pas été limité, le nouvel entrant sur le marché aurait pu acquérir 4,4 véhicules au moment de s'introduire sur le marché grâce à l'économie réalisée du fait de ne pas devoir acheter une licence à un artisan en place. Depuis la déréglementation, les frais administratifs à verser à la collectivité locale au titre de la délivrance d'une licence de taxi se montent à 5 000 IEP. Les coûts de l'accès au marché, qui s'élevaient à 98 000 IEP pour un véhicule et la licence avant la déréglementation, ont été ramenés depuis à 25 000 IEP, soit une baisse de 74 pour cent. Oscar Faber estime dans son rapport que, sous le régime réglementé, l'investissement annuel que devait engager un « *cosy* » pour louer un véhicule de taxi et sa licence représentait 14 400 IEP, contre un coût en capital du véhicule seul de 1 176 IEP. L'élimination de la valeur de rareté de la licence a donc réduit l'assiette des coûts de la profession, ce qui devrait, avec le temps, entraîner une baisse des tarifs.

#### 4. INVESTISSEMENT OU PARI ?

Les institutions financières n'acceptaient pas que les licences de taxis soient données en garantie des prêts. Les acquisitions de licences étaient généralement financées en hypothéquant d'autres biens, par exemple des maisons. Les détenteurs de licences disaient avoir investi dans la profession en achetant la licence et prétendaient avoir ainsi acquis des droits de propriété. Les économistes partisans de la déréglementation affirmaient qu'il était plus correct de considérer les acquéreurs de licences de taxi comme des joueurs ayant parié que les autorités ne procéderaient jamais à la déréglementation du secteur.

Dans la jurisprudence irlandaise, trois décisions rendues n'attachent pas de droits de propriété à la licence de taxi et statuent que les conditions de détention de la licence peuvent par conséquent être modifiées sans donner lieu à une indemnisation. On peut les résumer comme suit :

Affaire A : En 1992, des titulaires de licences de taxi se sont opposés à la délivrance d'un nombre accru de licences de voitures de louage au motif que celles-ci réduiraient la valeur des licences de taxis. Le jugement rendu par le Juge Costello dans l'affaire *Hempenstall v Ministère de l'Environnement* (1992) précisait que « *les droits de propriété afférents à des licences créées par acte législatif (directement ou par habilitation de l'autorité réglementaire) sont soumis aux conditions*

définies par le droit et à la condition implicite selon laquelle lesdites conditions peuvent être modifiées par acte législatif. Les modifications par voie législative peuvent accroître la valeur des droits de propriété en cause (comme dans le cas des réglementations de 1978 qui ont fait augmenter celle des plaques d'immatriculation des taxis en limitant le nombre de plaques délivrées et en autorisant leur transfert), ou la réduire... Mais un amendement à la loi qui, parce qu'il modifie les conditions de détention de la licence, en réduit la valeur commerciale ne saurait être considéré comme une atteinte au droit de propriété y afférent – c'est la conséquence de la condition implicite qui est inhérente au droit de propriété lié à la licence ».

Affaire B : En 1998, les propriétaires de voitures de louage ont cherché à créer un marché secondaire des plaques d'immatriculation de ces voitures sollicitées en 1991-1992, lorsqu'un moratoire temporaire sur l'octroi des licences correspondantes a porté la valeur de ces dernières à 20 000 IEP. Les titulaires de licences de voitures de louage ont essayé d'obtenir l'application de la jurisprudence concernant les licences de taxi, qui avait limité l'accès au secteur. Le jugement de la Haute Cour prononcé par le Juge Geoghegan dans l'affaire *O'Dwyer v Ministère de l'Environnement* (1998) spécifiait que « les licences de voitures de louage sont soumises à une réglementation très différente et le simple fait que cette réglementation ne produise pas le même effet secondaire que celle des taxis ne rend aucunement discriminatoire le régime réglementaire... En raison de la politique établie de longue date limitant le nombre de licences de taxi délivrées dans les zones de validité de celles-ci, il existait depuis de nombreuses années un marché des licences de taxi aliénables, mais il n'y a jamais eu un tel marché pour les licences de voitures de louage, sauf dans cette très brève période de 1991-1992. Rien ne pouvait contraindre le Ministre à mettre en place un tel marché ».

Affaire C : Dans le jugement qu'il a rendu en 2001 sur le recours intenté contre la décision de 2000 du Juge Murphy de déréglementer les services de taxis, le Juge Carney s'est prononcé comme suit sur la question des droits de propriété :

1. « Étant donné que la seule entrave à l'exercice de leurs droits découlait d'une condition implicite dont les candidats avaient pleinement connaissance et qui était prévue dans les modalités et conditions mêmes de détention de la licence, il semblerait incongru que l'État soit obligé d'adopter un mécanisme d'indemnisation concomitant ».
2. « L'entrave à l'exercice des droits de propriété n'est pas seulement justifiée, mais elle est minimale en ce que les candidats restent libres de disposer de leur licence et de l'utiliser comme ils le jugent bon. Il n'ont donc pas subi de dépossession de leur licence ».
3. « Les paiements effectués sur le marché secondaire ont atteint l'objectif visé à l'époque, à savoir l'acquisition d'un emploi à un moment où il était impossible d'en obtenir autrement ».
4. « Les candidats sont dans l'erreur s'ils pensent qu'il existe un droit à indemnisation automatique en toutes circonstances ».

Après les trois décisions de la Haute Cour rejetant les demandes d'indemnisation des titulaires de licences de taxis du fait de la déréglementation de la profession, ceux-ci ont cherché à obtenir une réparation à titre de *solacium*. Par ce terme on entend le soulagement d'une souffrance ou d'un malheur, une source de réconfort ou de consolation, la consolation en cas de déception ou de sentiment analogue, un moyen de compenser un inconvénient, ainsi qu'un dédommagement ou une indemnisation. (Oxford Latin Dictionary, 1990, 171)

Le Taxi Hardship Panel, groupe d'étude spécial sur les difficultés financières des services de taxis, a appuyé la demande de *solacium* à la fin de 2002, en dépit des décisions susmentionnées de la Haute Cour. D'un point de vue économique, il s'agit bel et bien d'une indemnisation sous une autre dénomination, et les propositions de dédommagement sont en contradiction avec les décisions judiciaires et la logique économique. Il se pose en outre le problème que le versement d'une indemnité malgré les décisions judiciaires et au mépris de la logique économique compromettra l'aboutissement de toute autre déréglementation dans l'économie irlandaise. Les tentatives faites depuis 2000 par les titulaires de licences accordées avant la déréglementation en exerçant des pressions politiques, pour que l'on revienne sur la décision de la Haute Cour relative à la déréglementation sont analysées plus avant.

## 5. CAPTURE DU RÉGULATEUR ET CHANGEMENT DE POLITIQUE

Les détenteurs de licences ont invoqué devant la Haute Cour les assurances qui leur avaient été données par les autorités selon lesquelles le secteur ne serait pas déréglementé. L'État a contesté les avoir données et la décision du Juge Carney en a rejeté le bien-fondé. *« Il est superflu dans la présente affaire d'établir si ces déclarations ont été faites ou ces assurances données aux candidats, qui sur cette base ont acquis la conviction que la politique antérieure ne serait pas modifiée. Cependant, même dans l'éventualité où de telles assurances auraient effectivement été données, et par des membres de haut rang du pouvoir exécutif, ces assurances, de par leur nature même, ne pourraient être considérées que comme étant sous condition.... Une personne ou un groupe de personnes ayant bénéficié de la politique antérieure est en droit de formuler des observations sur les raisons pour lesquelles il conviendrait de ne pas changer de politique. Elle ne saurait toutefois légitimement escompter entraver l'exercice du pouvoir de décision conféré par la loi à l'organisme compétent pour adopter une nouvelle politique allant dans le sens de l'intérêt général, car c'est l'intérêt général et non les droits individuels incidemment créés que l'organisme public se doit finalement de défendre ».*

## 6. LE RECOURS INTENTÉ PAR LES TITULAIRES DE LICENCES CONTRE LA DÉRÉGLEMENTATION

Les arguments avancés à l'encontre de la déréglementation des services de taxis peuvent se classer dans deux catégories : ceux qui ont porté leurs fruits durant la période comprise entre 1977 et 2000, ainsi que ceux qui ont été invoqués sans succès devant la Haute Cour en 2000 et 2001.

Lorsqu'ils s'étaient opposés à la déréglementation dans les années 70, les titulaires de licences de taxis *« se plaignaient du fait que l'absence de contrôle du nombre d'entrants dans la profession avait donné lieu à la mise en circulation d'un nombre de véhicules supérieur à celui que la demande aurait justifié, avec pour effet de réduire les revenus ».* (Interdepartmental Committee, 1992, 28).

Un rapport de la *National Prices Commission* (1977) concluait « que la licence d'exploitation avait été délivrée à un nombre excessif de taxis et qu'il devrait exister un organisme de contrôle chargé de traiter des questions telles que le nombre d'artisans titulaires de licences, la définition de normes de service, etc. (*ibid.* 28) ». En 1978, le Gouvernement a décidé de déléguer aux autorités locales la compétence pour restreindre le nombre de taxis en service.

L'*Interdepartmental Committee* (1992) a déclaré : « Au lieu de préconiser la déréglementation, le comité estime qu'une politique de libéralisation progressive est une stratégie plus adéquate. L'application appropriée d'une politique ayant pour effet que les nouvelles licences soient délivrées à un rythme régulier, allant de pair avec la progression de la demande, procurerait les mêmes avantages que le libre accès, sans ses aspects négatifs. Même si, en théorie, elle ne supprimerait pas le marché des transferts de licences, en pratique, une politique plus libérale permettant d'accorder les licences en fonction de l'évolution de la demande en réduirait graduellement la valeur ». (30)

En 1998, Oscar Faber affirmait dans son rapport que : « la déréglementation de l'accès au marché des taxis est la politique optimale au bout du compte » (45), mais recommandait d'octroyer 350 licences par an durant une période de dix ans, pour ensuite instaurer la déréglementation complète de l'accès (52). Cet auteur est d'avis que « la déréglementation complète et immédiate de l'accès à la profession pourrait se solder par un trop grand nombre de nouveaux entrants, et il faudrait ensuite un certain temps pour parvenir à l'équilibre » et que « la déréglementation de l'accès nuirait gravement à une minorité d'individus ayant acquis récemment une licence sur le marché libre » (46). Les nouvelles licences seraient délivrées par la collectivité locale au prix de 15 000 IEP. « Le nombre de licences accordées doit rester faible dans la période de transition, pour faire en sorte que les titulaires existants se trouvent en mesure d'engranger des revenus supérieurs à la normale, afin de compenser la réduction de valeur des licences » (51). Dans l'Annexe 1 de son rapport, Oscar Faber avance une estimation selon laquelle un parc de 5 901 taxis serait nécessaire au bout de dix années pour desservir le marché de Dublin. Un peu plus de deux ans après la déréglementation du marché dans cette ville, au printemps de 2003, on y dénombrait plus de 9 000 taxis.

Kenny et McNutt (1988) déclarent que « si les raisons avancées par Oscar Faber ne plaident pas pour la liberté d'accès au marché aujourd'hui, elles n'iront pas non plus dans ce sens d'ici sept à dix ans, si le prix des plaques d'immatriculation sur le marché n'a pas été ramené au niveau correspondant à une situation de libre accès » (13). Ils signalent également que l'application des recommandations du *Dublin Taxi Forum* d'accroître de 200 taxis par an le parc en service jusqu'en 2002 sans proposer d'autres augmentations ni s'engager à déréglementer aurait une incidence minime sur le prix des plaques.

Fingleton, Evans et Hogan (1998) ont recommandé qu'une deuxième licence soit accordée à titre gratuit à chaque détenteur de licence existant : il s'agirait de délivrer une licence supplémentaire immédiatement à ceux qui avaient acquis la leur dans les cinq années précédentes, et deux ans après à tous les autres. La déréglementation complète de l'accès interviendrait au bout de cinq ans. Ces auteurs ont estimé que 4 200 taxis étaient nécessaires à Dublin compte tenu de la croissance du PIB enregistrée depuis 1978, année d'adoption de la politique d'octroi d'un nombre limité de licences. En 1974, on dénombrait 1 997 taxis, soit seulement 47 pour cent du chiffre estimé nécessaire en fonction de la croissance économique observée depuis 1978. Les 9 000 taxis en surnombre sur le marché déréglementé au début de 2003 équivalent donc à un parc 3.3 fois supérieur à celui du marché réglementé en 2000 et représentant plus du double de celui jugé nécessaire compte tenu de la croissance économique constatée entre 1978 et 1998.

L'étude de cas de l'Irlande met en lumière plusieurs difficultés que pose la libéralisation progressive de l'accès, à la différence de la déréglementation. Tant le rapport d'Oscar Faber que celui du *Dublin Taxi Forum* sous-estiment de beaucoup le nombre de licences supplémentaires nécessaires par rapport à la situation réelle sur un marché déréglementé. Le fait d'accroître le nombre de taxis d'un chiffre inférieur à celui qu'entraîne le libre accès confère une valeur de rareté aux licences de taxis et fait augmenter le nombre de personnes qui en détiennent. Une politique de déréglementation lente, mais à terme complète, se heurtera à moins d'opposition à la fin de la période de transition proposée qu'une politique de déréglementation immédiate. Cela dit, le Gouvernement a quand même proposé de ne délivrer de nouvelles licences qu'aux titulaires existants et à certains de leurs chauffeurs. Le Ministre de l'Environnement et des Collectivités Locales a proposé, en novembre 1999, d'octroyer une licence supplémentaire à tous les détenteurs de licences de taxis à Dublin ainsi que 500 autres licences à ceux qui n'en disposaient pas, en accordant la préférence aux chauffeurs de taxis qui n'étaient pas propriétaires du véhicule qu'ils conduisaient, c'est-à-dire les « *cosies* » déjà mentionnés.

Quatre exploitants de voitures de louage, c'est-à-dire qui n'opèrent pas depuis la voie publique, se sont élevés contre les propositions du Ministre. Les taxis assurent en revanche leur service depuis la voie publique, ils peuvent attendre des clients aux stations et emprunter les couloirs d'autobus, ce que ne peuvent pas faire les voitures de louage. Les tarifs des taxis sont réglementés, tandis que le prix de la course en voiture louée avec chauffeur ne l'est pas. Concernant ces quatre exploitants, la Haute Cour a rendu un jugement en février 2000 sur les propositions faites en novembre 1999 par le Ministre de l'Environnement et des Collectivités Locales.

Pour plaider la cause du régime d'octroi de nouvelles licences privilégiant essentiellement les artisans en place au détriment des nouveaux entrants, le Ministre a nié qu'« *une autorité locale quelle qu'elle soit ait tenu compte de considérations non pertinentes. Les collectivités locales n'ont pas non plus cherché à préserver ou à favoriser les intérêts économiques d'un segment de la collectivité, comme on l'a prétendu* » : il se référait aux allégations selon lesquelles les titulaires de licences avaient réussi à capturer le régulateur aux dépens des nouveaux entrants, des usagers et de la population dans son ensemble. L'État a également fait valoir que les dispositions de l'article 40.1 de la Constitution, prévoyant l'égalité devant la loi, ne pouvaient pas s'appliquer à la détention de licences de taxis.

En s'opposant sans succès à la déréglementation du secteur des taxis obtenue grâce au recours intenté par les titulaires de licences de voitures de louage, les titulaires de licences de taxis ont cité Toner et Dempsey. Toner (1998) concluait que « *les effets de la déréglementation des services de taxis n'ont pas été si bénéfiques pour les usagers en raison de la hausse des tarifs et de la détérioration de la qualité du service. De surcroît, la rentabilité a diminué, tant pour les exploitants que pour les chauffeurs, et sans véritables signes d'innovation dans la profession. En revanche, la structure du secteur est devenue encore plus fragmentaire, le nombre d'artisans et de locations de taxis ayant augmenté. Nous arrivons par conséquent à la conclusion que l'accès au marché devrait être réglementé d'une façon ou d'une autre et que le niveau des tarifs doit aussi être contrôlé. En outre, des réglementations plus strictes sont nécessaires pour assurer une haute qualité et une meilleure sécurité des services de taxis* ».

La conclusion de Dempsey (1996) était la suivante : « *étant donné l'échec de la déréglementation à procurer des avantages aux usagers sur les plans de la tarification et des services, couplé à la tendance néfaste pour la productivité et la rentabilité des exploitants qui y était associée, la plupart des collectivités locales qui en avaient fait l'expérience ont fait marche arrière et re-réglementé en totalité ou en partie leur secteur des taxis* ». (115). Dempsey proposait par ailleurs que « *le nombre de nouvelles entrées sur le marché soit faible, et qu'il fasse l'objet d'évaluations et d'un suivi. Au moment de décider lesquels des nombreux candidats devraient être autorisés à opérer sur ce marché,*

*un régulateur prudent pourrait faire son choix en fonction, par exemple, des critères suivants : une assise financière solide, un personnel d'encadrement rôdé et expérimenté, une flotte minimum et un central radio de « dispatching » pour assurer une desserte adéquate de toute la collectivité locale, des chauffeurs formés et expérimentés, une assurance appropriée, un parc de taxis récents, sûrs et respectueux de l'environnement ..... le régulateur doit veiller avec soin à élargir l'accès au marché par étapes et de façon très progressive ... » (119).*

Dans le cas irlandais, le plaidoyer des usagers pour l'accroissement du nombre de taxis, conjugué aux droits des acteurs extérieurs au secteur des taxis à entrer dans la profession, l'ont emporté devant la Haute Cour sur les arguments des titulaires de licences qui s'appuyaient, entre autres, sur les études susmentionnées. Le nombre de nouveaux entrants a connu une expansion spectaculaire et la réaction des usagers a été extrêmement positive.

La recommandation de Toner selon laquelle « l'accès au marché devrait être réglementé d'une façon ou d'une autre » oblige à exclure certains nouveaux entrants potentiels et à léser leurs droits de s'introduire dans un secteur pour lequel ils possèdent les qualifications nécessaires, ce qui contredit la décision de la Haute Cour rendue par le Juge Murphy que nous avons citée plus haut. Toute mesure ayant pour effet de faire cesser les nouvelles entrées avant d'atteindre le nombre qui aurait résulté du libre accès confèrera aux licences une valeur de rareté qui augmentera, si la demande de services de taxis progresse plus vite que les accroissements limités de l'offre prévus dans la politique prudente prônée par Dempsey. Les nouveaux titulaires de licences s'allieront avec les titulaires existants pour s'efforcer de pousser le régulateur à re-réglementer : ce groupe d'anciens et de nouveaux détenteurs de licences dresseront une barrière encore plus importante à de nouvelles entrées en cas de libéralisation progressive ou de déréglementation.

Des barrières à l'entrée telles que la flotte minimum et un personnel d'encadrement rôdé et expérimenté, comme le propose Dempsey, privent à la fois les nouveaux entrants d'un choix professionnel et les usagers des avantages associés à de nouvelles entrées. Si l'exploitation des taxis permet de réaliser des économies d'échelle, un marché libre incitera à lui seul à développer les flottes sans intervention du régulateur. En l'absence d'économies d'échelle, la flotte minimum imposée le régulateur aura pour double effet d'alourdir les coûts pour l'utilisateur et de décourager les nouveaux investisseurs. Barrett et McLaughlin (1984) ont mené une étude du secteur déréglementé des taxis partagés en Irlande du Nord et constaté que les exigences de l'administration étaient minimales. La condition requise par voie réglementaire de disposer d'« un personnel d'encadrement rôdé et expérimenté » constitue par conséquent à la fois une barrière à de nouvelles entrées et une mesure qui accroît les coûts.

## 7. LES RÉSULTATS DE LA DÉRÉGLEMENTATION

L'évaluation de la déréglementation des services de taxis à Dublin réalisée par Goodbody Economic concluait que « plus des deux tiers de la population pensent que la déréglementation était une bonne idée et 14 pour cent sont d'avis contraire ». L'impact de la forte augmentation du nombre d'entrées sur le marché a été révélé par la réduction du temps d'attente : « En 2001, 48 pour cent des

*personnes ont attendu moins de cinq minutes, progrès considérable par rapport aux 25 pour cent de 1997* ». La moitié presque des usagers considéraient que le service s'était amélioré et ils étaient 5 pour cent seulement à déclarer qu'il s'était dégradé.

Après minuit, le temps d'attente moyen dépassait 30 minutes dans 43 pour cent des plages horaires sous revue en 1997, contre seulement 6.2 pour cent en 2001. En 1997, 20.3 pour cent des plages horaires considérées affichaient des temps d'attente inférieurs à cinq minutes. Avec la déréglementation, ce pourcentage a atteint 60.2 pour cent en 2001.

Quant à la qualité des véhicules, Goodbody relève que « *la plupart des usagers de taxis jugent la qualité des véhicules acceptable* » et que « *l'on pourrait difficilement faire valoir qu'il existe une demande de changement radical dans ce domaine* ». D'après Oscar Faber, la flotte existant avant la déréglementation comportait près d'un tiers de taxis et deux tiers de voitures de louage de plus de sept ans. Les améliorations du service à imputer à la déréglementation de novembre 2000 sont l'instauration du contrôle technique annuel des taxis à l'échelon national et l'obligation de délivrer un reçu imprimé pour chaque course effectuée.

Vers le deuxième anniversaire de la déréglementation des services de taxis en novembre 2002, les détenteurs de licences ont fait état de la présence dans le secteur déréglementé de malfaiteurs qui utilisaient des véhicules non conformes aux normes. Pendant l'année 2002, onze licences de taxis ont été révoquées à Dublin par le Carriage Office sur recommandation de la police. Les données sur les infractions commises par des titulaires de licences avant et après la déréglementation ne sont pas publiées séparément. Le taux de révocation de licences de taxis, qui s'élevait à 1.2 pour mille, est à mettre en regard du taux de criminalité de 58 pour mille habitants enregistré dans la région métropolitaine de Dublin. Deux affaires qui ont fait grand bruit à la fin de 2002 concernaient des incidents impliquant des chauffeurs de taxis, mais remontaient à la période qui avait précédé la déréglementation. Les plaintes, qui émanaient pour l'essentiel de la profession elle-même, cherchaient en réalité à pousser le régulateur à re-réglementer le secteur et non à agir dans l'intérêt des usagers.

## **8. ACTION MENÉE PAR LES DÉTENTEURS DE LICENCES DANS LE SENS D'UNE RE-RÉGLEMENTATION DU SECTEUR**

Des détenteurs de licences ont fait pression pour inverser le processus de déréglementation ou en réduire l'impact par diverses actions, notamment des grèves, des campagnes d'affichage contre le Gouvernement sortant dans les taxis lors des élections générales de 2002 et des pressions exercées par l'entremise du plus grand syndicat de la profession du pays, le SIPTU. Cette catégorie de travailleurs indépendants, en faisant passer par un syndicat la campagne contre la déréglementation, a obtenu, pour les artisans de taxis, le droit de bénéficier des privilèges juridiques attachés au mouvement syndical. En revanche, ces privilèges n'ont pas eu cours quand des membres d'une autre catégorie de travailleurs indépendants, les exploitants agricoles, ont placé des piquets de grèves devant des laiteries et des abattoirs sans chercher à se prévaloir du droit syndical.

Dans un régime politico-administratif caractérisé par une forte tradition d'interventionnisme et de capture du régulateur, ainsi que par une faible représentation des consommateurs, les exploitants de taxis ont entrepris de faire annuler deux parties fondamentales de la décision de la Haute Cour de

déréglementer le secteur, à savoir la décision contre l'indemnisation des titulaires de licences de taxis pour la perte de valeur de leur licence et la libéralisation de l'accès au marché pour les nouveaux entrants. Ils ont mis à profit à cet effet le *Taxi Hardship Panel* et l'*Office of National Taxi Regulator*.

En dépit des quatre jugements prononcés par la Haute Cour contre l'indemnisation des détenteurs de licences de taxis, le Gouvernement a nommé le 5 février 2002 un groupe spécial, le *Taxi Hardship Panel*, chargé « *d'examiner la nature et l'étendue des difficultés financières personnelles éprouvées par différents titulaires de licences de taxis par suite de la perte de revenus découlant directement de la libéralisation du régime d'octroi de licences de taxis à dater du 21 novembre 2000, et d'en rendre compte en termes généraux* ». Quant à l'*Office of National Taxi Regulator*, il a été créé à titre non officiel en février 2003.

## 9. LE TAXI HARDSHIP PANEL (2002)

Le *Taxi Hardship Panel* a recommandé d'effectuer le paiement de 12.6 millions d'EUR pour répondre aux « *revendications persistantes à propos des difficultés financières extrêmes subies par certains titulaires de licences de taxis* » après la déréglementation des services de taxis. Cette recommandation est formulée en dépit du fait que le rapport reconnaisse que le groupe spécial « *a connaissance de la clarification faite à plusieurs reprises depuis 1992 par les tribunaux précisant que l'État ne peut être contraint par la loi à verser aux détenteurs de licences de taxis une indemnité au titre de la valeur de ces dernières sur le marché libre* ». Il est précisé, dans la préface du rapport : « *nous sommes conscients du débat considérable que susciteront nos conclusions entre les tenants de points de vue très divers, depuis ceux qui estiment qu'aucun paiement d'aucune sorte n'est justifié jusqu'à ceux qui jugent fondé l'octroi d'une indemnisation importante. Nous estimons que nos recommandations proposent un règlement juste et définitif de tous les griefs imputés à la libéralisation des titulaires de licences de taxis* ». Les montants des indemnités préconisées sont présentés au Tableau 4.

Il est proposé que les paiements préconisés n'entrent pas dans le cadre des régimes d'imposition et de protection sociale, c'est-à-dire qu'ils ne soient pas traités comme un revenu imposable, ni pris en compte dans l'évaluation des droits à prestations sociales. Cette recommandation s'écarte de la définition détaillée du revenu utilisée pour le calcul tant des sommes dues au titre de l'impôt que des prestations sociales. Les paiements proposés viennent en sus des remboursements de 6.35 millions d'EUR dans les cas où les autorités locales auraient fait payer aux titulaires des licences un montant supérieur au coût de l'accès déréglementé des licences octroyées ultérieurement, sous couvert de programmes de restriction des entrées sur le marché mis en œuvre avant la déréglementation. En outre, avant la déréglementation, les titulaires étaient autorisés à amortir le prix d'acquisition d'une licence de taxi sur cinq ans, amortissement fiscal qui pouvait venir en déduction des revenus tirés de l'exploitation aussi bien que de la location.

Tableau 4. **Recommandations visant l'indemnisation au titre des difficultés financières de la profession de taxi (2002) (EUR)**

	Par personne	Coût total (millions)
1. Veuves	15 000	1.110
2. 65 ans et plus	13 000	2.028
3. Pas de pension	13 000	5.629
4. Taxi accessible en fauteuil roulant	3 000	0.948
5. Prêts importants	9 000	2.889
6. Demandes d'indemnités d'équipements	-	-
7. Information insuffisante	-	-
8. Heures supplémentaires	-	-
9. Invalides	13 000	0.975
Total		12.604

Source : Taxi Hardship Panel (2002).

Le groupe spécial a indiqué que « *parmi les nombreuses et diverses pathologies citées comme étant directement attribuables à la libéralisation ou intensifiées par elle, on recense les accidents vasculaires cérébraux, l'hypertension, le taux de cholestérol élevé et les problèmes cardiaques, le stress, l'anxiété, des crises de panique, la dépression, l'asthme, les problèmes de dos et la fatigue* », en précisant que « *cette énumération de troubles ne prétend nullement être exhaustive* ».

Il y avait 3 912 licences de taxis avant la déréglementation et 2 006 détenteurs de licences ont fait connaître leurs besoins au groupe spécial -- dont 46.1 pour cent ont renvoyé le formulaire intégralement rempli et 29.3 pour cent en partie seulement, les autres formulaires n'ayant pas été retournés.

Dans les catégories présentées au Tableau 4, la première, la deuxième, la troisième et la neuvième font référence à la perte de revenus, lorsque des veuves, des retraités et des invalides ont loué des licences. La quatrième catégorie concerne ceux qui ont effectué un investissement supplémentaire pour mettre leur véhicule en accessibilité aux fauteuils roulants. La cinquième se réfère aux personnes qui, pour acquérir une licence, ont contracté un prêt hypothécaire en donnant en garantie leur bien immobilier, parce que les institutions financières n'acceptaient pas la licence de taxi à cet effet. Les autres catégories, pour lesquelles l'indemnisation était refusée, concernaient les personnes qui demandaient un dédommagement pour la dépréciation de leur investissement d'équipement et celles qui se plaignaient de devoir faire des heures supplémentaires depuis la déréglementation.

Il est étonnant que le rapport du groupe spécial ne mentionne nullement comment on en est arrivé à ce qu'une telle rente de monopole soit associée aux licences de taxis, ni le coût de cette rente pour la collectivité dans son ensemble pendant la période où les nouvelles entrées sur le marché étaient limitées. Il passe sous silence l'absurdité économique consistant à indemniser des gens, parce qu'ils ne pouvaient plus interdire l'accès de nouveaux entrants à leur profession. Les jugements prononcés contre les recommandations formulées par le groupe spécial sont laissés de côté sans les analyser. Le rôle de l'État providence dans la résolution des difficultés dans ce cas précis, ou d'une manière générale, n'a fait l'objet d'aucun examen et les recommandations ne tiennent guère compte du

contexte fiscal ou du système de protection sociale. Et enfin, le rapport ne fait pas mention non plus des avantages de la déréglementation pour l'économie irlandaise dans son ensemble, ni du précédent créé en ajoutant aux coûts éventuels de la déréglementation d'autres secteurs à l'avenir.

## 10. LE RÉGULATEUR NATIONAL DU SECTEUR DES TAXIS

Il appartient au régulateur de conférer une « dimension nationale » à la normalisation des taxis et à l'octroi de licences les concernant, de délivrer les licences en consultation avec la police pour établir les qualifications requises des chauffeurs, leur formation, les exigences à remplir à l'entrée, le contrôle des connaissances détaillées des lieux et le contenu d'autres épreuves, la sensibilisation au handicap, un code acceptable de tenue vestimentaire des chauffeurs, les normes des véhicules, « *une couleur unique des véhicules, la supervision des essais des véhicules utilisés comme taxis et la fixation du montant des droits de licence* » (Communication du Ministère des Transports, 20 novembre 2002).

Dans la déclaration portant création du régulateur, le Gouvernement précisait que, du fait du jugement de la Haute Cour, « *il n'est pas possible de limiter le nombre de licences de taxis dans l'intérêt des titulaires de ces licences* ». Il était ajouté néanmoins : « *il est temps d'élaborer la législation qui amènera la stabilité dans la profession, de mettre en place une structure appropriée et efficace, de créer des débouchés durables pour tous les acteurs concernés et d'offrir aux clients un service moderne, efficace et conforme aux normes les plus élevées* ».

Dans sa déclaration, le Gouvernement évoque des risques évidents liés, par exemple, au fait de chercher à amener la « stabilité » dans un secteur en expansion rapide en deux années seulement après plus de 20 ans de stagnation ou à « créer des débouchés durables pour tous les acteurs concernés », sachant bien tout de même que la profession voulait interdire l'accès aux nouveaux entrants et qu'elle venait de remporter un succès dans ce sens. Ces risques se conjuguent à la perspective de voir même des contrôles de qualité de bonne foi devenir des obstacles à la contestabilité, comme il est arrivé fréquemment à la suite de la mise en œuvre de la politique des transports en Irlande par le passé. En désignant le nouveau régulateur à l'échelon national, il était exclu qu'une autorité locale puisse délivrer des licences de taxis selon une interprétation plus libérale de la décision d'octobre 2000 de la Haute Cour.

Un autre point préoccupant de la décision de la Haute Cour que le Gouvernement souhaitera peut-être atténuer concerne l'annonce de la création d'un conseil consultatif du secteur des taxis se composant de représentants de la profession, d'autres parties prenantes, de la Gardai (police), de groupes de défense des consommateurs, d'associations de handicapés, des milieux du tourisme, des entreprises, des transports publics et d'autres secteurs concernés. Ces organismes s'étaient opposés à la déréglementation dans les années 90 et avaient été appelés à témoigner par la profession des taxis lors des audiences de la Haute Cour. Ce problème pourrait se poser de nouveau étant donné la faiblesse de la représentation des intérêts des consommateurs en Irlande, la tradition de capture du régulateur et l'entérinement peu enthousiaste de la décision de la Haute Cour concernant la déréglementation dans la déclaration du Gouvernement du 20 novembre.

Un régulateur intérimaire non officiel a été nommé en février 2003. Sa première intervention publique, en mars 2003, a consisté à mener une enquête sur l'acquisition d'une licence de taxi par M. Michael O'Leary, Président-directeur général de Ryanair, à la suite des plaintes déposées par les détenteurs de licences existants. Depuis que le secteur avait été déréglementé par la Haute Cour environ deux années auparavant, l'accès au marché était ouvert à n'importe quel nouvel entrant. Le régulateur a enquêté sur la licence en question en dépit du fait que l'avis de création du *National Taxi Regulator* précisait qu'en « octobre 2000, un jugement de la Haute Cour avait créé une situation juridique où l'argument selon lequel la limitation du nombre de licences de taxis allait dans le sens des intérêts des titulaires de ces licences devenait indéfendable ». Il semble probable que les artisans de taxis exerceront des pressions sur le régulateur, afin qu'il réexamine la décision de la Haute Cour autorisant l'accès de nouveaux entrants, cela s'étant déjà produit lorsque les décisions de cette dernière avaient refusé aux titulaires de licences de taxis le droit à indemnisation à la suite de la déréglementation du secteur.

Du point de vue de la contestabilité, la nomination du régulateur présente un certain nombre d'inconvénients. Tout souligne, dans l'annonce de sa création, que les nouvelles entrées sur le marché posent un problème. Les avantages de la déréglementation sont passés sous silence, de même que les problèmes dus au succès remporté par les titulaires de licences pendant deux décennies dans leur entreprise de capture du régulateur. Outre le coût associé à la mise en oeuvre d'un niveau d'administration supplémentaire, l'autonomie des collectivités locales s'en trouve entamée. La déclaration selon laquelle « il est temps d'élaborer la législation qui amènera la stabilité dans la profession » sous-entend que le Gouvernement considère aujourd'hui que l'augmentation du nombre de taxis pour le porter de 4 000 à 12 000 pose un problème au lieu d'apporter une solution.

## 11. CONCLUSION

La déréglementation du secteur des taxis en Irlande a découlé d'une décision de la Haute Cour qui s'est prononcée en faveur des nouveaux entrants potentiels et contre ceux qui voulaient préserver la valeur de rareté des licences de taxis. Il s'est produit une hausse spectaculaire du nombre de nouvelles entrées sur le marché, sans précédent au niveau international. Cette évolution était à prévoir, car la rente de monopole attachée aux licences de taxis en Irlande avait également atteint des niveaux inégalés par le passé dans le monde. La forte réduction des temps d'attente a en outre emporté l'adhésion du public en faveur de la déréglementation. De plus, il n'y a pas eu de recul concernant le respect des normes des véhicules ou des qualifications des chauffeurs.

La déréglementation du secteur des taxis en Irlande est intervenue après 22 années de restriction de l'accès à la profession pour les nouveaux entrants, la seconde moitié de cette période ayant été caractérisée par un vif essor économique qui a conduit au plein emploi. Les résultats spectaculaires de la déréglementation témoignent du succès remporté par les anciens titulaires de licences, lorsqu'ils ont voulu limiter les nouvelles entrées sur le marché : de ce fait, les licences de taxis irlandaises se sont classées parmi les plus onéreuses dans les enquêtes internationales et le système politico-administratif a été re-réglementé.

En Irlande, c'est par une décision de la Haute Cour que le secteur des taxis a été déréglementé. La capture du régulateur par les détenteurs de licences persiste sous certains aspects qui leur avaient précédemment permis d'interdire l'accès aux nouveaux entrants, interdiction suivie de propositions d'indemnisation et de la création d'un régulateur national du secteur des taxis. Or, aucune de ces évolutions n'est étayée par l'analyse des avantages de la déréglementation du secteur.

La décision de déréglementer le secteur des taxis en Irlande résulte de la volonté de la Haute Cour de démanteler un dispositif visant à juguler l'accroissement du nombre de taxis et d'en cantonner l'exploitation, pour l'essentiel, aux artisans en place. En termes de nouvelles entrées sur le marché, les solutions de libéralisation progressive auraient été beaucoup moins radicales que la déréglementation de l'accès à la profession. Les licences de taxis auraient en conséquence conservé une valeur de rareté basée sur la rente de monopole qui n'aurait pas pu être éliminée par l'existence d'un nombre suffisant de nouveaux entrants. D'après l'expérience irlandaise, il faudrait procéder à une déréglementation complète et immédiate au lieu de simplement libéraliser le marché des taxis.

Les conséquences du jugement prononcé par le Juge Murphy concernant les droits des nouveaux entrants sur le marché d'exercer leur activité dans un secteur, pour lequel ils possèderaient les qualifications requises et les droits du public à la prestation des services en cause, sont importantes au sein d'une économie où la capture du régulateur est fréquente. L'extension de cette décision à d'autres secteurs bouleverserait le fonctionnement de l'économie. Par exemple, dans un rapport sur le transport de voyageurs par autobus et chemin de fer intitulé « *Report on the Bus and Rail Passenger Transport Sector* », la *Competition Authority* (2001) a fait observer que la décision rendue au sujet des taxis avait une portée plus générale et déclaré qu'« à la lumière de la décision récente de la Haute Cour, on peut effectivement mettre en doute la constitutionnalité, ou la compatibilité avec les règles du Traité instituant la Communauté Européenne, des restrictions quantitatives imposées à la délivrance de licences telles que les prévoit la procédure à suivre par le Ministre aux termes de la loi de 1932 (6) ». Selon la doctrine actuelle, la décision de déréglementer le secteur des taxis marque en fait un tournant dans la législation irlandaise traitant des droits de propriété et de l'accès au marché.

## BIBLIOGRAPHIE

Barrett, Sean D et McLaughlin, D., (1984), *Taxi Sharing*; Belfast leads London, Economic Affairs, VOL. 5, No. 1.

Barrett, Sean D, (1991), *Transport Policy in Ireland in the 1990s*, Dublin, Gill and Macmillan, chapitre 4.

Competition Authority, (2001), *Report on Bus and Rail Passenger Sector*, Dublin.

Dempsey, P, (1996), *Taxi Industry Regulation, Deregulation and Reregulation: The Paradox of Market Failure*, Transportation Law Journal, Vol. 24, 73-120.

Faber, Oscar, (1998), *Review of the Taxi and Hackney Services in the Dublin Area*. Goodbody Economic Consultants and Irish Marketing Surveys.

Fingleton, J., Evans. J., et Hogan, O., (1997), *The Dublin Taxi Market; Re-regulate or Stay Queueing*, Economics Department, Trinity College, Dublin.

Goodbody Economic Consultants (2002), *Review of the Taxi and Hackney Market*, Dublin.

Gouvernement irlandais (1992), *Interdepartmental Committee Report on the Operation of Small Public Service Vehicles*, Dublin, Stationery Office.

Haute Cour (Irlande) Rapports :

- Juge Costello (1992) *Hempenstall and Others v. The Minister for the Environment*
- Juge Geoghegan (1998) *O'Dwyer and Others v The Minister for the Environment*
- Juge Murphy (2000) *Humphrey and Others v The Minister for the Environment, Local Government, Ireland, the Attorney General and Others.*
- Juge Carney (2001) *Gorman, Kearns, and National Taxi Drivers Union v The Minister of State at the Department of the Environment, Ireland , and the Attorney General, Dublin, The Four Courts.*

Kenny, P., et McNutt, P., (1998), *Solving Dublin's Taxi Problems*, Urban Sharecroppers v Rentseekers, Dublin, Competition Authority.

Ministère des Transports, (2002) *Report of the Taxi Hardship Panel*, 19 décembre.  
 Establishment of Office of National Taxi Regulator,  
 20 novembre. (Dublin).

National Prices Commission (1977), *Study of Taxi and Hackney Services*, Dublin.

OCDE (2001), *La réforme de la réglementation en Irlande*, Paris.

Toner, J., (1998), *A Review of Regulation in the Taxi Industry*, University of Leeds.

**SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION**

**Andreas KOPP**  
**Chef Économiste**  
**OCDE/CEMT Centre de Recherche sur les Transports**



## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION .....	171
2. CONTEXTE ÉCONOMIQUE DE LA RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS ...	172
2.1. Coûts de recherche et concurrence par les prix .....	173
2.2. Accès au marché .....	174
2.3. Réglementation de la qualité des services de taxi .....	175
2.4. Expériences en matière de déréglementation .....	175
3. CONCLUSIONS .....	178



## 1. INTRODUCTION

La Table Ronde sur la (dé-)réglementation du secteur des taxis est issue d'une idée lancée lors de discussions avec le Groupe de direction sur le transport urbain durable. La réforme de la réglementation du secteur des taxis est l'une des préoccupations prioritaires à l'ordre du jour des municipalités et des Ministres des Transports nationaux. La Table Ronde a visé à répondre aux questions suivantes :

- Quelle est la logique qui sous-tend la réglementation du secteur des taxis ? Cette logique donne-t-elle une indication sur la forme et le degré appropriés de réglementation ?
- Ressort-il de l'expérience de la déréglementation du secteur des taxis des indications concernant les réformes réglementaires appropriées ?
- La déréglementation des taxis doit-elle être limitée vu le rôle joué dans le secteur des transports *publics* ?

La Table Ronde a abouti aux principales conclusions suivantes :

- Les arguments en faveur de la réglementation de l'accès au marché ont été surestimés dans le passé. Bon nombre de pays ont mis en œuvre une déréglementation de l'accès, qui a abouti à une baisse notable des temps d'attente. Il ressort des éléments d'informations disponibles que la déréglementation de l'accès gagne à être accompagnée d'autres mesures réglementaires. Une amélioration de la structure du marché des taxis est constatée, si le marché n'est pas morcelé et les nouveaux véhicules appartiennent à des entreprises qui dépassent un certain seuil minimal.
- La réglementation des prix reste nécessaire pour éviter que la position de négociation du consommateur ne soit affaiblie en raison des coûts de recherche et de transfert. La déréglementation des prix n'a pas entraîné de réduction des prix sous l'effet d'une concurrence accrue. La déréglementation de l'accès engendrera une hausse du coût horaire de la course. Elle n'est en général efficace que lorsqu'elle est accompagnée d'une réforme des prix ou de subventions pour accroître l'accès au marché en vue de réduire les temps d'attente. Le contrôle des prix, sous la forme par exemple de prix maximaux, peut s'avérer contreproductif en fonctionnant comme un instrument de coordination de la fixation des prix par les sociétés de taxi. Il existe des différences notables entre les marchés des taxis hélés dans la rue (en maraude) et des taxis réservés par central téléphonique. Moins le sous-secteur du marché des taxis hélés est développé et moins la réglementation des prix est importante.

- En cas d'entrées massives suite à une déréglementation de l'accès, une baisse de la qualité du service a en général été observée. Cela a entraîné une re-réglementation sous la forme de normes plus strictes pour la qualité du service. Il semble qu'il y ait un risque de capture de la réglementation car, dans certains pays, la réglementation de la qualité a fonctionné comme si une réglementation de l'accès était remise en place.
- Le soutien aux services de taxi spécialisés pour assurer le transport de groupes défavorisés peut occasionner un essor notable du secteur. Lorsqu'un rôle important a été accordé au secteur des taxis dans le cadre des transports publics, les besoins budgétaires ont cru de manière substantielle.

## 2. CONTEXTE ÉCONOMIQUE DE LA RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS

Les travaux de la Table Ronde ont débuté par un examen du contexte économique de la réglementation du secteur des taxis. Une première question fondamentale a consisté à se pencher sur la justification de la nécessité de la réglementation de la fourniture de services de taxi. Après tout, le marché des services de taxi compte de nombreux fournisseurs et de nombreux consommateurs, si bien qu'on pourrait s'attendre à ce qu'un marché concurrentiel voie le jour, dans le cadre duquel les services seraient fournis aux consommateurs aux prix les plus bas possibles. Cependant, certaines des conditions des marchés parfaits ne sont pas remplies sur les marchés des services de taxis. Pour qu'il y ait un marché parfaitement concurrentiel, il faudrait, par exemple, que les producteurs et les consommateurs disposent d'informations parfaites sur la quantité et la qualité des services échangés. L'entrée sur le marché ou la sortie ne devraient pas être associées à des coûts supérieurs, et le passage à un autre fournisseur devrait se faire à faible coût pour les consommateurs.

La question de savoir à quels écarts par rapport à un marché idéal il convient de s'intéresser dépend en tout premier lieu de la forme du marché des services de taxis. La plupart des analyses de l'économie du secteur des taxis prennent essentiellement en compte le marché de taxis hélés, en considérant implicitement que l'offre est dominée par de petits propriétaires-exploitants. Il ne s'agit toutefois pas de la seule forme de marché. Bon nombre de villes ou de quartiers comptent de nombreux propriétaires de taxi disposant de permis rattachés à des stations qui correspondent à une zone de desserte particulière. Ces formes de marché peuvent différer grandement du marché des taxis hélés pour ce qui est des questions de réglementation.

### 2.1. Coûts de recherche et concurrence par les prix

#### *Analyse*

Sur un marché de taxis en maraude, la nécessité de chercher un taxi peut être synonyme de coûts élevés. Les coûts de recherche consistent en des coûts temporels qui résultent de la recherche d'une première offre d'un fournisseur de service de taxi, et de l'attente d'une autre offre, en cas de refus de la précédente. En outre, à partir du moment où un taxi précis s'arrête pour répondre à la demande d'un client, le fournisseur de service se retrouve en situation de monopole local et peut pratiquer des tarifs

bien supérieurs à ce qui correspondrait au niveau parfaitement concurrentiel. Étant donné que les coûts de transfert augmentent une fois que la course a débuté, l'exploitant de taxi ne peut pas annoncer un prix avant la fin du trajet. En résumé, les conditions techniques de la fourniture de services de taxi placent l'exploitant dans une position de négociation forte, susceptible de lui permettre de discriminer les consommateurs par les prix. Les tarifs ne sont alors pas liés aux coûts, d'où un écart entre ce que les consommateurs sont prêts à payer pour une course et les coûts associés à la fourniture du service. Ces problèmes sont particulièrement importants si les consommateurs disposent de peu d'information concernant le marché local, comme c'est le cas par exemple pour des touristes qui arrivent à l'aéroport d'une ville qu'ils ne connaissent pas.

Dans d'autres formes de marché, la position de négociation locale des exploitants de taxi est atténuée. C'est notamment le cas quand le marché n'est pas morcelé. Si les sociétés de taxis disposent d'une flotte assez importante de véhicules clairement reconnaissables, elles peuvent acquérir une réputation de bonne qualité de service et de tarification équitable. Dans une certaine mesure, le problème du monopole local des exploitants de taxis devient ensuite un problème d'organisation interne d'une société de taxis : des chauffeurs particuliers peuvent essayer de profiter de la réputation d'une société de taxis, en utilisant sa puissance sur le marché local au détriment des membres du personnel de la société.

De même, les stations de taxis et les systèmes de réservation téléphonique réduisent considérablement les coûts de recherche, des stations ou des centres d'appel différents pouvant desservir la même zone géographique. La recherche de prix peut donc être effectuée en appelant plusieurs sociétés de taxis et les coûts de recherche sont notablement moindres. Toutefois, il n'y a réduction des coûts de recherche que pour la période antérieure au trajet, le problème des coûts de transferts élevés une fois la course entamée restant entier pour le consommateur.

### **Réglementation**

Ces arguments justifient l'intérêt pour le contrôle des prix. La réponse aux coûts de recherche et aux effets sur la structure du marché est généralement l'emploi de taximètres pour réglementer les prix. Si l'objectif du contrôle des prix se limite à réduire la puissance sur le marché résultant de l'existence de coûts de recherche et de transfert, le tarif réglementé est calculé à partir d'une formule dépendant de la distance parcourue et du temps de déplacement, ainsi que d'un certain coût fixe. Il existe souvent un tarif minimal utilisé pour éviter les refus de prises en charge pour de petits trajets. Si des sociétés (importantes) mettent elles-mêmes en place des taximètres, les chauffeurs particuliers seront moins enclins à chercher à profiter de leur réputation. Les prix seront ensuite fixés avec l'objectif de maximiser le taux de rendement pour l'ensemble des chauffeurs. Dans une certaine mesure, les prix continueront à refléter des rentes de monopole, mais ils traduiront les différences de la demande locale, la concurrence entre des flottes rivales ainsi qu'avec d'autres modes.

Dans certains cas, les tarifs ne visent pas seulement à garantir un taux de rendement normal aux exploitants de taxis, mais ils prennent également en compte des objectifs sociaux plus larges, comme la réduction des embouteillages, les impératifs touristiques ou l'ambition de fournir un service universel, etc. Chaque fois que des objectifs autres que l'efficacité de l'offre de services de taxi sont poursuivis, l'instrument d'imputation des frais au consommateur doit être comparé aux coûts de l'utilisation d'autres instruments. Lier d'autres objectifs que l'efficacité aux prescriptions en matière de prix conduit généralement à des pertes d'efficacité. Il semblerait également qu'une réglementation des prix qui chercherait à atteindre d'autres objectifs que l'efficacité augmente le pouvoir de négociation du secteur des taxis dans le processus *politique* en élargissant la base de la mobilisation d'intérêts particuliers pour soutenir des prix relativement élevés.

## 2.2. Accès au marché

### *Analyse*

La réglementation de l'accès est un autre domaine de réglementation du secteur des taxis. Dans bon nombre de villes, ou même de quartiers, le niveau des barrières à l'entrée sur le marché des taxis est un sujet controversé. Du point de vue conceptuel, certains arguments partiels laissent entendre que les barrières à l'entrée sont trop basses et certains estiment que l'accès est trop important. La question de savoir si l'accès doit être réglementé est une question empirique.

L'argument en faveur d'une réglementation de l'accès est fondé sur l'idée plus générale que les coûts fixes, et par conséquent la baisse des coûts moyens avec la hausse de la demande, impliquent qu'il y ait une « capacité excédentaire » : les décisions de quitter le marché sont considérées comme étant déterminées par le fait que les coûts d'investissement sont irrécupérables. Une réduction du nombre de fournisseurs par réglementation de l'accès entraînerait une plus forte utilisation de la capacité et donc des coûts moindres par consommateur. Du point de vue théorique, cet argument est incomplet dans la mesure où il ne tient pas compte de l'occupation de fournisseurs particuliers et de l'augmentation consécutive des coûts de fourniture de services de taxis. Des études empiriques ont montré que le chauffeur de taxi à son compte supporte de faibles coûts fixes, et comme les véhicules peuvent être vendus sur des marchés de l'occasion pour d'autres utilisations, les coûts irrécupérables sont en général minimes.

L'argument opposé en matière de réglementation de l'accès se place du côté du consommateur. L'argument en faveur d'une augmentation de l'accès part de l'idée que les consommateurs n'ont pas la possibilité de payer pour une réduction des délais d'attente. Une capacité excédentaire sous la forme de taxis vides est donc un service non négociable dans ce délai d'attente escompté d'un consommateur à une borne ou une station de taxis, qui, à son tour, accroît la demande pour tous les fournisseurs de services de taxis. Compte tenu de l'impossibilité de transformer les avantages présentés par la réduction des temps d'attente en recettes pour les fournisseurs de taxis, les services de taxis proposés sont insuffisants. Cet argument ne plaide donc pas en faveur d'une restriction de l'accès au marché des taxis, mais penche même pour l'octroi de subventions publiques visant à développer l'offre.

### *Réglementation*

L'analyse et la discussion ont montré que les arguments justifiant une restriction de l'accès au marché des taxis sont beaucoup plus faibles que ne le laisserait penser le niveau effectif de restrictions. La diminution des barrières à l'entrée sur le marché des taxis contribue à réduire les temps d'attente. Des temps d'attente réduits constituent un service social susceptible même d'appeler des subventions à l'entrée sur le marché. Toutefois, les avantages économiques d'un accès accru doivent être mis en balance avec les possibles effets négatifs de contributions négociées aux services de taxis, qui peuvent dépasser le niveau correspondant à un niveau d'offre de service optimal socialement. En tout cas, il semble qu'il y ait un consensus de plus en plus large sur le fait que l'accès aux marchés des taxis est trop restreint, au moins si cela n'est pas lié à un contrôle de la qualité.

### 2.3. Réglementation de la qualité des services de taxi

#### *Analyse*

Une autre demande de réglementation découle du fait que les usagers des taxis ne peuvent pas déterminer à l'avance la qualité du service offert. Un véhicule dangereux ou l'incompétence d'un chauffeur ne sont pas repérables *a priori*. En ce sens, un service de taxi constitue un « produit de confiance », dont les aspects de la qualité sont non observables. Certains de ces aspects de la qualité ne sont pas non plus observables *ex post*, comme par exemple les risques auxquels l'usager a été exposé. Dans ce type de contexte de « biens de confiance », il est généralement efficace de réglementer directement les aspects de la qualité non observables.

#### *Réglementation*

L'examen entrepris par la Table Ronde a confirmé le résultat de l'analyse selon lequel la réglementation de la qualité est un aspect sous-apprécié dans bon nombre de contextes géographiques. Une difficulté majeure de la réglementation de la qualité tient au fait que la nécessité et la spécification opérationnelle dépendent de l'environnement technique. La connaissance de la topographie d'une ville par exemple est devenue moins essentielle pour la qualité du service de taxi avec les nouveaux systèmes de navigation électroniques. La discussion a clairement souligné l'importance de la distinction entre la réglementation de l'accès et celle de la qualité. L'objectif de la réglementation de la qualité doit être la protection du consommateur. Certaines réglementations de la qualité proposées pourraient fonctionner comme une réglementation de l'accès sans servir les intérêts des consommateurs.

### 2.4. Expériences en matière de déréglementation

De nombreux pays ont mis en œuvre une déréglementation du secteur des taxis. La Table Ronde a examiné les expériences de l'Irlande, de la Nouvelle-Zélande, de la Suède, de la Norvège, des Pays-Bas, des États-Unis et du Canada. Conformément à l'analyse conceptuelle, la déréglementation a été la plus importante en matière d'accès. Les expériences nationales ont différé selon qu'elles comprenaient ou non une déréglementation des tarifs. Dans certains cas, la déréglementation de l'accès a été accompagnée d'une réglementation plus stricte de la qualité des services.

#### *Réglementation de l'accès*

Dans tous les cas où l'accès a été déréglementé, une hausse substantielle du nombre de chauffeurs et de véhicules a été constatée. La répartition régionale n'en a toutefois pas été homogène. La plus forte augmentation du nombre de véhicules a eu lieu à des endroits (aéroports, gares ferroviaires) où les temps d'attente étaient déjà assez courts. Les espoirs que la réglementation de l'accès entraîne une amélioration pour les zones rurales, notamment en Suède, ont été déçus.

L'Irlande a connu la croissance de l'offre la plus spectaculaire. Le nombre de taxis a triplé en moyenne dans les principales villes, témoignant des fortes restrictions qui pesaient sur l'accès avant la réforme. L'exemple irlandais montre également les conséquences potentiellement considérables pour les exploitants en place. Compte tenu du petit nombre de licences délivrées, le prix d'une licence avait augmenté de 2 500 pour cent entre 1980 et 2000. Une licence à Dublin valait quatre fois plus cher qu'une licence à New York. La dépréciation massive des licences qui a suivi la réforme a suscité une

controverse politique majeure. Les demandes de compensation de la perte de richesse ont initialement été rejetées au motif qu'une licence n'est pas un actif financier normal, qu'elle n'était pas acceptée comme réserve de richesse par le système bancaire et que, par conséquent, les recettes tirées de la vente de licences étaient des bénéfices exceptionnels. L'argument opposé précisait que la licence était l'équivalent du droit de propriété portant sur la fourniture de services de taxi sur un marché réservé. L'augmentation du prix de la licence au fil du temps était considérée comme le résultat de l'inaptitude des pouvoirs publics à procéder à la mise aux enchères correcte de la licence.

Les protestations politiques après l'augmentation massive de l'offre d'exploitants de taxis ont finalement abouti à une compensation des détenteurs de licences antérieures à la réforme, pour des dépenses globales de 12.6 millions EUR. Les compensations n'ont pas été calculées d'après une évaluation de la richesse des détenteurs de licence d'avant la réforme, mais sur la mesure dans laquelle leur situation économique a été mise à mal, en tenant compte de paramètres tels que leur âge, l'absence de retraite, l'invalidité, etc.

En Nouvelle-Zélande, pour éviter que l'augmentation du nombre de licences résultant de la réforme n'entraîne une crise économique chez les exploitants de taxis, la déréglementation de l'accès a été conçue de façon à introduire un certain degré de concentration dans le secteur. Tous les exploitants de taxis ont dû s'affilier à une association fournissant des services 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec réservation par téléphone. Les nouvelles associations doivent en outre avoir au moins cinq véhicules.

### ***Réglementation des prix***

La baisse des prix des services de taxi attendue de la déréglementation de l'accès réalisée concomitamment au démantèlement des contrôles des prix en Suède ne s'est pas concrétisée. Avec l'augmentation parfois massive du nombre de concurrents, le nombre d'heures d'exploitation par véhicule a diminué. Étant donné qu'une partie importante des coûts des véhicules et des coûts salariaux sont fixes, les coûts par heure de services effectivement assurés ont grimpé. Cela signifie que la déréglementation de l'accès ne peut être efficace qu'avec un accompagnement de hausses des prix.

Pour limiter les hausses de prix et atteindre des objectifs d'augmentation de la part de marché des taxis comme moyen de transport public, les autorités des Pays-Bas ont fixé un seuil maximal qui semble avoir fonctionné comme un conseil de coordination pour les sociétés de taxi, de telle sorte que la tarification s'est établie sur un prix du marché unique, identique au prix réglementé maximal. Aucun cas n'a été signalé où la concurrence des prix entre les sociétés de taxi après la réforme aurait entraîné une baisse du prix du marché.

Il existe des arguments forts en faveur de la poursuite d'une certaine forme de réglementation des prix. Ils se rapportent au faible pouvoir de négociation des consommateurs et à l'emprise des sociétés sur le marché, lorsque les organes de réglementation essaient de limiter le nombre de sociétés pour diminuer les coûts de recherche des consommateurs. Un contrôle des prix important aura toutefois des effets négatifs sur les objectifs de déréglementation de l'accès. En Nouvelle-Zélande et en Norvège, les nouveaux venus doivent s'associer avec une centrale de réservation pour diminuer les coûts de recherche. La Suède a instauré des prescriptions strictes en matière d'informations sur les tarifs. Certains analystes sont en faveur d'un système dual combinant la libre fixation des tarifs pour les radio-taxis à la fixation de tarifs maximaux pour les autres taxis.

### ***Réglementation de la qualité***

D'une certaine manière, dans tous les pays qui ont entrepris une réforme, la déréglementation de l'accès a entraîné une amélioration de la qualité du service : les temps d'attente ont diminué suite à l'augmentation du nombre de taxis et de chauffeurs. Malgré cette plus grande attractivité générale, la part de marché des taxis dans le transport global de passagers n'a pas cru. Cela est dû à la hausse des prix résultant de l'augmentation des coûts en raison de l'élévation des temps d'attente des taxis ou des durées de trajet à vide. Pour que les deux objectifs de réduction des temps d'attente et d'augmentation de la part des taxis dans le transport de passagers soient atteints, il faut que des subventions soient accordées pour ouvrir le marché tout en renforçant les contrôles des prix.

Les travaux de la Table Ronde ont notamment fait ressortir l'impression générale selon laquelle plus la réforme de l'accès accélérerait les entrées supplémentaires dans le secteur des taxis, plus les plaintes concernant la qualité du service se multiplieraient, sur des points tels que les compétences des chauffeurs, les normes des véhicules et la sécurité. La baisse de la qualité de service suite à la déréglementation a été la raison la plus importante d'une reréglementation après la phase de déréglementation. L'Irlande, qui a connu l'une des réformes les plus radicales, a réinstauré un organe national de régulation du secteur des taxis, chargé de fixer des prescriptions concernant les aptitudes à la conduite, des connaissances locales globales, des normes pour les véhicules et même pour la tenue vestimentaire.

L'efficacité de la réglementation de la qualité ne peut être assurée que par un engagement fort en matière de contrôle de l'application. Plus les contrôles de la qualité sont mis en œuvre efficacement, plus cette réglementation limite l'accès avec pour effet d'accroître les temps d'attente pour les consommateurs. Dans certains cas, les contrôles de la qualité semblent être utilisés pour réintroduire implicitement des contrôles de l'accès. L'organe de régulation des taxis irlandais a pour mission « d'assurer la stabilité du secteur, de créer une structure appropriée efficace et d'établir des perspectives de carrières durables ». Pour atteindre ces objectifs, il fixe les droits de licence de manière autonome.

### ***Obligations de service public du secteur des taxis***

Les politiques du Québec ont été prises comme exemple de l'introduction et du soutien à des services s'adressant à des groupes cibles particuliers tels que la population des zones isolées, les personnes âgées ou handicapées, etc. L'accès aux taxis et autres services de transport public est en cours d'amélioration grâce à une Loi de l'Assemblée nationale modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives de décembre 2004.

Le nombre d'usagers de services spécialisés a explosé, passant de 4 300 en 1980 à environ 65 000 aujourd'hui. L'exemple du Québec laisse penser que le transport spécialisé pour des groupes défavorisés nécessite un soutien franc avec des dépenses publiques. L'enveloppe budgétaire pour les transports spécialisés est passée de 1.65 million CAD en 1980 à 56 millions CAD en 2004. En 2004, les personnes handicapées ont effectué 4.8 millions de trajets dans le pays, dont 43 pour cent en taxis, qui ont pour cela obtenu des contrats d'une valeur de 18.5 millions CAD de la part des organismes de transport adapté.

Pour renforcer le rôle des taxis en tant que moyen de transport des personnes handicapées, le Québec a instauré un Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, doté de crédits annuels de 1.4 million CAD, en vertu duquel 4 pour cent du parc de taxis ont été adaptés pour en améliorer l'accessibilité pour les personnes

se déplaçant en fauteuil roulant. Au fil des années, le nombre de véhicules adaptés a considérablement augmenté, si bien que les crédits affectés au programme risquent d'être insuffisants. L'exemple illustre la difficulté de programmes de soutiens publics à rester liés à la demande du groupe cible.

### 3. CONCLUSIONS

La Table Ronde a abouti aux principales conclusions suivantes :

- Les arguments en faveur de la réglementation de l'accès ont été surestimés dans le passé. Bon nombre de pays ont mis en œuvre une déréglementation de l'accès, qui a abouti à une baisse notable des temps d'attente. Il ressort des éléments d'informations disponibles que la déréglementation de l'accès gagne à être accompagnée d'autres mesures réglementaires. Une amélioration de la structure du marché des taxis est constatée, si le marché n'est pas morcelé et les nouveaux véhicules appartiennent à des entreprises qui dépassent un certain seuil minimal.
- La réglementation des prix reste nécessaire pour éviter que la position de négociation du consommateur ne soit affaiblie en raison des coûts de recherche et de transfert. La déréglementation des prix n'a pas entraîné de réduction des prix sous l'effet d'une concurrence accrue. La déréglementation de l'accès engendrera une hausse du coût horaire de la course. Elle n'est en général efficace que lorsqu'elle est accompagnée d'une réforme des prix ou de subventions pour accroître l'accès au marché en vue de réduire les temps d'attente. Le contrôle des prix, sous la forme par exemple de prix maximaux, peut s'avérer contreproductif en fonctionnant comme un instrument de coordination de la fixation des prix par les sociétés de taxi. Il existe des différences notables entre les marchés des taxis hélés dans la rue (en maraude) et des taxis réservés par central téléphonique. Moins le sous-secteur du marché des taxis hélés est développé et moins la réglementation des prix est importante.
- En cas d'entrées massives suite à une déréglementation de l'accès, une baisse de la qualité du service a en général été observée. Cela a entraîné une re-réglementation sous la forme de normes plus strictes pour la qualité du service. Il semble qu'il y ait un risque de capture de la réglementation car, dans certains pays, la réglementation de la qualité a fonctionné comme si une réglementation de l'accès était remise en place.
- Le soutien aux services de taxi spécialisés pour assurer le transport de groupes défavorisés peut occasionner un essor notable du secteur. Lorsqu'un rôle important a été accordé au secteur des taxis dans le cadre des transports publics, les besoins budgétaires ont cru de manière substantielle.

**LISTE DES PARTICIPANTS**

Prof. Yves CROZET Directeur Laboratoire d'Économie des Transports (LET) Université Lumière Lyon 2 MRASH 14 avenue Berthelot F-69363 LYON Cedex 07 France	<b>Président</b>
Mr. Denis CARTIER Co-ordinateur - Taxis Ministère des Transports du Québec 35 Port-Royal East 4th Floor MONTREAL, Québec H3L 3T1 Canada	<b>Rapporteur</b>
Mr. Jon-Terje BEKKEN Research Economist Institute of Transport Economics (TOI) Dept. of Passenger Transport Postboks 6110 Etterstad N-0602 OSLO Norvège	<b>Rapporteur</b>
Drs. Peter BAKKER Ministry of Transport, Public Works and Water Management AVV Transport Research Centre P.O. Box 1031 Boompjes 200 NL-3000 BA ROTTERDAM Pays-Bas	<b>Rapporteur</b>
Dr. Catherine LISTON-HEYES Reader in Business Economics University of London Royal Holloway GB-EGHAM TW20 0EX, Surrey Royaume-Uni	<b>Rapporteur</b>

M. Maurice ABEILLE  
Chef du Département Mobilité  
CERTU  
9 rue Juliette Récamier  
F-69456 LYON Cedex 06  
France

Mr. Sean BARRETT  
Trinity College  
Department of Economics  
25 Westland Row  
IRL-DUBLIN 2  
Irlande

Mr. Jorn BERTHELTSEN  
Chief Research Officer  
Norges Taxiforbund (NT)  
Postboks 6754 Rod  
N-0503 OSLO  
Norvège

Mr. Marc BILLIET  
Responsable, Transport des passagers de l'UE  
IRU (International Road Transport Union)  
IRU Permanent Delegation to the EU  
32-34 avenue de Tervuren, bte 37  
B-1040 BRUXELLES  
Belgique

Prof. Halina BRDULAK  
Warsaw School of Economics  
Al. Niepodleglosci 164  
PL- 02-554 WARSAW  
Pologne

Monsieur Richard DARBERA  
Chercheur au CNRS  
LATTS-ENPC  
Cité Descartes  
6 avenue Blaise Pascal  
F-77455 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 2  
France

Mme Chantal DUCHENE  
Secrétaire Générale  
Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)  
(Conseil des Communes et des  
Régions d'Europe)  
22, rue de Palestro  
F-75002 PARIS  
France

Mr. David FLATH  
North Carolina State University  
Department of Economics  
Box 8110  
RALEIGH, NC 27695  
États-Unis

Dr. Daniel FLORES-GURI  
Economist  
Econ One Research, Inc.  
601 West 5th Street  
5th Floor  
LOS ANGELES, CA 90071  
États-Unis

Mme Maryline JOUAILLEC  
Secrétaire Général  
Fédération Nationale des Artisans du Taxi (FNAT)  
46, rue Armand Carrel  
F-75019 PARIS  
France

Ms. Masako KUWATA  
Senior Research Officer  
Ministry of Land, Infrastructure and Transport  
Road Transport Bureau  
Passenger Transport Division  
2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku  
J-TOKYO 100-8918  
Japon

Mr. Adam MILLARD-BALL  
Nelson/Nygaard Consulting Associates  
785 Market Street  
Suite 1300  
SAN FRANCISCO, CA 94103  
États-Unis

Prof. Marco PONTI  
President  
TRT Trasporti e Territorio SRL  
Via Rutila, 10/8  
I-20146 MILANO  
Italie

Mme Michaela POPESCU  
Directrice  
Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale  
Rue du Progrès, 80, bte 1  
B-1035 BRUXELLES  
Belgique

Prof. Katalin TANCZOS  
Head of Department  
Budapest University of Technology and Economics  
Bertalan L.u.2.  
H-1111 BUDAPEST  
Hongrie

Mr. Leif THORSON BOFARULL  
Project Manager  
Universitat Politècnica de Catalunya  
Centre for Innovation in Transport (CENIT)  
Edificio Nexus 2  
Jordi Girona, 29, 2-A  
08034 BARCELONA  
Espagne

Dr Jeremy TONER  
Lecturer in Transport Economics  
University of Leeds  
Institute for Transport Studies  
36 University Road  
GB-LEEDS, LS2 9JT  
Royaume-Uni

Mrs. Kerstin WESTIN  
Assistant Professor  
Umea University  
Dept. of Social and Economic Geography  
SE-901 87 UMEA  
Suède

Prof. Peter WHITE  
Public Transport Systems  
University of Westminster  
Transport Studies Group  
35 Marylebone Road  
GB-LONDON, NW1 5LS  
Royaume-Uni

Prof.Dr. Bernhard WIELAND  
Technische Universität Dresden  
Institute for Transport & Economics  
Chair of Transportation Economics & International Transportation Policy  
Andreas-Schubert-Strasse 23  
D-01062 DRESDEN  
Allemagne

Prof. Hirotaka YAMAUCHI  
Dean  
Hitotsubashi University  
Graduate School of Commerce & Management  
Faculty of Commerce and Management  
2-1 Naka, Kunitachi  
TOKYO 186-8601  
Japon

Prof. Hai YANG  
The Hong Kong University of Science and Technology  
Department of Civil Engineering  
Clear Water Bay  
Kowloon  
HONG KONG

**SECRETARIAT DE LA CEMT**

**CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS**

Dr. Andreas KOPP  
Economiste en chef

Dr. Michel VIOLLAND  
Administrateur

Mrs. Julie PAILLIEZ  
Assistant

Mlle Françoise ROULLET  
Assistante

**DIVISION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS**

Mrs. Mary CRASS  
Administrateur Principal

## ÉGALEMENT DISPONIBLES

**Vandalisme, terrorisme et sûreté dans les transports publics urbains de voyageurs. Série CEMT – Table Ronde 123<sup>ème</sup>** (2003)

(75 2003 07 2 P) ISBN 92-821-0302-1

**Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales. Série CEMT – Table Ronde 124<sup>ème</sup>** (2004)

(75 2004 09 2 P) ISBN 92-821-2322-7

**L'intégration européenne des transports ferroviaires de marchandises. Série CEMT – Table Ronde 125<sup>ème</sup>** (2004)

(75 2004 06 2 P) ISBN 92-821-1320-5

**Les aéroports : des plaques tournantes multimodales. Série CEMT – Table Ronde 126<sup>ème</sup>** (2005)

(75 2005 03 2 P) ISBN 92-821-0340-4

**16<sup>ème</sup> Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Économie des Transports. 50 ans de recherche en économie des transports** (2005)

(75 2005 05 2 P) ISBN 92-821-2334-0

**Le temps et les transports. Série CEMT – Table Ronde 127<sup>ème</sup>** (2005)

(75 2005 04 2 P) ISBN 92-821-2332-4

**Systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport. Série CEMT – Table Ronde 128<sup>ème</sup>** (2005)

(75 2005 10 2 P) ISBN 92-821-2343-X

**L'offre de transports : les limites de la (dé)réglementation. Série CEMT – Table Ronde 129<sup>ème</sup>** (2006)

(75 2006 02 2 P) ISBN 92-821-2347-2

**Transport et commerce international. Série CEMT – Table Ronde 130<sup>ème</sup>** (2006)

(75 2006 13 2 P1) ISBN 92-821-1340-X

**Les transports et la décentralisation. Série CEMT – Table Ronde 131<sup>ème</sup>** (2006)

(75 2006 12 2 P1) ISBN 92-821-1344-2

*Vous pourrez recevoir par email des informations sur les nouvelles publications de l'OCDE*

*en vous inscrivant sur [www.oecd.org/OECDdirect](http://www.oecd.org/OECDdirect)*

*Vous pourrez les commander directement sur [www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop)*

*Vous trouverez des informations complémentaires sur la CEMT sur [www.cemt.org](http://www.cemt.org)*

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16  
IMPRIMÉ EN FRANCE  
(74 2007 02 2 P) ISBN 978-92-821-01162-2 – n° 55528 2007

## LA (DÉ)RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DES TAXIS

L'objectif de la Table Ronde était d'analyser la raison d'être de la libéralisation du secteur des taxis et l'expérience acquise dans les pays membres de l'OCDE et de la CEMT en matière de réglementation de la profession. Cette réglementation s'articule autour de plusieurs axes, à savoir l'accès au marché, les tarifs et la qualité des services.

Le débat conceptuel est arrivé à la conclusion que la thèse selon laquelle des restrictions à l'entrée du marché améliorent l'utilisation de la capacité n'est guère étayée par les faits. Au contraire, on peut alléguer que l'augmentation du nombre d'entrées dans la profession et les économies de densité qui en découlent, ainsi que la diminution des temps d'attente pour l'usager, justifient l'octroi de subventions à l'entrée.

La nécessité de réglementer les prix est fonction de la nature et de la structure du marché. Le fait que le client en quête d'un taxi doive prendre en charge les coûts de recherche et de transfert confère à l'exploitant un pouvoir considérable de fixation des prix. L'exploitation abusive de ce pouvoir de marché s'amplifie dans un cadre géographique inconnu ainsi que sur le marché des taxis hélés dans la rue. Sur les marchés où prédominent les taxis commandés par central téléphonique, les exploitants peuvent se faire une réputation de cherté ou de bas prix des prestations qui ouvre la possibilité d'une certaine concurrence par les prix. La qualité du service peut également jouer un rôle dans ce sens. La réglementation est d'autant plus nécessaire que le marché est anonyme. De même, les radio-taxis renforcent la fonction autorégulatrice de la concurrence, dès lors qu'ils aspirent à fidéliser la clientèle en se forgeant une bonne réputation.

Les expériences de déréglementation du secteur des taxis ont donné des résultats mitigés. Cela étant, lorsque le secteur a été libéralisé, les nouvelles entrées ont généralement été nombreuses, et ce à l'avantage des usagers étant donné la réduction concomitante des temps d'attente.

Les documents de référence ont été présentés par Mme Catherine Liston-Heyes (Université Holloway de Londres) et MM. Jon-Terje Bekken (TOI, Norvège), Peter Bakker (AVV, Pays-Bas) et Denis Cartier (Ministère des transports du Québec, Canada).

