RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Avis n° 05-A-02 du 24 janvier 2005 relatif au projet de décret modifiant le décret n° 87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxi

Le Conseil de la concurrence (section I),

Vu la lettre en date du 7 décembre 2004 enregistrée le 7 décembre 2004 sous le numéro 04/0095 A, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence sur le fondement de l'article L. 410-2 du code de commerce, d'une demande d'avis portant sur un projet de décret modifiant le décret n° 87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxi ;

Vu les articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence et le décret 2002-689 du 30 avril 2002, fixant ses conditions d'application ;

La rapporteure, le rapporteur général et le commissaire du Gouvernement entendus lors de la séance du 12 janvier 2005 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

Introduction

1. La profession de chauffeur de taxi est soumise à un encadrement réglementaire particulièrement lourd qui se justifie par des impératifs socio-économiques et par le fait que cette activité d'intérêt collectif s'exerce sur la voie publique. La réglementation fixe ainsi les conditions d'accès à la profession, les conditions de délivrance des autorisations de stationnement sur la voie publique – qui font l'objet d'un *numerus clausus* –, les zones de prise en charge et les lieux de stationnement, les obligations, interdictions et droits des conducteurs ainsi que les tarifs des services rendus.

2. Historiquement, la loi du 13 mai 1937, organisant l'industrie du taxi afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et la sécurité de ce mode de transport, autorisait l'administration à réglementer le prix des courses. Le deuxième alinéa de l'article 1er de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, codifié à l'article L. 410-2 du code de commerce, prévoit, par exception au principe de liberté des prix des biens, produits ou services posé au premier alinéa du même article, que "*toutefois, dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'Etat peut réglementer les prix après consultation du Conseil de la concurrence*".

3. Sur ce fondement, le décret n° 87-238 du 6 avril 1987, réglementant le prix des courses de taxi, a été adopté après avis (n° 272) du Conseil de la concurrence rendu le 17 mars 1987. Le présent projet de décret, dont le champ d'application est limité à la région parisienne, a pour objet de modifier ce décret. Il est donc soumis pour avis au Conseil en application de l'ordonnance précitée.

I. Le cadre économique du projet de décret

4. Les composantes du tarif d'une course de taxi sont, ainsi, qu'il vient de l'être mentionné, définies par le décret n° 87-238 du 6 avril 1987. La tarification de ces composantes est, quant à elle, fixée par arrêté préfectoral. Chaque année, le ministre chargé de l'économie détermine l'évolution maximum de ces tarifs ; il appartient alors à chaque préfet d'établir, pour chaque département, les montants maximum applicables, les taxis étant libres de pratiquer des tarifs inférieurs à ces maxima.

A. LES COMPOSANTES DU TARIF D'UNE COURSE DE TAXI PARISIEN

5. Comme pour l'ensemble de la profession en France, le tarif d'une course de taxi parisien se décompose en trois éléments :

- les frais de prise en charge ;
- une indemnité horokilométrique, différente le jour (de 7 heures à 19 heures) de la nuit (de 19 heures à 7 heures) ;
- auxquels s'ajoutent, éventuellement, des suppléments (pour bagages, animaux, quatrième passager adulte et prise en charge dans les gares SNCF).

6. L'indemnité horokilométrique permet de combiner un mode de tarification proportionnel à la distance parcourue et un mode proportionnel au temps écoulé ou "*tarification en vitesse lente*", en dessous d'une certaine vitesse dite "*vitesse de conjonction*", égale au rapport du prix horaire sur le prix kilométrique. En dessous de cette vitesse, le compteur du taxi facture le temps passé ; au-dessus est facturé le kilométrage parcouru. Le passage de l'un à l'autre mode de tarification se fait automatiquement et instantanément.

B. LES ZONES DE TARIFICATION

7. Elles correspondent à des zones géographiques dans lesquelles le chauffeur applique un tarif spécifique A, B ou C :

- La zone parisienne (tarif A le jour, tarif B la nuit, les dimanches et jours fériés) couvre Paris *intra muros* ainsi que le boulevard périphérique ;

- La zone suburbaine (tarif B le jour, tarif C la nuit) comprend 80 communes ayant adhéré au statut des taxis parisiens dans les départements des Hauts de Seine (92), de Seine-Saint-Denis (93), du Val de Marne (94), les aéroports d'Orly et de Roissy ainsi que le parc des expositions de Villepinte ;
- La zone au-delà de la zone suburbaine (Tarif C).

C. LES TARIFS EN VIGUEUR

8. En application de l'arrêté interpréfectoral n° 2004-2203, les tarifs des taxis parisiens sont actuellement les suivants :

- Prise en charge : 2 euros ;
- Tarif A : tarif pour un kilomètre applicable pour une course en journée, de 7 heures à 19 heures du lundi au samedi inclus dans Paris *intra muros* boulevard périphérique inclus : 0,62 € ;
- Tarif B : tarif pour un kilomètre applicable pour une course dans Paris *intra muros* boulevard périphérique inclus la nuit du lundi au samedi inclus ou de jour et de nuit les dimanches et jours fériés et de jour dans la zone suburbaine : 1,06 € ;
- Tarif C : tarif pour un kilomètre, applicable pour une course de nuit dans la zone suburbaine et de jour et de nuit dans la zone au-delà de la zone suburbaine : 1,24 € ;
- Heure d'attente : 26,23 €.

9. Il en résulte, par calcul du rapport du prix horaire sur le prix kilométrique, les vitesses de conjonction suivantes :

En tarif A	26,23 / 0,62 = 42,31 km/h
En tarif B	26,23 / 1,06 = 24,75 km/h
En tarif C	26,23 / 1,24 = 21,15 km/h

10. Les tarifs peuvent ainsi être récapitulés dans le tableau ci-après, étant rappelé que, quel que soit le montant affiché au compteur, la somme à payer ne peut être inférieure à 5,10 €.

Tableau récapitulatif des tarifs en vigueur

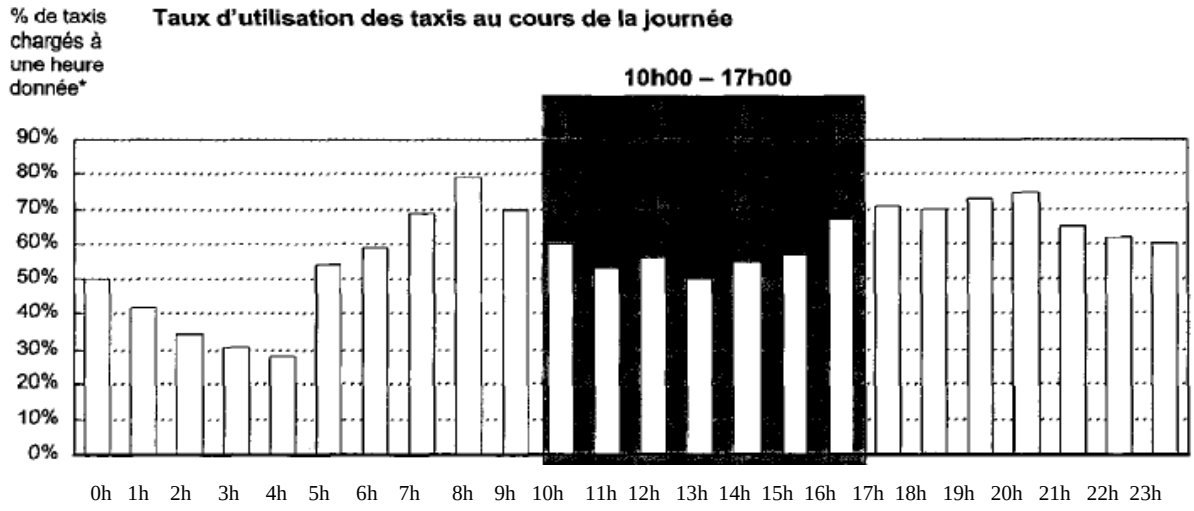
	Tarif de jour (de 7h à 19 h)	Tarif de nuit (de 19h à 7h + dimanche et jours fériés)
Zone urbaine (Paris + périphérique)	A = 0,62 €/km au-dessus de 42,31 km/h Tarification en vitesse lente (26,23€/h) en deçà	B = 1,06 €/km au-dessus de 24,75 km/h Tarification en vitesse lente (26,23€/h) en deçà
Zone suburbaine	B = 1,06 €/km au-dessus de	C = 1,24 €/km au-dessus de

(départements 92 + 93 + 94) + aéroports + Parc des expositions de Villepinte	24,75 km/h Tarification en vitesse lente (26,23€/h) en deçà	21,15 km/h Tarification en vitesse lente (26,23€/h) en deçà
Au-delà de la zone suburbaine	C = 1,24 €/km au-dessus de 21,15 km/h Tarification en vitesse lente (26,23€/h) en deçà	C = 1,24 €/km au-dessus de 21,15 km/h Tarification en vitesse lente (26,23€/h) en deçà

11. Par ailleurs, les tarifs applicables aux suppléments sont les suivants :

- Gare SNCF : 0,70 € ;
- Quatrième passager adulte : 2,60 € ;
- Animal : 0,60 € ;
- Bagage de plus de 5 kg ou objet encombrant : 0,90 € par unité.

12. Cette structure tarifaire conduit les chauffeurs de taxis à arbitrer entre course au tarif kilométrique et période d'attente sans garantir que l'incitation tarifaire conduira à des choix compatibles avec la structure de la demande. En pratique, on constate que la demande de taxis varie fortement selon les heures et les lieux desservis. Durant les heures de pointe dans les zones de trafic dense, le matin de 7 heures à 10 heures et le soir de 17 heures à 21 heures, sont constatées des situations de pénurie de taxis et à l'inverse, durant les "*heures creuses*", des situations où l'offre de taxis s'avère pléthorique. Le taux d'utilisation des taxis est ainsi compris entre 50 et 60 % entre 10 heures et 17 heures, comme l'illustre le graphique ci-après :



* Hors taxis en attente aux aéroports

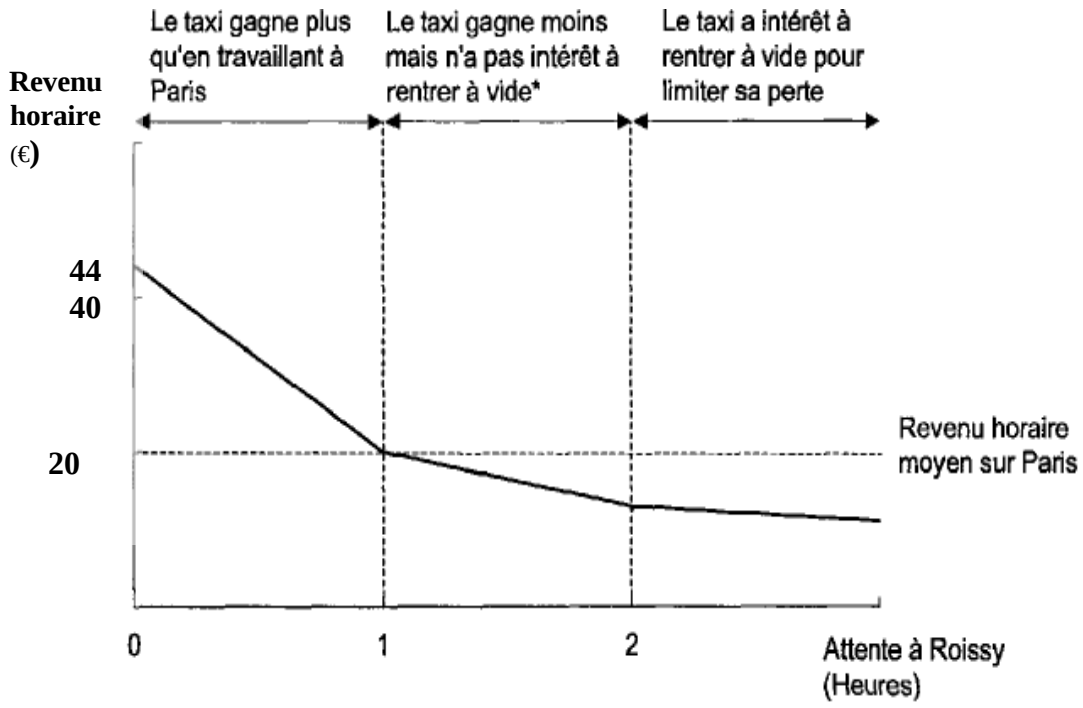
Source : Modèle Lincoln, Groupe de travail CODEV de la Ville de Paris

13. La tarification horokilométrique conduit à ce que le chauffeur de taxi est d'autant mieux rémunéré à l'heure de conduite que son taxi roule plus vite. La rémunération au temps

écoulé (en dessous de la vitesse de conjonction) permet cependant d'assurer au chauffeur une rémunération « plancher » lorsque son véhicule roule en dessous de cette vitesse. Cette méthode de tarification incite donc le chauffeur à sélectionner les tranches horaires où la circulation est fluide, où le parcours à une vitesse élevée est probable, ce d'autant plus que la réglementation limite le nombre d'heures quotidiennes durant lesquelles il est autorisé à travailler. A contrario, le chauffeur a parfois intérêt à ne pas rouler et à attendre pendant les heures d'embouteillage qui rendent la circulation particulièrement lente, alors qu'il s'agit précisément des heures de forte demande.

14. Cette structure de la tarification a donc pour conséquence d'accentuer fortement ces situations de déséquilibre entre l'offre et la demande. En effet, les courses longues vers les aéroports s'avèrent plus rémunératrices que les autres trajets, surtout en cas de circulation difficile. Ainsi, selon les calculs du Comité de développement économique durable de la Ville de Paris (CODEV) [1], en dessous de deux heures d'attente, il est économiquement plus rentable pour un taxi d'assurer une course entre un aéroport et Paris plutôt que d'être présent aux heures et aux lieux d'embouteillage, l'activité y étant économiquement peu rentable.

Revenu horaire d'une course de taxi entre l'aéroport de Roissy et Paris en fonction de l'attente à Roissy



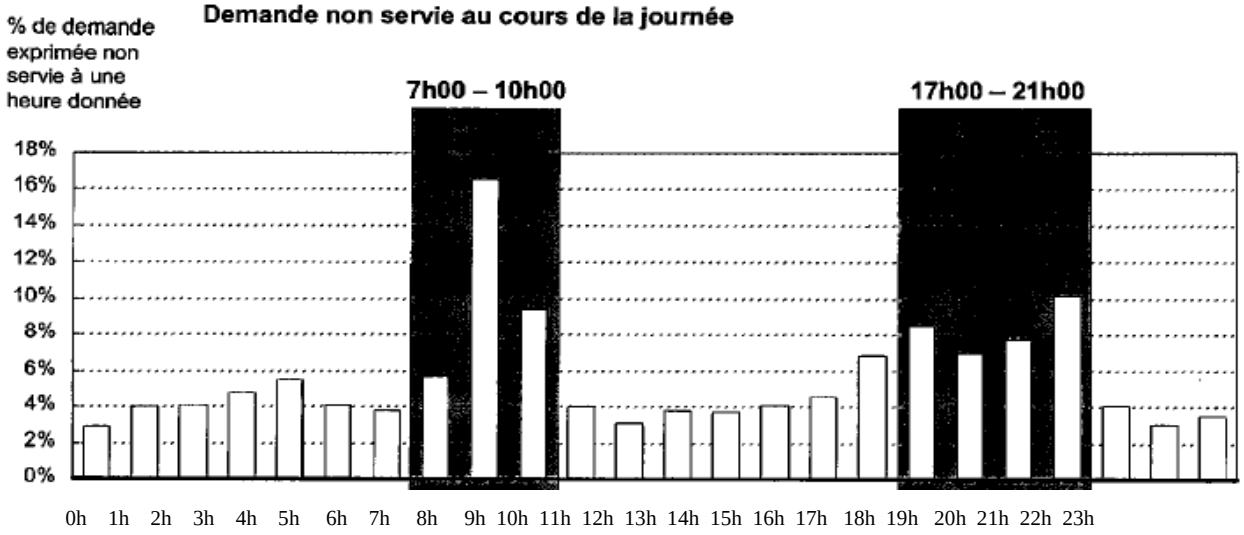
* Le coût d'un retour à vide est estimé à 1 heure de revenus (44 euros), ce qui équivaut à 45 minutes de trajet auquel s'ajoute le coût pour parcourir la distance Roissy-Paris.

Source : Aéroport de partis, G7, Gescop, Groupe de travail CODEV de la Ville de Paris.

15. Il en résulte un très mauvais ajustement entre l'offre et la demande, les taxis "*fuyant*" le centre de Paris aux heures de pointe alors que le stock de taxis aux aéroports excède de

[1] Organisme consultatif placé auprès du Maire de Paris.

beaucoup la demande. Ainsi, à 8 heures du matin, près de 30 % des taxis en attente se trouvent dans un aéroport, selon le CODEV, alors que c'est l'heure où la demande exprimée non servie serait la plus forte (plus de 16 %). Or, on ne peut prétendre que c'est une heure de grande affluence dans les aéroports, les arrivées et départs étant très équilibrés en nombre de passagers entre 8 heures et 17 heures. Le CODEV estime ainsi que, sur les 15 000 taxis parisiens existant, 9 000 sont en moyenne en circulation à un instant donné dont 2 000 à 3 000 sont situés dans les aéroports où ils attendent un client pendant deux à quatre heures.



Source : Modèle Lincoln, Groupe de travail CODEV de la Ville de Paris.

16. Cette situation insatisfaisante, tant au niveau des consommateurs que de la profession, a été dénoncée depuis de nombreuses années et a conduit à proposer une réforme de la tarification. Déjà, en octobre 1996, le Conseil national de la consommation, dans son rapport sur l'amélioration de la qualité des prestations et de la tarification des courses de taxi, notait que "*pour une majorité des professionnels parisiens, la clé de l'amélioration attendue était un système tarifaire qui inciterait les conducteurs à travailler au cœur des grandes agglomérations aux heures où la demande y est la plus forte et où les conditions de circulation sont les plus mauvaises*".

17. Plus récemment, le Conseil de la concurrence, dans son avis n° 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, a estimé 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 taxis en certains lieux ou à certaines heures, ou qui pourraient être observées au sein d'une zone pertinente (…). Cette structure tarifaire consiste en la possibilité de tarifer différemment selon l'heure, le jour ou la nature de la course (tarifs A, B, C, D, en la rémunération particulière des déplacements à vitesse lente et en l'octroi des suppléments de prise en charge en certains lieux et pour certains objets transportés.*" Le Conseil a considéré ainsi que "*la tarification en vitesse lente (prix proportionnel au temps) devait être prioritairement revue à la hausse afin d'inciter les entrepreneurs à ne pas réduire leur offre aux heures de pointe et d'imputer aux demandeurs un prix reflétant au mieux le coût de circulation dans les embouteillages, l'inefficacité économique qu'elle constitue et les nuisances qu'elle occasionne*".

18. Suivant cette recommandation et la demande des professionnels en ce sens, le présent projet de décret tend à réformer le système de tarification des courses des taxis parisiens en

introduisant de nouvelles règles afin de permettre un meilleur ajustement entre l'offre et la demande de taxis.

II. Le projet de décret soumis au Conseil

A. LE CONTENU DE LA RÉFORME PROPOSÉE PAR LE PRÉSENT PROJET DE DÉCRET

1. LA MODULATION DES TARIFS

19. L'article 1er du présent projet de décret tend à insérer, dans le décret n° 87-238 du 6 avril 1987, un nouvel article 2 *bis* ayant pour objet de définir des dispositions de tarification spécifiques aux taxis parisiens.

20. Le b) de ce nouvel article 2 *bis* donne la possibilité à l'autorité réglementaire de majorer le tarif de la course aux heures de pointe. Selon les informations transmises au Conseil, il est envisagé, dans l'arrêté qui sera pris pour l'application du présent décret :

- de créer au tarif B une tranche "*heure de pointe*" de 7 heures à 10 heures et de 17 heures à 21 heures du lundi au samedi ainsi qu'au tarif C le dimanche de 0 heure à 7 heures. La tranche A serait alors appliquée pour les "heures creuses" en semaine et le samedi de 10 heures à 17 heures ;
- de moduler le tarif horaire, actuellement unique et égal à 26,23 euros, en trois tarifs horaires A, B et C qui seraient fixés, respectivement, à 24,73 €/h, 27,73 €/h et 26,23€/h, soit une évolution, par rapport au tarif actuellement en vigueur, de – 5,72 % pour le tarif A, de + 5,72 % pour le tarif B et une stagnation pour le tarif C ;.
- de porter les tarifs kilométriques à 0,71 €/km pour le tarif A, 1,06 €/km pour le tarif B, 1,28 €/km pour le tarif C soit une évolution, par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, de +14,52 % pour le tarif A, de +3,23 % pour le tarif C et une stagnation pour le tarif B.

Récapitulatif des nouveaux tarifs envisagés dans le futur dispositif

	Tarif horaire		Tarif kilométrique	
	Actuel	Après réforme	Actuel	Après réforme
Tarif A	26,23€/h	24,73 €/h	0,62€/km	0,71 €/km
Tarif B	26,23€/h	27,73€/h	1,06€/km	1,06 €/km
Tarif C	26,23€/h	26,23 €/h	1,24€/km	1,28 €/km

21. Il en résulterait les nouvelles vitesses de conjonction suivantes :

	Vitesses de conjonction actuelles (A)	Vitesses de conjonction envisagées dans le futur dispositif	Evolution en %
En tarif A	42,31 km/h	24,73/0,71 = 34,83 km/h	- 17,68 %
En tarif B	24,75 km/h	27,73/1,06 = 26,2 km/h	+ 5,86%
En tarif C	21,15 km/h	26,23/1,28 = 20,5 km/h	- 3,07 %

2. L**A SIMPLIFICATION DES SUPPLÉMENTS TARIFAIRES**

22. Le a) du nouvel article 2 *bis***,** dont l'article 1er du présent projet de décret prévoit la création, propose de donner à l'autorité réglementaire la faculté de n'autoriser les majorations tarifaires que pour la prise en charge d'un quatrième passager ou d'un deuxième bagage dans le coffre. Cette disposition aurait donc pour effet de supprimer les suppléments actuellement applicables pour la prise en charge d'animaux, de supprimer la prise en charge dans les gares[2] et de limiter les suppléments pour bagages. L'objectif recherché est de banaliser les courses avec un bagage simple et de simplifier le dispositif des suppléments dans le sens d'une plus grande lisibilité pour le consommateur.

23. A ce sujet, il semble que la rédaction proposée ne soit pas complètement claire au regard de l'accord obtenu avec la profession. Le projet de décret prévoit, en effet, de n'autoriser une majoration tarifaire que « *pour le deuxième bagage* », ce qui peut être interprété comme instaurant une prise en charge gratuite du troisième bagage et des suivants. Or, l'accord obtenu avec les représentants de la profession vise à autoriser le supplément *« à partir du deuxième bagage »*, formulation pouvant être interprétée comme autorisant la majoration pour chaque bagage à partir du deuxième. La rédaction du projet de décret devrait donc être améliorée pour lever toute ambiguïté.

24. Par ailleurs, l'article 1er du décret n° 87-238 précité relatif aux règles applicables aux suppléments, qui demeurera applicable aux taxis non parisiens, prévoit de manière impérative l'existence de suppléments pour la prise en charge d'une quatrième personne adulte, d'un animal ou d'un bagage et donne la faculté de prévoir un supplément pour les prises en charges dans les gares, ports, et aéroports. Enfin, par souci de cohérence avec l'article 1er du décret précité, il serait souhaitable d'indiquer, dans le présent projet de décret, que le supplément pour la prise en charge d'un quatrième passager concerne une personne "adulte". Par ailleurs, on remarque, dans le projet d'arrêté qui fixera les nouveaux tarifs, qu'il est envisagé de porter de 2,60 € à 2,70 € le supplément pour le quatrième passager, soit une hausse sensible de 3,9 % de ce supplément.

25. Les modifications proposées vont donc dans le sens d'une simplification du dispositif des suppléments, favorable aux consommateurs, mais on peut s'interroger sur la seule faculté qui est donnée à l'autorité réglementaire de mettre en place ce nouveau régime des suppléments, une rédaction plus affirmative paraissant plus à même d'aboutir à une harmonisation des pratiques.

[2] Le supplément pour prise en charge dans les aéroports n'existe pas pour les taxis parisiens.

3. LA MODIFICATION DU CONTENU DE LA COURSE DE RÉFÉRENCE

26. Cette course de référence a un double objet :

- d'une part, elle sert de base à l'évolution maximale des composantes du tarif des courses de taxi fixée chaque année par le ministre chargé de l'économie ;
- d'autre part, elle est intégrée dans le calcul de l'indice des prix.

27. Sa définition actuelle (course de jour de 7 km, ayant comporté six minutes d'attente ou de marche ralentie) ne correspond pas à la réalité de l'activité moyenne des taxis parisiens. Pour pallier cet inconvénient, l'article 3 du présent projet de décret propose d'insérer un nouvel article 3 *bis* au décret n° 87-238 du 6 avril 1987, ayant pour objet de définir une nouvelle course de référence spécifique aux taxis parisiens définie comme une course de 7 km comportant :

- la prise en charge ;
- 1 kilomètre au tarif de jour en semaine ;
- 4 kilomètres au tarif de nuit ou en heure de pointe en semaine à Paris ;
- 2 kilomètres au tarif de nuit hors de Paris ;
- 5 minutes au tarif de jour en semaine à Paris ;
- 12 minutes au tarif de nuit en semaine dans Paris ;
- 3 minutes au tarif de nuit hors Paris.

28. Cette définition, fondée sur une hypothèse de répartition actuelle de leurs recettes, correspondrait mieux à la réalité de la course moyenne des taxis parisiens et devrait donc permettre une évolution annuelle de la tarification plus conforme à l'activité économique du secteur. Mais, force est de constater qu'elle n'est appuyée sur aucune mesure quantitative de l'activité réelle des taxis qui permettrait d'en apprécier la pertinence.

4. LA CONSOLIDATION JURIDIQUE D'UN MINIMUM DE FACTURATION

29. Un arrêté ministériel du 2 octobre 2000 relatif aux tarifs des courses de taxi a donné la possibilité aux chauffeurs de taxi de facturer une course à un tarif minimum de 5,10 €.

30. L'article 2 du présent projet de décret, qui tend à compléter l'article 3 du décret n° 87-238 du 6 avril 1987, permet de consolider juridiquement cette règle en lui donnant force décrétale en confiant au ministre chargé de l'économie le pouvoir de fixer le "*tarif minimum, supplément inclus, susceptible d'être perçu pour une course*".

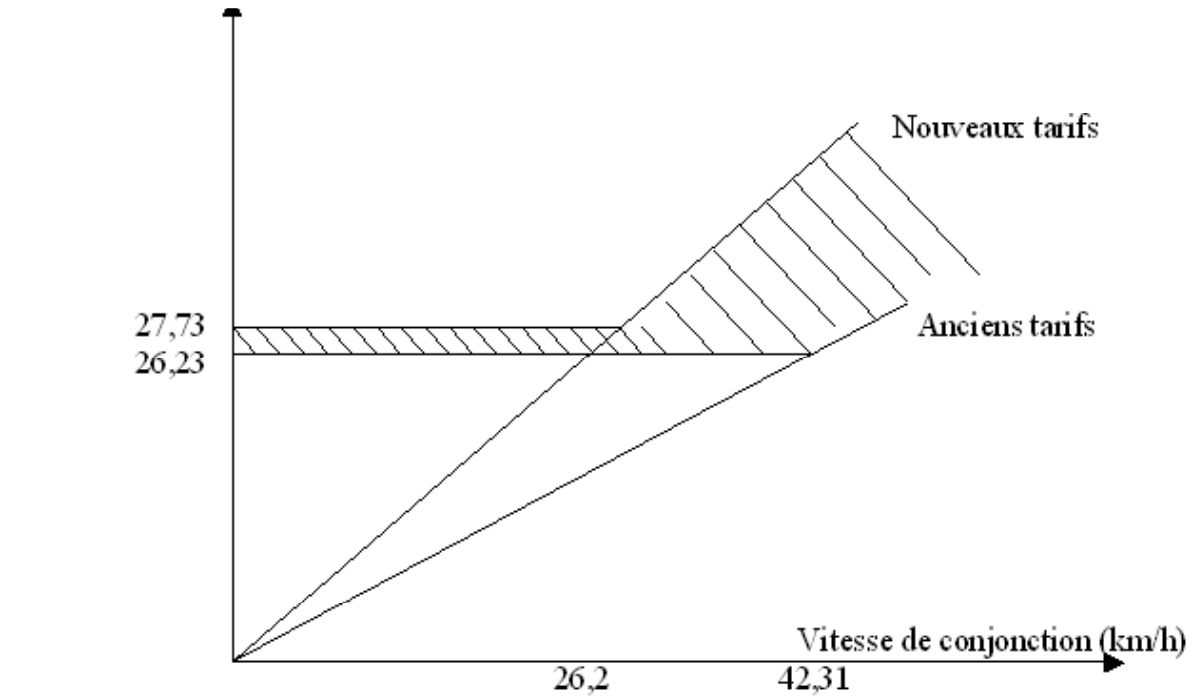
B. L'IMPACT DE CETTE RÉFORME

1. L'IMPACT ÉCONOMIQUE

31. La comparaison du prix du taxi en fonction de la vitesse du véhicule selon les anciens et les nouveaux tarifs montre que le projet de réforme repose sur deux modifications de nature différente : d'une part, une hausse générale des tarifs A, B et C, soit par une majoration de la rémunération à l'heure (tarif B), soit par une majoration de la rémunération à la distance parcourue (tarifs A et C) et, d'autre part, une modification structurelle autorisant la rémunération des courses *intra muros* aux heures de pointe au tarif B.

32. Cette innovation serait fortement incitative à l'exploitation d'un véhicule pendant ces périodes. En ce qui concerne la "*désincitation*" à travailler en heures creuses, on peut observer qu'elle est uniquement due à la baisse du tarif horaire, lequel est vraisemblablement peu utilisé, la circulation étant fluide durant ces tranches horaires. Le graphique ci-après permet de visualiser le gain économique attendu pour un chauffeur qui offre ses services aux heures de pointe. Ce graphique montre que la nouvelle tarification est plus favorable aux chauffeurs que l'ancienne en niveau (c'est notamment le cas lorsque la vitesse est inférieure à la vitesse de conjonction) mais aussi qu'elle procure des gains plus rapides pour les vitesses supérieures à la vitesse de conjonction. La zone hachurée représente l'incitation nouvelle à conduire en heures de pointe apportée par la présente réforme.

Tarifs *intra muros* en heures de pointe



33. Le Conseil estime que le rééquilibrage de l'offre et de la demande par l'amélioration du volume de l'offre à Paris aux heures de pointe n'est pas de nature à provoquer de situation de pénurie dans les aéroports et permettra, sans aucun doute, d'accroître le niveau de satisfaction des consommateurs.

34. En revanche, il n'a pas à se prononcer sur l'opportunité d'une revalorisation générale des tarifs A, B et C. Il note, cependant, que l'état déficient de l'information disponible sur l'équilibre économique du secteur ne permet ni de juger si cette hausse est réellement nécessaire, ni d'évaluer les effets que l'on peut en attendre sur les revenus des chauffeurs et sur le coût pour le consommateur. On mesure ici la difficulté d'instaurer une telle régulation tarifaire sans données fiables sur le comportement des consommateurs, notamment les élasticités prix de la demande selon le type de course.

35. La nouvelle grille tarifaire qu'il est envisagé d'appliquer conduira, selon la fiche d'impact transmise au Conseil par le Gouvernement, à une augmentation moyenne des tarifs des courses de taxis de 3,5 %. Cette hausse est à mettre en parallèle avec la hausse annuelle de 3,2 % des tarifs qu'il était envisagé d'appliquer en 2005 sans tenir compte de la présente réforme, afin d'intégrer, notamment, la hausse des prix du carburant.

36. Il semble que cette prévision d'augmentation moyenne de 3,5 %, établie par le Cabinet McKinsey pour le compte du CODEV, correspond à une fourchette basse en l'absence de statistiques fiables et précises sur l'activité des taxis parisiens. En outre, ce même cabinet prévoit que la hausse des tarifs des courses en heures pleines serait de l'ordre de 10 %, tandis que les tarifs des courses en heures creuses connaîtraient une baisse de 2 %. Il en ressort une forte incertitude sur l'augmentation moyenne des tarifs des courses de taxis, qui pourrait être sensiblement supérieure à l'estimation donnée de 3,5 %.

37. S'agissant de l'impact sur l'activité des taxis parisiens, on peut regretter qu'aucune simulation ne soit disponible sur l'augmentation attendue du nombre de courses que cette réforme devrait susciter en rendant plus attractives les courses dans le centre de Paris aux heures de pointe et en permettant ainsi de répondre à une demande jusqu'alors insatisfaite. Cette hausse du nombre de courses à des tarifs plus attractifs devrait en effet améliorer sensiblement le revenu des chauffeurs de taxis parisiens.

38. A cet égard, le Conseil regrette vivement que l'étude d'impact transmise à l'appui du présent projet de décret ne soit pas fondée sur une étude du volume de l'offre et de la demande, sans laquelle une estimation économique de l'impact de la réforme des tarifs est impossible. On relève également qu'aucun impact sur l'emploi global dans la profession n'est attendu, le *numerus clausus* des licences de taxis n'étant pas modifié.

2. L'ACCUEIL RÉSERVÉ À CE PROJET

39. Sous réserve de quelques éléments mineurs, le présent projet de décret fait l'objet d'un accueil extrêmement favorable de la part de la profession, de la Préfecture de Police et de la Ville de Paris. Une réunion s'est ainsi tenue, le 8 octobre 2004, sous la présidence du directeur général de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) qui a réuni les représentants de la Mairie et de la Préfecture de Police de Paris, le CODEV ainsi que l'ensemble des organisations

professionnelles concernées[3]. Un relevé de conclusions a permis de dégager un accord général sur les axes de la réforme et la nouvelle grille tarifaire prise en application de celle ci en 2005.

III. Conclusion

40. Le Conseil émet un avis favorable sur le projet de décret qui lui est soumis. Ce projet va en effet dans le sens d'une modulation tarifaire plus incitative, que le Conseil appelait de ses vœux dans son avis précité du 29 janvier 2004, de nature à permettre un meilleur ajustement de l'offre et de la demande. De fait, en modifiant la structure des tarifs des taxis parisiens, qui se traduira par une augmentation des tarifs des courses dans Paris *intra muros* aux heures de pointe, les chauffeurs seront incités à rechercher une demande non satisfaite ou à révéler une demande potentielle jusqu'alors négligée.

41. Le Conseil considère, néanmoins, que cette réforme de la tarification ne suffira pas à régler le problème de la pénurie de taxis sur Paris et sa proche banlieue. Il insiste sur la nécessité d'agir sur l'ensemble des éléments d'équilibrage de l'offre et de la demande, au premier rang desquels se trouve le *numerus clausus*. Il rappelle que seule une action développée dans plusieurs directions, portant conjointement sur tous les paramètres d'ajustement de l'offre et de la demande, sera de nature à rééquilibrer le marché considéré.

42. S'agissant du *numerus clausus*, le Conseil note avec regret que l'objectif de créer, d'ici 2007, 1 500 autorisations de stationnement supplémentaires a pris du retard en dépit de la volonté affichée par les pouvoirs publics en ce sens[4]. Le Conseil considère que le niveau des prix de revente des autorisations de stationnement des taxis parisiens qui est, à l'instar des prix pratiqués dans la commune de Cannes, le plus élevé de France avec des cessions à titre onéreux se négociant autour de 150 000 €, témoigne, à l'évidence, de l'insuffisance globale du nombre de taxis dans la région parisienne. Dans ces conditions, le Conseil estime que le maintien, voire le développement du nombre de voitures de place constitue la seule alternative possible en l'absence de l'augmentation du nombre des autorisations de stationnement.

43. Le Conseil rappelle que le prix des licences sur le marché secondaire constitue un indicateur indirect de l'adéquation ou de l'inadéquation de l'offre à la demande. L'évolution à la hausse de ce prix révèle donc que les acteurs économiques reconnaissent une rentabilité élevée à l'activité de taxi dans la zone considérée, cette appréciation de rentabilité révélant, à Paris et dans sa proche banlieue, une rareté de l'offre qui permet une relative sélection des courses les plus rentables. Or, l'attribution de nouvelles autorisations à titre gratuit par les pouvoirs publics soulève des questions dans la mesure où elle favorise

[3] La Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT), la Chambre syndicale des sociétés coopératives de taxis de la région parisienne (GESCOP), le Syndicat des centraux radio parisiens (SCR), l'Union nationale de l'industrie du taxi (UNIT), le Syndicat des petites et moyennes entreprise du taxi et la Chambre syndicale des cochers chauffeurs de voitures de place.

[4] Le Préfet de Police de Paris avait décidé, par l'arrêté n° 2003-15376 du 2 avril 2003, d'augmenter de 14 900 à 15 000 le nombre maximum de taxis parisiens puis, par l'arrêté n° 2004-17075 du 27 janvier 2004, de porter ce nombre à 15 100.

leurs bénéficiaires par rapport à ceux qui ont acquis très chèrement la même autorisation sur le marché secondaire des licences. A l'inverse, revenir sur la faculté, donnée au titulaire d'une licence par la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995, de présenter un successeur à titre onéreux[5] afin de rendre incessibles ces autorisations, conduirait à des situations spoliatrices et inéquitables. C'est pourquoi le Conseil estime qu'une gestion économiquement efficace et socialement équitable du *numerus clausus* impose que soit étudié et mis en place un dispositif ayant pour objet d'une part, de mettre fin à aux discriminations que provoque l'attribution de licences gratuites et, d'autre part, d'éviter que les entrepreneurs ne perdent la valeur de leurs licences acquises à un prix élevé.

44. Par ailleurs, le Conseil réitère sa demande concernant la mise en place d'un outil statistique de suivi et d'enquête de l'activité des taxis en association avec la profession afin d'évaluer l'état de l'offre et de la demande. Cette demande est aujourd'hui une nécessité impérieuse et urgente avec la mise en oeuvre de la présente réforme, afin d'en mesurer exactement l'impact économique ainsi que l'indice de satisfaction des consommateurs. De fait, il n'est pas possible de vérifier la meilleure adaptation de l'offre et de la demande, objectif poursuivi par la réforme, sans disposer d'une meilleure connaissance de l'activité réelle des taxis parisiens en termes tant quantitatifs que qualitatifs. Le Conseil observe, de manière générale, qu'il est vain de réglementer un secteur économique sans les moyens techniques pour mesurer les effets de la réglementation. En conséquence, le Conseil demande aux pouvoirs publics de mettre en place rapidement cet outil statistique en concertation avec la profession et dans le respect des règles de la déontologie statistique, en particulier la confidentialité des informations recueillies vis à vis de l'autorité de police ou de contrôle. A défaut, le Conseil recommande de diligenter des enquêtes directes auprès de toutes les centrales de réservation des taxis.

45. Si les résultats positifs de cette réforme devaient être confirmés, le Conseil souhaite qu'elle soit rapidement étendue sur l'ensemble du territoire, tout au moins dans les grandes agglomérations où les problèmes d'inadéquation de l'offre et de la demande sont semblables.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Correa de Sampaio, par M. Nasse, vice-président, présidant la séance, M. Bidaud et Mme Pierrette Pinot, membres.

Le rapporteur général,	Le vice-président
Thierry Dahan	Philippe Nasse

© Conseil de la concurrence

[5] A condition d'avoir exercé son activité pendant au moins cinq ans, ce délai étant porté à quinze ans (sauf décès du titulaire) pour la première cession d'une autorisation obtenue gratuitement.