Le Conseil de la concurrence rend un avis sur le secteur des taxis

Published on February 02, 2004

Saisi par la Fédération Nationale des taxis indépendants, le Conseil de la concurrence a rendu un avis sur les obstacles à la concurrence que pourraient constituer certains aspects de la législation régissant l'activité des chauffeurs de taxis.

En se substituant aux règles usuelles de la concurrence, la réglementation doit viser le même but : l'adaptation de l'offre à la juste satisfaction de la demande

Au-delà de la question posée et sans remettre en cause l'analyse donnée dans son avis n° 87-A-01 du 18 mars 1987 relatif à la réglementation des courses de taxi, dans lequel il a considéré que l'industrie du taxi « constitue un service d'intérêt collectif utilisant la voie publique », le Conseil a considéré qu'il convenait d'examiner plus généralement les moyens d'améliorer les services rendus par la profession dans le sens de l'intérêt des consommateurs.

Le Conseil constate, que faute de coordination des décisions entre communes limitrophes, la réglementation conférant au maire une compétence de principe pour la délivrance des autorisations de stationnement conduit à un cloisonnement géographique des secteurs d'intervention des taxis et à une restriction de l'offre.

En effet, si le stationnement d'un taxi peut être limité au territoire de la commune qui en a délivré l'autorisation, sa circulation s'opérera nécessairement sur un plus grand nombre de communes, limitrophes ou périphériques. Le périmètre communal ne constitue donc pas une zone économique pertinente pour le fonctionnement d'un service de taxis.

Le Conseil souligne qu'en se substituant aux règles usuelles de la concurrence, la réglementation doit cependant viser le même but : l'adaptation de l'offre à la juste satisfaction de la demande.

Cet objectif global recouvre plusieurs composantes :

- adapter, en volume, l'offre de taxis à la demande sur des zones géographiques économiquement pertinentes ;
- unifier les règles de prises en charge pour éviter la circulation des taxis à vide ;
- assurer la répartition harmonieuse des taxis à l'intérieur de ces zones et durant les diverses périodes de la journée, de façon à ne pas pénaliser une partie de la demande ;

Les voies d'amélioration du système

Plusieurs instruments de régulation pourraient être simultanément utilisés pour atteindre cet objectif :

- Le découpage de zones économiquement pertinentes de coopération entre communes pour la mise en place de services communs de taxis. Ces zones sont, de fait, déjà souvent observables : ville-centre et communes périphériques, territoire d'un central d'appel radio, zone de desserte d'un aéroport, etc… Cette reconnaissance pourrait être efficacement pilotée par l'autorité préfectorale.

- la révision du numerus clausus dans certaines communes :

  Dès lors qu'est définie la zone géographique sur laquelle l'exploitation économique d'un taxi est pertinente, la gestion du numerus clausus n'a de sens que globalement pour la zone et non commune par commune pour les communes de la zone. L'évolution du nombre des autorisations ne peut être opérée sans une vérification périodique de la satisfaction réelle des habitants de la zone quant à leur service de taxi.

L'évolution des prix sur le marché secondaire des licences est également un bon indicateur du degré de tension pouvant exister entre l'offre et la demande sur le marché du service de taxis. Dans les zones ou les prix sont très élevés par rapport aux moyennes nationales, les pouvoirs publics ne devraient pas hésiter à augmenter sensiblement le nombre des taxis en activité.

- l'amélioration de la cohérence des règles de prises en charge

Le Conseil est d'avis que, dans ces zones pertinentes faisant l'objet d'une gestion coordonnée des autorisations, rien ne s'opposerait à ce que deviennent entièrement uniformes le stationnement, la circulation et les règles de prise en charge ou de tarif d'approche et de retour des taxis des différentes communes de la zone.

- une modulation tarifaire plus fine et plus incitatrice

Le Conseil est d'avis que la structure tarifaire offre un moyen efficace pour corriger certaines imperfections couramment observées dues au manque ou à l'excès de l'offre de taxi en certains lieux ou à certaines heures.

D'une manière générale, il convient de tenir compte de la concentration des taxis sur certaines zones de prise en charge et pour certaines courses pour ajuster les tarifs et permettre à une partie de l'offre de se consacrer à des zones géographiques alternatives dans des conditions économiques viables. Cette utilisation de la souplesse tarifaire paraît plus rationnelle que le maintien d'un cloisonnement géographique inadapté et de restrictions à la prise en charge des clients pour obtenir un service effectif des zones périphériques.

La nécessité de mener des études statistiques concernant la demande ainsi que des enquêtes qualitatives régulières auprès des usagers

Il ne sera pas possible de procéder à ces adaptations sans mieux connaître l'activité réelle des taxis, aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif, ainsi que

la nature de la demande, y compris la demande potentielle non servie.

Pour cette raison, le Conseil de la concurrence déplore que le projet, lancé en 2000 par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, de mise en place d'indicateurs statistiques d'activité des taxis, n'ait pas abouti. Il encourage vivement la reprise de ce travail qui devrait être complété par des enquêtes de satisfaction auprès des usagers.

AVIS 04-A-04 DU 29 JANVIER 2004

relatif à une demande de la Fédération nationale des taxis indépendants concernant la réglementation de l'activité des taxis

Consulter le texte intégral

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contact us by e-mail