

# Indemniser les taxis pour révolutionner le transport des personnes en France

Par Romain Perez et Jacques Armand<sup>1</sup>

Le 17 mars 2016

*Faut-il indemniser les artisans taxis pour le préjudice que risque de leur causer la libéralisation du secteur ? Jusque récemment<sup>2</sup>, la question est demeurée tabou aux yeux des pouvoirs publics. D'abord parce que les licences sont des actifs détenus à titre privé, l'Etat les ayant cédées gracieusement. Ensuite, parce que leur valorisation semble davantage être le fait de la spéculation que d'une quelconque rationalité économique. Enfin, parce que les citoyens comprendraient mal qu'un État désargenté utilise ses maigres ressources pour indemniser les taxis.*

*Pourtant, les licences sont le produit d'une culture réglementaire ancienne, et l'Etat porte en cette matière une responsabilité historique. Elles sont le prix que les taxis ont dû payer pour exercer leur métier, et accéder au numerus clausus étroitement contrôlé par l'administration. Ainsi, la responsabilité des pouvoirs publics dans la constitution du marché des licences n'est pas étrangère à la colère des taxis, et contraint les gouvernements successifs à poursuivre des objectifs contradictoires, entre modernisation du secteur et préservation de la rente des taxis.*

*Cette étude analyse les moyens par lesquels l'hypothèque des licences pourrait être levée, et l'incidence que cela pourrait avoir sur le développement du transport des personnes en France. Elle montre que l'indemnisation des taxis à hauteur de la valeur historique d'acquisition des licences par la profession dans son ensemble jouerait un rôle essentiel dans la transition du cadre réglementé vers la nouvelle économie du secteur. Elle identifie un montage par lequel des cotisations des professionnels du transport de personnes seraient utilisées pour rembourser les licences. Ces*

Synthèse

<sup>1</sup> Romain Perez est économiste et coresponsable du pôle économie de Terra Nova. Jacques Armand est le pseudonyme d'un fonctionnaire spécialiste des questions de transport. Les auteurs adressent leurs remerciements aux contributeurs ayant permis la réalisation de cette étude, en particulier à Thierry Pech, Richard Darbéra, Ludovic Péran et Lionel Janin.

<sup>2</sup> Pour la première fois, un rapport public, le rapport Grandguillaume (2016), a évoqué la mise en place d'un fonds de garantie de cessation d'activité permettant de prémunir les artisans taxis des effets de la dévalorisation des licences.

*cotisations resteraient supportables pour l'activité, le remboursement des licences étant amorti sur une période longue.*

*L'indemnisation des titulaires des licences, dès lors qu'elle est faite sur la base de leur valeur historique d'acquisition, et qu'elle n'a pas d'implications pour les finances publiques, permettrait un déblocage rapide des négociations entre VTC et taxis, et ouvrirait la porte à une remise à plat du secteur. Une telle approche serait gagnante pour toutes les parties concernées, se traduisant à terme par un développement rapide de l'activité et un rattrapage de l'économie française vis-à-vis de ses homologues occidentales qui appliquent déjà le modèle concurrentiel au secteur du transport des personnes.*

La libéralisation du transport des personnes en France remet en cause le modèle économique des taxis. Elle vient réduire le privilège économique du quasi-monopole dont jouissait la profession, les VTC ayant de fait la faculté de répondre aux demandes de clients dans des conditions très proches de celles des taxis, grâce aux applications de géolocalisation. Surtout, elle compromet la valeur future des licences, qui sont la contrepartie dont ont dû s'acquitter les taxis pour accéder au *numerus clausus*. Dans un contexte marqué par une baisse de l'activité et une incertitude croissante sur l'avenir du secteur, le développement des VTC risque de s'accompagner d'une érosion rapide de la valeur des licences des taxis.

Ainsi, ce ne sont pas tant les revenus que tirent les artisans taxis de leurs courses qui sont menacés par la libéralisation du secteur, mais bien les revenus financiers associés à l'évolution du prix de vente des licences. Or ces plus ou moins-values financières réalisées sur les licences sont essentielles dans le modèle économique des taxis. Du fait du prix initial d'acquisition des licences, qui atteignaient en 2015 près de 250 000 euros pour Paris, leur dépréciation risque d'exposer certains à des situations de défaut. En conséquence, les risques financiers encourus du fait de la libéralisation poussent la profession à s'opposer à tout prix à toute réforme d'ensemble du secteur.

La complexité du modèle économique des taxis place donc les pouvoirs publics face à un dilemme sans issue apparente. D'un côté, le constat de la pénurie de l'offre, et de la nécessité d'augmenter le nombre d'acteurs dans le secteur du transport des personnes est assez largement partagé, en particulier depuis la publication du rapport Attali en 2008. De l'autre, le constat de la responsabilité de l'Etat dans la constitution du marché des licences des taxis s'impose du fait du contingentement qu'il a imposé à la profession de longue date. Il lui est donc difficile d'ignorer les revendications des taxis, qui par ailleurs disposent d'une capacité non négligeable de blocage de la circulation urbaine. Si bien que les gouvernements successifs s'efforcent de maintenir des restrictions importantes sur les concurrents des taxis - voitures de grande remise hier, et VTC aujourd'hui - de manière à empêcher indirectement l'éclatement de la bulle spéculative qui s'est formée sur les licences de taxis.

Jusqu'à récemment, la question de l'indemnisation des taxis a été soigneusement éludée par les différents gouvernements, aussi bien que par les rapports officiels ayant traité de la réforme du secteur du transport des personnes en France. L'avenir des licences a été traité comme une question subalterne, voire tabou. D'abord parce qu'elle relève d'affaires privées, les licences ayant été à l'origine distribuées gratuitement, et échangées ensuite à titre onéreux entre taxis. D'aucuns jugent même choquant que l'Etat soit mobilisé pour remédier aux déboires des entrepreneurs taxis plutôt que d'autres entrepreneurs confrontés eux aussi à des situations de crise. Ensuite parce que les pouvoirs publics anticipent que tout effort d'indemnisation se traduira a priori par une hausse de l'endettement public, laquelle n'est pas envisageable dans le contexte de consolidation budgétaire.

Dans les faits, cette approche, fondée sur le déni des enjeux financiers relatifs à la libéralisation du secteur, s'est avérée insatisfaisante pour l'ensemble des parties concernées. Pour les taxis, les perspectives demeurent défavorables et le prix des licences risque fort de diminuer, poussant les artisans les plus endettés dans une situation intenable. Pour les VTC, les restrictions administratives, les incertitudes et la stigmatisation subie dans le débat public s'avèrent par ailleurs pesantes. Leur

déploiement fait chroniquement l'objet de blocages gouvernementaux, au gré des coups de force menés par les taxis. Pour l'Etat, la situation est délicate également, les tensions sociales traduisant un affaiblissement de l'autorité publique dans ce dossier. Enfin, pour les usagers, les restrictions légales pesant sur l'offre, et donc sur les prix, demeurent préjudiciables, en particulier dans les zones les moins bien servies par les taxis.

En février 2016, un rapport commandé par le gouvernement au député Laurent Grandguillaume a proposé pour la première fois que soit mis en place un fonds de garantie « de cessation d'activité » permettant aux artisans taxis d'obtenir des compensations financières en cas de dévalorisation de leur licence. L'avenir de cette proposition demeure incertain, le financement du fonds étant problématique en période de disette budgétaire<sup>3</sup>. Mais elle atteste de la nécessité de changer d'approche, et d'intégrer la question des licences aux négociations sur la modernisation du secteur du transport de personnes.

Que se passerait-il en effet si, une fois contourné l'obstacle budgétaire, les taxis pouvaient être indemnisés au niveau de la valeur d'acquisition historique de leurs licences ? La dissociation des enjeux patrimoniaux des autres enjeux relatifs à la régulation du secteur du transport des personnes en France permettrait-elle aux pouvoirs publics de sortir du dilemme auquel ils sont confrontés depuis les premières tentatives de libéralisation ? Pourrait-on envisager alors une véritable remise à plat des règles du jeu, comme le sous-entendent les syndicats de taxis, qui ont fait du dédommagement pour les licences un préalable à toute refondation du cadre réglementant le secteur ?

Cette étude vise à analyser le rôle que pourrait jouer l'indemnisation des titulaires des licences de taxis dans la résolution du conflit entre taxis et VTC, et dans la modernisation du secteur du transport des personnes en France. Elle entend aussi identifier les options envisageables pour procéder à une indemnisation de bon niveau, en prenant en compte les principes d'équité et de neutralité budgétaire indispensables au succès de l'opération.

---

<sup>3</sup> Notons également que cette proposition, qui aurait été validée par les différents ministères concernés par ce secteur, n'apporte pas de remède aux causes de la baisse du prix des licences. Elle repose sur le maintien du taxi comme mode de transport dominant, ce qui est contradictoire avec la tendance du marché et les intérêts économiques du secteur. Elle permettrait donc d'alléger la tension financière, mais maintiendrait le clivage de l'activité qui est à l'origine du blocage économique du secteur.

# 1 - LE SYSTEME DES LICENCES DE TAXIS A PERDU SA RAISON D'ETRE ECONOMIQUE

## 1.1 - LE CONTINGEMENT DE L'OFFRE ETAIT JUSTIFIE DU FAIT DES DEFAILLANCES DE MARCHE PROPRES AU SECTEUR DU TRANSPORT DES PERSONNES

Dans une situation de concurrence pure et parfaite, les marchés sont efficaces, et l'intervention publique pour encadrer l'offre ou la demande s'avère inutile, voire contreproductive. A l'inverse, l'existence d'imperfections ou de défaillances de marché rend nécessaire l'intervention publique. Ainsi, l'histoire de la régulation du secteur du transport des personnes est étroitement liée aux imperfections de marché propres à cette activité économique.

La première défaillance (Fernandez, 2006) tient à l'existence d'une incertitude informationnelle pour le client, comme pour le chauffeur, sur l'équilibre du marché. En l'absence de moyens de télécommunication moderne (téléphone ou application mobile), l'information sur l'offre disponible est parcellaire, ce qui place le client dans une situation de vulnérabilité potentielle. Ainsi, un client a peu de chances de trouver un taxi dans une zone excentrée, ou aux heures de nuit, et, si les tarifs n'étaient pas réglementés, le coût de la course pourrait alors devenir prohibitif. A l'inverse, un client isolé face à une multiplicité de voitures disponibles serait en position de force pour négocier un tarif favorable, si les tarifs étaient flexibles.

L'incertitude informationnelle propre aux relations entre clients et chauffeurs dans la rue tend donc à créer des situations de monopole ou de monopsonne : si le client est seul face à un taxi, sans alternative immédiatement disponible, il dépend d'une offre unique et sa vulnérabilité l'expose à une tarification « de monopole », c'est-à-dire à une sur-tarification de la part du chauffeur. A l'inverse, s'il est seul face à plusieurs chauffeurs, c'est un prix potentiellement inférieur au prix d'équilibre qu'il obtiendra, étant en situation de monopsonne, au risque de compromettre la rentabilité de l'activité.

A cette première défaillance relative à la transparence de l'information disponible sur les prix, l'offre et la demande, s'ajoute une incertitude quant à la qualité du service. Sans régulation publique, le client n'a pas de moyen de s'assurer que le véhicule dans lequel il circule est sûr, ou que le chauffeur n'est pas un dangereux criminel...

Cette double défaillance de marché se traduit par des coûts de transaction élevés, qui affectent l'efficacité du marché et rendent nécessaire l'intervention publique. Ainsi dès l'époque de Louis XIV<sup>4</sup> s'établit une réglementation visant à réduire ces coûts de transaction, en imposant des tarifs administrés aux « voitures de place », qui stationnent sur les places publiques et croisent dans les rues à la recherche de clients (Darbéra, 2013). En parallèle, se développent les courses à la commande, assurées par les « voitures de remise »<sup>5</sup>. Ces dernières faisaient l'objet de tarifs libres,

---

<sup>4</sup> La première réglementation de la maraude remonte à la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, et avait permis de limiter le nombre de fiacres en circulation sur la voie publique.

<sup>5</sup> A cette distinction entre « voitures de place » et « voitures de remise », s'ajoute une seconde, ancienne également, entre voitures de « petite remise » et voitures « de grande remise ». Elle fut remise au goût du jour par un décret de

car elles n'étaient pas autorisées à chercher des clients sur la voie publique. Ainsi, leur activité ne générait pas les incertitudes économiques propres à la « maraude », c'est-à-dire à la rencontre aléatoire dans la rue d'un chauffeur et d'un client.

A la réglementation des tarifs des voitures de place, et des taxis par la suite, s'est ajoutée celle de l'offre disponible. Administration des tarifs et contingentement de l'offre participaient d'une même approche : contrôler un marché par nature opaque et fluctuant. Les chauffeurs de taxi ne pouvant négocier leur tarifs, et perdant de ce fait nombre de courses, le régulateur devait leur assurer un minimum d'activité, en restreignant l'accès à la profession. C'est dans cette perspective qu'a été mis en place un strict contingentement des « autorisations de stationnement », dénomination administrative des licences des taxis. Le *numerus clausus* des licences est donc le produit d'une logique régulatrice visant à compenser les défaillances du marché du transport des personnes, en particulier pour les transactions ayant lieu dans l'espace public.

La constitution d'un marché pour la revente de ces licences, cédées initialement à titre gratuit par l'administration, s'inscrit également dans cette logique. Dès lors que l'offre se trouve contingentée et que l'administration des tarifs garantit des revenus significatifs, une rente apparaît. Le coût d'acquisition des licences est la contrepartie de cette rente instituée par le régulateur. Elle est proportionnelle au privilège économique octroyé aux taxis, qui bénéficiaient jusqu'à la libéralisation du secteur d'une double garantie publique, portant sur les tarifs aussi bien que sur l'absence de concurrence directe.

## **1.2 - L'EVOLUTION TECHNOLOGIQUE A PERMIS DE REMEDIER AUX DEFAILLANCES QUI JUSTIFIAIENT AUPARAVANT LE STRICT ENCADREMENT DU SECTEUR**

### **L'avènement de la radiotéléphonie**

Les évolutions technologiques à partir des années 1960 vont progressivement remédier aux défaillances de marché du secteur, en établissant la transparence nécessaire à la réalisation d'un équilibre optimal de l'offre et de la demande.

Le développement de la radiotéléphonie et la démocratisation du téléphone vont permettre une première avancée en ce sens. Avec le téléphone, il n'était en effet plus besoin d'aller chercher les voitures dans leur remise, un simple appel suffisait pour commander une course. Par ailleurs, la radiotéléphonie offrait la possibilité de contacter les chauffeurs en dehors de leur base, et donc de se renseigner sur leur localisation et leur disponibilité. Les voitures de petite remise pouvaient rivaliser directement avec les taxis.

Toutefois, le téléphone nécessite la médiation d'un opérateur téléphonique, et un délai de prospection auprès des différentes entreprises offrant ce type de services, si bien que les coûts de transaction demeurent significatifs. Surtout, l'avènement de la radiotéléphonie a engendré un conflit

---

1955, qui définissait les voitures de grande remise comme « des voitures de tourisme de luxe », offrant aux passagers « les conditions de confort et les aménagements intérieurs, la puissance et la rapidité réclamés par la clientèle internationale ».

entre les taxis et le secteur libéral de la petite remise, les premiers estimant que la commande téléphonique venait concurrencer la maraude et entraînait donc dans leur périmètre d'activité.

Ce conflit n'était pas spécifique à la France, puisque partout la radiotéléphonie est venue bousculer le modèle économique des taxis en renforçant la concurrence. Mais c'est en France que les doléances des taxis seront le plus entendues par les pouvoirs publics. Alors qu'à New York, la « Commission des taxis et des limousines »<sup>6</sup> choisissait d'interdire la radiotéléphonie aux taxis et d'en donner l'exclusivité au secteur concurrentiel, les pouvoirs publics décidaient en France d'évincer progressivement la concurrence des voitures de remise pour assoir au contraire le monopole des taxis sur cette nouvelle technologie.

En effet, sous la pression des taxis, les ministres de l'Intérieur successifs se sont appliqués à faire quasiment disparaître les voitures de petite remise<sup>7</sup>, en sommant leurs préfets de ne plus accorder de licences. En 1993, une circulaire du ministre de l'intérieur<sup>8</sup> aux préfets leur recommandait, dans une belle litote, de « ne pas étendre à l'excès le nombre des exploitants de voitures de petite remise de façon à maintenir les fragiles équilibres avec les exploitants de taxi ». Comme les licences des voitures de petites remises étaient par ailleurs intransmissibles et incessibles, ces dernières ont fini par disparaître purement et simplement (Darbéra, 2013).

### **Le séisme des applications mobiles**

L'émergence des outils de géolocalisation et des plateformes de mise en relation entre chauffeurs et clients allaient constituer une rupture technologique plus radicale encore que la radiotéléphonie. En effet, ces outils suppriment toute incertitude quant aux prix, puisque ils sont négociés au passage de la commande, et surtout concernant la disponibilité des véhicules. Ils rendent possible la sollicitation immédiate des chauffeurs dans des conditions proches de la maraude. Ainsi, la démarcation entre les deux activités de transport, l'une fondée sur une commande (voitures de remise/VTC) et l'autre a priori tournée plutôt sur la recherche de clients dans la rue (voitures de place/taxis) se trouve abolie avec cette forme de maraude électronique. Dès lors, les taxis et le secteur libre entrent directement en concurrence, dans le cadre d'un marché de plus en plus efficient.

Cette rupture technologique s'inscrit dans un contexte politique renouvelé, avec la prise de conscience à partir de 2007-2008 de la nécessité de réformer un secteur incapable de satisfaire la demande des usagers. Alors que les Londoniens ou les New Yorkais bénéficient d'une offre pléthorique et compétitive, les « minicabs » londoniens étant par exemple deux fois plus nombreux que les taxis (voir section 4.2), les Parisiens devaient se contenter de taxis peu nombreux et déjà onéreux. Dès 1959, le rapport sur les obstacles à l'expansion économique (dit Armand-Rueff)

---

<sup>6</sup> En anglais, *New York City Taxi and Limousine Commission*

<sup>7</sup> Dans le même temps, les pouvoirs publics ont accru les contraintes pesant sur la grande remise. Ainsi, un arrêté de 1990 précise avec le plus grand soin les caractéristiques des véhicules utilisables pour des services de grande remise : « 4 portes et 5 places minimum, puissance fiscale de 9 CV au moins pour les moteurs à essence et de 6 CV au moins pour les moteurs Diesel, une longueur minimale hors tout de 4,50 mètres et une largeur minimale hors tout de 1,70 mètre ». Un tel souci du détail relève d'un interventionnisme particulièrement contraignant pour le développement du secteur.

<sup>8</sup> Il s'agit de Charles Pasqua

soulignait que « la limitation réglementaire du nombre des taxis nuit à la satisfaction de la demande ».

En 2008, la Commission Attali, conclut dans le rapport que lui avait commandé le Président de la République au lendemain de son élection à la nécessité d'« augmenter le nombre de taxis », en supprimant de fait le *numerus clausus* et en attribuant des licences gratuites aux demandeurs inscrits à la fin 2007. Il recommandait aussi d'ouvrir le marché aux véhicules de petite remise (VPR), aux tarifs libres, estimant qu'une « ouverture complète » du marché des taxis et VPR permettrait au minimum de tripler l'offre sur Paris et la proche banlieue, avec à la clé entre 35 000 et 45 000 créations d'emplois (voir le 4.2).

Deux ans plus tard, par la modification de quelques paragraphes de l'épais Code du Tourisme, la législation des voitures de grande remise était refondue, ces dernières prenant le nom de « voiture de tourisme avec chauffeur ou VTC ». La réforme, entrée en vigueur le 1er janvier 2010<sup>9</sup>, simplifiait l'accès à la profession, en supprimant en particulier le régime d'autorisation préfectorale au profit d'une déclaration centralisée dans le groupement d'intérêt économique « Atout-France ». Les entreprises n'étaient plus astreintes à posséder elles-mêmes de licences, et ne n'étaient plus soumises à des limites quantitatives liées au nombre de voitures principales ou auxiliaires pouvant être exploitées par l'entrepreneur.

Par ailleurs les exigences sur les véhicules étaient revues à la baisse : le nombre minimum de places a été ramené de cinq à quatre, la longueur minimale de 4,5 m à 4,4 m et les prescriptions en matière de puissance des véhicules étaient supprimées. Ainsi, par un habile tour de passe-passe, le législateur venait de ressusciter une forme de petite remise, mais une petite remise débarrassée de ses entraves.

Bien que très discrète, cette réforme n'est pas passée inaperçue, et l'activité a connu une expansion rapide. Dès la mi-août 2011, le nombre de VTC approchait 2000 selon le Registre des Exploitants de Voitures de Tourisme avec Chauffeur, dont la moitié en Île-de-France. Et encore ce chiffre sous-estime sans doute largement l'importance du secteur car il ne donne pas le nombre de véhicules, certains exploitants en ayant plusieurs dizaines<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Conformément à l'article 20 du décret de décembre 2009 portant application de la loi de développement et de modernisation des services touristiques

<sup>10</sup> Selon le décret initial, toute personne ou société souhaitant exercer cette activité doit être inscrite à un registre, l'inscription étant accordée par une commission d'immatriculation, l'autorisation étant valable trois ans. L'exploitant de voitures de tourisme avec chauffeur doit joindre à sa demande d'immatriculation un état prévisionnel du nombre de chauffeurs et du nombre de voitures de tourisme retenus pour l'exercice de son activité. Mais une fois l'autorisation d'exercer accordée, il n'est plus nécessaire de déclarer le parc réel ni l'effectif de chauffeurs. Il n'existe donc pas de statistiques sur le parc de VTC en circulation.



## **2 - LES ENJEUX PATRIMONIAUX DES LICENCES SONT AU CŒUR DU BLOCAGE DE LA MODERNISATION DU SECTEUR**

### **2.1 - LES LICENCES INTRODUISENT UNE DISTORSION DE CONCURRENCE AU DETRIMENT DES TAXIS**

La double évolution du secteur, technologique et réglementaire, a permis l'émergence d'un marché quasi efficient, fondé sur la transparence de l'information et la libre concurrence. Ce nouveau modèle économique, par son développement, menace l'ancien modèle des taxis, la réglementation tarifaire et le contingentement de l'offre étant plus coûteux pour les usagers. Il introduit de nouvelles règles de jeu qui vont dans le sens contraire des intérêts du secteur réglementé. Comment en effet pourraient rivaliser les taxis dans la durée s'ils doivent s'acquitter d'un droit d'entrée élevé (les licences) et qu'ils ne peuvent ajuster le prix de leur course à la tarification d'équilibre du marché ?

Ainsi, la résolution des problèmes d'efficience du marché des transports de personnes a soulevé une difficulté essentielle pour l'avenir, celle de la transition de l'ancien vers le nouveau modèle. En favorisant la compétition économique, la double révolution réglementaire et technologique a mis hors du jeu concurrentiel les taxis, en leur interdisant de lutter à armes égales avec leurs concurrents. Elle fait payer aux taxis le coût historique d'une réglementation fondée sur le contingentement, en menaçant la valeur d'actif de leur licence.

Car si l'on peut imaginer que l'offre des taxis réponde encore à une demande, de la part d'une clientèle habituée à prendre le taxi, ou de celles et ceux qui n'ont pas accès à Internet, ou encore dans le cadre de la maraude de rue, il n'en demeure pas moins que les perspectives ne leur semblent pas favorables. L'omniprésence des accès Internet, l'information accrue des usagers et la baisse continue des tarifs dans le secteur concurrentiel laissent augurer d'un avenir difficile pour les taxis. Si bien que les risques d'une érosion rapide de la valeur des licences, qui capitalisent l'espérance des gains futurs des taxis, semble être la conséquence logique des ruptures technologiques et réglementaires du secteur.

### **2.2 - LES LICENCES REPRESENTENT UNE VALEUR PATRIMONIALE ESSENTIELLE POUR NOMBRE D'ARTISANS TAXIS**

La question des licences est doublement centrale dans la résolution du conflit entre taxis et VTC. D'abord, elle conditionne le rétablissement des équilibres concurrentiels entre les deux segments du secteur (secteur libre et réglementé), les taxis ne pouvant à la fois assumer les frais financiers liés à l'amortissement des licences et une baisse des tarifs réglementés pour rivaliser avec leurs concurrents. Ensuite, elle constitue un enjeu patrimonial essentiel pour les artisans taxis qui leur interdit de renoncer au privilège du contingentement sans compensation financière.

Ainsi les risques de moins-value financière constituent une menace réelle et sérieuse pour les artisans taxis et sont susceptible d'engloutir le fruit de longues années de travail. Pour les artisans

endettés, les scénarios de défaut deviennent vraisemblables, leurs entreprises subissant à la fois une baisse de rentabilité et une dépréciation de leur principal actif, la licence.

Dans ce contexte, il est logique que les licences occupent une place centrale parmi les préoccupations des taxis. La financiarisation de leur activité leur interdit toute forme de conciliation avec le secteur concurrentiel, et pousse à la radicalisation des esprits légitimement inquiets de perdre des années de travail et d'épargne du fait des décisions unilatérales de la puissance publique.

### **2.3 - LEUR SUBSISTANCE PLACE LES POUVOIRS PUBLICS FACE A UN DILEMME**

Les enjeux financiers liés aux licences placent les pouvoirs publics face à un dilemme a priori insoluble. D'un côté, l'intérêt général plaide pour une modernisation rapide d'un secteur qui a moins besoin des béquilles de l'Etat pour se réguler. Grâce aux nouvelles technologies, le marché du transport des personnes en France peut être libéralisé et fonctionner de manière bien plus efficiente que dans le cadre du contingentement réglementaire. Le déploiement de l'offre des VTC est d'intérêt public, laissant entrevoir un véritable boom du secteur et un rattrapage du retard français en matière d'offre de transport aux personnes.

Il est aussi rendu nécessaire par les difficultés d'accès que rencontre une part importante des usagers, du fait du manque de véhicules disponibles, mais également du niveau élevé des tarifs des taxis. Ainsi Darbera (2007) met en évidence une utilisation particulièrement inégalitaire des taxis en région parisienne, les deux déciles de classes de revenus les plus élevés effectuant près de 45% des courses de taxis, contre moins de 10% pour les deux déciles les moins aisés. Il souligne également que l'essentiel des courses de taxis (de 50 à 70% selon les sources) sont effectuées dans un cadre professionnel, et font l'objet d'un remboursement par l'employeur - contre moins de 15% pour les taxis jaunes new yorkais.

Mais en même temps, les gouvernements successifs ne peuvent ignorer la responsabilité de l'Etat dans la crise que traverse la profession des taxis. Ayant mis en place le contingentement historique de la profession, l'Etat a favorisé la création d'une rente, et donc le paiement du coût d'entrée que représentent les licences. Il se voit donc obligé de maintenir les contraintes élevées sur l'offre et une segmentation artificielle du marché (VTC/taxis), étant à l'origine de cette organisation du marché. Il est de fait pris en otage par une profession des taxis qui ne manque jamais de lui rappeler sa responsabilité historique.

En conséquence, les gouvernements français sont pris dans des logiques contradictoires, s'efforçant de libéraliser le secteur du transport de personnes tout en préservant les intérêts des taxis. Ces contradictions conduisent les taxis à faire pression sur l'exécutif dès que celui-ci fait part de nouvelles initiatives visant à renforcer la concurrence, imposant leurs vues en menant des opérations de blocage des routes. En 2008, le rapport Attali a conduit à trois jours de manifestations des taxis dans plusieurs villes de France, si bien que ses propositions concernant les taxis furent rejetées. Un nouveau rapport, commandé par le gouvernement au Préfet Pierre Chassigneux, fut substitué aux audacieuses propositions de la Commission. Celui-ci estima qu'il n'y avait pas nécessairement une insuffisance d'offre de taxis, étant entendu qu'ils étaient en « surcapacité en heure creuse ». Il jugea

que le rachat des licences pour libéraliser le marché était une solution « extrême » et qu'il fallait, au maximum, considérer d'augmenter à la marge le nombre d'ADS pour les taxis.

De même après la réforme des VTC, la Fédération Nationale des Artisans du Taxi (FNAT) fit savoir au gouvernement, par l'entremise d'une question écrite du député Philippe Vigier au secrétaire d'État chargé du commerce le 3 août 2010, ses craintes « que les contraintes d'accès à cette profession soient insuffisantes pour garantir professionnalisme et sécurité et que le champ d'activité de ces entreprises englobe les transports assurés traditionnellement ou à titre accessoire par les taxis et ne se limite pas aux seules activités touristiques ».

En réponse, les chauffeurs VTC se virent tenus de justifier d'un stage de formation professionnelle, comprenant une partie théorique (réglementation des transports et code de la route, relations avec la clientèle, notions de culture générale, langue étrangère) et une partie pratique (stage de conduite et, le cas échéant, stage de secourisme). Le principe de ce stage, réclamé par la FNAT, n'avait pas été initialement jugé nécessaire par la direction du Tourisme et par Matignon.

Puis, comme cela ne suffisait pas à endiguer le développement des VTC, d'autres mouvements furent organisés à intervalle régulier à partir de 2011. Après chaque tour de force, les gouvernements annoncèrent de nouvelles mesures pour lutter contre la "concurrence déloyale" des VTC. En 2013, devant la pression exercée par les chauffeurs de taxis, le gouvernement promet une modification du régime des VTC. Il abandonne son projet de libéralisation du marché du transport de malades, qui aurait représenté un manque à gagner pour les taxis. Deux décrets du 30 juillet 2013 vont introduire une première série de règles pour les VTC, dont certaines visent clairement à préserver le pré carré des taxis, notamment :

- L'interdiction pour les VTC de la tarification horokilométrique, de panneaux publicitaires de toit et l'obligation d'annoncer le tarif au moment de la réservation préalable;
- L'obligation pour les chauffeurs de VTC de suivre une formation continue tous les cinq ans et la création d'un agrément préfectoral des centres de formation VTC ;
- Une sanction pénale (contravention de 5ème classe) pour les exploitants de VTC en cas d'utilisation de compteurs ou de lumineux ;
- L'obligation d'un support papier ou électronique pour prouver la réservation préalable des VTC

Les 10 et 11 février 2014, nouveaux mouvements de grève des taxis. Le gouvernement s'engage alors à « mettre au pas » les VTC, pour calmer la colère des taxis. Le 13 février 2014, il annonce le gel des immatriculations de VTC, jugeant que ceux-ci introduisent une distorsion de concurrence avec les taxis. Un rapport est aussi commandé au député socialiste Thomas Thévenoud, en vue de moderniser le métier de taxi. Celui-ci sera rendu public au mois d'avril, l'essentiel des 30 propositions formulées servant de base à la loi du 1er octobre 2014<sup>11</sup> relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeurs.

---

<sup>11</sup> N° 2014-1104

Au nom de la « protection des personnes », cette loi prévoit en particulier l'interdiction de la « maraude électronique » aux VTC<sup>12</sup>, c'est-à-dire de l'utilisation d'applications mobiles pour renseigner les clients de la disponibilité des chauffeurs. Cette disposition, qui est assortie de lourdes sanctions en cas d'infraction (jusqu'à 15 000 euros d'amende et un an d'emprisonnement), de fait vise à rétablir artificiellement l'opacité et l'inefficacité qui prévalaient antérieurement, et enlève l'essentiel de l'intérêt de ces nouvelles technologies.

Toutefois, les mouvements de grève des taxis continuant en 2015 et début 2016, le gouvernement décide de renforcer les contrôles sur les VTC, en particulier contre les capacités de transport dits LOTI<sup>13</sup>. Ces derniers avaient permis de réduire la pénurie de chauffeurs VTC, disposant de la capacité à transporter des personnes et n'étant pas assujettis à l'obtention de la carte professionnelle VTC. Il s'agissait cependant d'une tolérance, plutôt que d'un statut de plein droit, dans la mesure où les « LOTI » ne peuvent en principe pas charger moins de deux passagers. En contrepartie du renforcement des contrôles contre les LOTI, et des difficultés accrues pour les entreprises de VTC à trouver des chauffeurs, le gouvernement décidait de simplifier l'accès à la profession des VTC en remplaçant la formation de 250 heures par un examen de 3 heures, dont les modalités exactes demeurent à ce jour (23-02-2016) inconnues.

Dans le même temps, la société civile et les différentes juridictions du pays se mobilisaient pour permettre aux VTC de défendre leurs droits. Ainsi, l'Autorité de la concurrence (2013) puis le Conseil d'Etat (2014) vont parvenir à bloquer une initiative du gouvernement visant à imposer aux VTC un délai de quinze minutes entre le moment où le client commande le véhicule et le moment où celui-ci est pris en charge. Surtout, le Conseil Constitutionnel videra de leur substance l'essentiel des dispositions de la Loi Thévenoud, jugeant notamment que l'interdiction de la maraude électronique était « d'une portée limitée »<sup>14</sup>, puisque rien ne pouvait empêcher aux VTC « d'informer le client soit de la seule localisation soit de la seule disponibilité d'un véhicule lorsqu'il se trouve sur une voie ouverte à la circulation publique ». De plus, la loi ne doit apporter « aucune restriction à la possibilité pour les personnes exerçant une activité de transport public particulier de personnes et pour leurs intermédiaires d'informer le client du temps d'attente susceptible de séparer la réservation préalable de l'arrivée d'un véhicule ». Ainsi la voie est tacitement ouverte à l'utilisation des applications de géolocalisation par les VTC<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> La loi Thévenoud prévoit aussi de nouvelles obligations pour les VTC (assurance spécifique). Elle introduit également quelques éléments de modernisation du métier de taxi, en particulier la réforme du système des licences, en disposant que les ADS soient émises à titre temporaire. Les licences délivrées après 2014 sont en principe incessibles. Leur validité est de cinq ans et leur délivrance est faite sur liste d'attente. Toutefois, le nombre de licences est stable, si bien que le nombre de nouvelles licences reste marginal.

<sup>13</sup> Les LOTI tirent leur nom de la loi d'orientation des transports intérieurs datant de 1982.

<sup>14</sup> Décision n° 2015-468/469/472 QPC Société UBER France SAS et autre

<sup>15</sup> De plus, le Conseil constitutionnel va valider l'obligation de « retour à la base » entre deux courses, mais l'étendra aussi aux taxis - ce qui de fait annule son effet juridique. Enfin, il invalide le privilège réservé aux taxis de la tarification horokilométrique et permet aux VTC d'adopter librement leur tarification. Ainsi, malgré la porosité institutionnelle du pouvoir aux doléances des taxis, les droits des VTC à exercer librement se verront conforter.

### **3 - L'INDEMNISATION DES TAXIS SUR LA BASE DE LA VALEUR ACTUALISEE D'ACQUISITION DES LICENCES PERMETTRAIT DE SORTIR DE L'IMPASSE**

Les enjeux financiers relatifs à l'avenir des licences des taxis expliquent donc pour une bonne part la schizophrénie des pouvoirs publics à l'égard des professionnels du transport de personnes en France. D'un côté, la pénurie de chauffeurs et de véhicules pousse les gouvernements successifs à laisser s'opérer la mutation du secteur, grâce aux nouvelles technologies. De l'autre, les risques financiers pesant sur les taxis - et leur colère légitime - obligent le pouvoir exécutif à annoncer régulièrement de nouvelles mesures malthusiennes visant à brider l'expansion des VTC.

Mais en cherchant ainsi à satisfaire tout le monde - VTC, taxis et usagers frustrés du coût et de la qualité des services offerts -, les gouvernements ne parviennent pas à faire évoluer en profondeur le cadre réglementant l'activité. De ce fait, il ne leur est possible ni de sécuriser la situation financière des taxis, ni de pleinement libéraliser l'offre, et donc de maximiser le bien-être général. A bien des égards, l'enlisement des pouvoirs publics dans le conflit VTC/taxis s'avère préjudiciable pour l'emploi, la croissance et le redressement de notre économie.

L'indemnisation des titulaires des licences, dans un cadre qui reste à déterminer, permettrait de sortir de cette impasse en dissociant les enjeux patrimoniaux propres aux licences des autres enjeux de la réforme. En effet, elle correspondrait à une mesure de justice nécessaire à l'acceptabilité de la réforme, et permettrait la levée de la principale barrière à l'entrée du secteur pour les nouveaux venus. Elle marquerait enfin la volonté des pouvoirs publics d'assumer la transition du système réglementé vers une approche concurrentielle, partant du constat de la difficulté de faire coexister les deux systèmes dans des conditions satisfaisantes.

#### **3.1 - LEUR SUBSISTANCE PLACE LES POUVOIRS PUBLICS FACE A UN DILEMME**

L'indemnisation des titulaires des licences soulève différentes questions d'éthique quant aux limites de l'intervention publique dans le cadre d'une économie de marché. Est-il légitime d'exiger de la puissance publique qu'elle vienne soutenir les artisans taxis, alors que tant d'autres artisans sont confrontés à des jours difficiles ? La libre concurrence ne justifie-t-elle pas que certains acteurs économiques disparaissent avec les mutations du marché ?

De tels arguments sont assurément légitimes lorsque la concurrence s'exerce pleinement. Cependant, le secteur du transport des personnes a toujours été fortement réglementé, si bien que l'intervention publique affecte directement l'activité. Les licences sont l'héritage de cette culture réglementaire. En retirant indirectement leur monopole aux taxis, la puissance publique choisit de remettre en cause leur rente, et donc est en partie responsable de la dépréciation de la valeur des licences - comme elle était responsable durant la période antérieure de la spéculation née du contingentement. Il semble donc difficile de tirer parti de la libéralisation du secteur sans solder les comptes avec les taxis.

Le refus de compenser les taxis pour les pertes résultant de la dépréciation des licences est pourtant profondément ancré dans le débat public, renforcé notamment par le sentiment qu'une partie de la hausse des prix des licences n'a pas de fondement économique autre que la spéculation. Pire, ces hausses révéleraient un niveau élevé de fraude fiscale des taxis, qui ne déclarent pas toujours l'intégralité des revenus de leurs courses. La valeur des licences incorporerait ainsi « les fraudes fiscales et sociales anticipées », selon l'économiste Joseph Delpla, ce qui pourrait faire « du rachat des licences une opération de blanchiment d'argent », alerte le député Thomas Thévenoud<sup>16</sup>.

La question de la fraude fiscale demeure sensible, mais il reste à savoir si la fraude a conduit les exploitants de licences à en majorer ou à en minorer la valeur de cession. Car si les taxis minorent leur chiffre d'affaires déclaré pour échapper à l'impôt, on peut aisément supposer qu'ils aient également minoré les valeurs de cession déclarées des licences, par le biais de dessous de table, pour les mêmes raisons. Surtout, ces pratiques frauduleuses justifient que s'accélère la mutation technologique du secteur. La commande en ligne des services de transport garantit la traçabilité des revenus et réduit ainsi les possibilités de fraude.

De plus, l'action publique doit aussi être mue par une analyse des coûts et des opportunités. Le coût de l'inaction est aujourd'hui connu : blocage chronique de la voie publique par les taxis et les VTC, sous-développement du secteur concurrentiel avec des répercussions multiples pour l'emploi, l'investissement, la qualité des services et le consommateur final. Le conflit structurel entre taxis et VTC crée un climat d'incertitude économique pénalisant pour une activité reposant sur l'entrepreneuriat individuel. Ainsi, l'implication publique dans la restructuration du marché des licences semble justifiée par la nécessité de réagir face à une situation de « pourrissement » coûteuse dans la durée.

Enfin, l'intervention publique dans le remboursement des licences ne signifie pas nécessairement un rachat direct, c'est-à-dire un transfert des actifs des titulaires des licences au passif de l'Etat (voir le point 3.4). La puissance publique peut coordonner le processus d'indemnisation, sans nécessairement en assumer la charge. Elle n'aurait alors qu'une fonction de facilitation et jouerait un rôle attendu, celui de garant du bon fonctionnement des marchés.

### **3.2 - LE PRECEDENT IRLANDAIS**

Peu de gouvernements ont procédé jusqu'à présent au retrait des licences des taxis, alors que la baisse de la valeur des licences est un phénomène assez courant depuis l'avènement des plateformes mobiles de mise en relation entre chauffeurs et clients. Le cas irlandais fait figure d'exception, le gouvernement ayant procédé à l'indemnisation des titulaires des licences au lendemain de la libéralisation du secteur en 2000-2001.

La Haute Cour irlandaise a dérèglementé l'accès au secteur des taxis en levant les restrictions qui pesaient sur l'obtention des nouvelles licences<sup>17</sup>. Cette situation ayant provoqué un afflux de

---

<sup>16</sup> [http://www.huffingtonpost.fr/2016/01/26/licence-taxi-plaque-etat-vtc-uber-indemniser\\_n\\_9076094.html](http://www.huffingtonpost.fr/2016/01/26/licence-taxi-plaque-etat-vtc-uber-indemniser_n_9076094.html)

<sup>17</sup> OCDE(2007)

nouveaux entrants et l'effondrement du prix des licences, il fut décidé<sup>18</sup> en 2002 la constitution d'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 ». Ce Panel recommandera le versement d'indemnités à hauteur de 12,6 millions d'euros, qui seront alloués aux détenteurs de licences ayant fait connaître leur besoin.

L'expérience irlandaise ne correspond donc pas à un rachat de licences, mais à une indemnisation, fonction du préjudice personnel subi. Le montant de l'indemnisation obéit à des considérations sociales, et n'est pas directement en rapport avec la perte de valeur des licences. Il vient s'ajouter aux aménagements fiscaux permettant d'amortir la valeur des licences sur cinq années, aménagement prévu dès avant la libéralisation du secteur, et maintenu après.

Sur le plan économique, les résultats de l'opération ont été spectaculaires et favorables aussi bien au développement du secteur qu'au bien-être des usagers. Alors que le nombre de taxis avait peu augmenté depuis la fin des années 1970, et ce malgré le boom économique irlandais des années 1990, celui-ci passait de 3913 en 2000 à...11630 en 2002 (OCDE, 2007), soit un quasi quadruplement. En l'espace de quelques mois, les tarifs chutèrent, et le secteur passa d'un déséquilibre structurel, marqué par une pénurie de l'offre et une forte insatisfaction des usagers, à une situation d'équilibre.

### **3.3 - VALORISER LES LICENCES SUR LA BASE DE L'EQUITE SOCIALE ET DE L'EFFICIENCE ECONOMIQUE**

Le cas irlandais est édifiant, car il souligne l'importance de la question des licences des taxis dans la séquence des réformes visant à libéraliser le transport des personnes. L'indemnisation des titulaires des licences a rendu possible le basculement du cadre réglementé vers la libre concurrence. Elle aura préparé le secteur du transport des personnes en Irlande aux évolutions technologiques de la fin de la décennie, l'implantation des plateformes de mise en relation ne posant pas de problèmes significatifs dans l'environnement concurrentiel irlandais. Dès lors que l'hypothèque des licences était levée, le pays pouvait se tourner vers ces nouvelles technologies sans restriction.

Toutefois, l'expérience irlandaise présente certaines limites qui rendent sa transposition au contexte français délicat. La première tient à la surface financière du marché des licences en France. Bien qu'il n'y ait pas de statistiques officielles à ce sujet, les rapports publics produits depuis 2008, ainsi que les évaluations proposées par les économistes du secteur, retiennent une fourchette de 5 à 8 milliards d'euros (rapports Chassigneux et Thévenoud, estimations de Delpla). Notre pays comptant environ 55 000 chauffeurs de taxi, cette fourchette valorise les licences à une moyenne se situant entre 91 000 à 145 000 euros, avec de fortes variations locales. Ainsi, une indemnisation même partielle aurait des conséquences budgétaires considérables, qui seraient d'autant moins soutenables que la situation économique de la France en 2016 est bien moins bonne que celle de l'Irlande en 2000.

---

<sup>18</sup> Malgré l'opposition répétée de la Haute Cour au principe de l'indemnisation.

Par ailleurs, une indemnisation partielle et décorélée de la valeur des licences n'apaiserait pas nécessairement le conflit, notamment dans les grandes villes où le différentiel entre la valeur des licences et le niveau de l'indemnisation risquerait d'être le plus élevé. Cette indemnisation pourrait aussi susciter une vive opposition des usagers et des contribuables, qui verraient mal pourquoi il faudrait consacrer l'argent public aux taxis plutôt qu'aux besoins de la collectivité.

Ainsi, plusieurs conditions semblent s'imposer aux pouvoirs publics pour garantir le succès d'une opération visant à compenser les taxis du préjudice que représente la libéralisation du secteur :

- Que l'indemnisation soit fonction de la valeur des licences, et non fonction d'un éventuel préjudice personnel difficile à mesurer, afin de neutraliser les risques d'embrassement social;
- Que l'indemnisation soit faite sur une base satisfaisant les taxis, mais raisonnable au regard de la situation économique du pays et du caractère spéculatif des mouvements de prix sur les licences depuis plusieurs décennies;
- Que l'indemnisation soit neutre pour les finances publiques, c'est-à-dire qu'elle ne se traduise pas par un endettement accru des administrations publiques - et donc qu'elle se fasse sur des fonds privés.

De telles conditions supposent de définir des règles de valorisation justes et efficaces pour l'indemnisation des titulaires des licences. Les estimations qui valorisent le marché des licences à 8 milliards d'euros, dont près de 5 pour les seules licences des taxis parisiens, repose en effet sur la valeur actuelle des licences. Or une part importante des licences a été acquise à une époque où ces dernières coûtaient nettement moins qu'à présent. Ainsi une indemnisation au prix historique d'acquisition serait à la fois juste, puisqu'elle correspondrait aux sommes effectivement déboursées par le titulaire de la licence pour son acquisition, et économiquement préférable pour la collectivité.

Il est délicat d'estimer l'impact de la valorisation des licences à leur prix historique compte tenu de l'opacité de ce marché. Toutefois, il est possible de formuler des hypothèses, en retenant que chaque année environ 4% du total des licences changent de main<sup>19</sup>, et que la valeur des licences et le volume des cessions en France ont progressé au même rythme qu'à Paris. Ces hypothèses, hautement simplificatrices, tendent à majorer l'estimation du coût de l'indemnisation sur la base des valeurs historiques par rapport au coût réel, dans la mesure où un grand nombre de licences, notamment celles détenues par les centrales de taxis (au moins 6000 licences seraient détenues par G7 et Taxis bleus) ont été acquises avant 1990, à des tarifs faibles au regard des prix actuels. D'autant que l'indemnisation n'aurait pas nécessairement vocation à s'appliquer selon des termes identiques pour les artisans taxis et pour les entreprises gérant un grand nombre de licences amorties de longue date.

Ce calcul, aussi approximatif soit-il, permet de réaliser qu'une indemnisation des licences à leur prix historique actualisé serait nettement plus abordable qu'une indemnisation aux valeurs actuelles de marché. La valeur des licences ayant progressé plus rapidement que le niveau de l'inflation, l'indemnisation au coût historique ramènerait, selon notre estimation, le coût global actualisé à un

---

<sup>19</sup> Sur la base de Ludovic Péran (2015), qui analyse les contrats de cession enregistrés à Préfecture, et estime que 720 licences ont été vendues chaque année à Paris, sur la période 2007-2015 (soit 4% sur un total de 16500).



maximum d'environ 4.5 milliards d'euros (tableau 1), et potentiellement à nettement moins si on inclut le stock de licences acquise avant 1990 pour lequel les données ne sont pas disponibles.

**Tableau 1 : Estimation du montant actualisé des licences échangées<sup>20</sup> (détail en annexe 1)**

	Nombre de licences vendues	Licences Paris	Variation moyenne à Paris	Prix moyen France	Taux d'actualisation	Montant actualisé des transactions
2011-2015	11000	240	3%	139	1.00	1'563'155
2006-2010	11000	177	7%	102	1.07	1'238'031
2001-2005	11000	124	7%	72	1.16	952'274
1996-2000	11000	68	24%	40	1.27	561'622
1990-1995	13200	22	24%	13	1.35	234'266
<b>TOTAL</b>	<b>57'200</b>					<b>4'549'347</b>

### 3.4 - FINANCER L'INDEMNISATION DES TITULAIRES DES LICENCES SUR DES FONDS PRIVES

Pour être envisageable, le dédommagement des titulaires des licences doit aussi préserver la dépense publique et ne pas aggraver l'endettement de l'Etat. Les contraintes budgétaires et financières de la France interdisent en effet que l'indemnisation des titulaires des licences soit faite sur des fonds publics (même si dans la durée les finances publiques bénéficieraient de la modernisation du secteur des transports de personnes, le développement de l'activité induisant des hausses de recettes fiscales).

L'indemnisation des licences suppose donc de procéder au transfert des créances des titulaires des licences vers une structure privée, qui puisse amortir cette opération d'indemnisation sur une longue période. Cette structure pourrait se financer à travers un fonds dédié, et un emprunt remboursé grâce aux cotisations versées par l'ensemble des professionnels du secteur. Le fonds pourrait par exemple souscrire un emprunt sur trente ans, comme le font certaines entreprises concessionnaires de contrat public, et rembourser cet emprunt grâce aux cotisations perçues.

Un tel mécanisme reposerait sur un contrat entre l'Etat et les représentants de la profession, qui se verraient octroyer le droit d'imposer des cotisations annuelles à hauteur des échéances du prêt. Ainsi, l'Etat n'apporterait pas directement sa garantie, ce qui éviterait que les dettes de la profession lui soient imputées par les autorités budgétaires européennes. Mais il rendrait indirectement possible le montage, en sécurisant le droit du fonds à prélever des cotisations sur les professionnels du secteur.

Un tel montage aboutirait au paiement de cotisations sur une période longue. Cependant, ces cotisations devraient demeurer supportables, étant entendu :

- Que la valeur de l'indemnisation, sur la base du prix historique d'acquisition, reste maîtrisée, en l'occurrence en-dessous de 4.5 milliards d'euros ;
- Que les taux d'intérêt sont historiquement bas ;
- Que la libéralisation du secteur devrait s'accompagner d'une hausse sensible du nombre de chauffeurs, et donc de cotisations pour financer le remboursement de l'emprunt, aussi bien

<sup>20</sup> Hypothèses retenues. Volume moyen échangé de 2200 licences par an

que des recettes fiscales pour l'Etat. Dans ce cadre, une partie de la recette fiscale supplémentaire pourrait être redistribuée aux chauffeurs au travers de mécanisme de crédit d'impôts.

Ainsi, si l'on retient un endettement de 4.5 milliards d'euros - chiffre volontairement large - sur 30 ans, au taux d'intérêt de 2%, pour une population de chauffeurs passant de 80 000 à 160 000 sur la période, on obtient une échéance et des cotisations annuelles de l'ordre de 195 millions d'euros. Ces cotisations représenteraient environ 4.3% du chiffre d'affaires de la profession, sur la base des dernières données fournies par l'INSEE<sup>21</sup>. Soit, par chauffeur, 1 625 euros annuels, ou encore 135 euros mensuels. Doublé d'un mécanisme de crédit d'impôt, une telle charge financière semble largement supportable - d'autant que sa part dans le chiffre d'affaires diminuerait sensiblement avec le développement de l'activité. A l'heure actuelle, un artisan taxi parisien peut payer plus de 1500 euros mensuels pour le seul remboursement du crédit contracté pour acquérir sa licence.

Il resterait alors à définir le moment auquel l'indemnisation pourrait se faire (après l'adoption de cette réforme pour l'ensemble des titulaires de licences, ou sur la base du libre choix). La première option aurait le mérite de la simplicité, la seconde celui de la souplesse. Dans le cas où subsisteraient des licences, il faudrait alors en rémunérer la détention, ce qui complexifierait la gestion financière de l'opération. Au final cependant, le coût et le montage de l'indemnisation des taxis par la profession seraient assez comparables pour les deux scénarios, le remboursement effectif étant simplement décalé dans le temps pour une partie des licences dans le cas d'une indemnisation différée.

---

<sup>21</sup> En 2011, l'INSEE estime le chiffre d'affaires des « transports de voyageurs par taxis » (4932Z) et des « autres transports routiers de voyageurs » (4939B) à respectivement 2,9 et 1,7 milliards d'euros, soit 4,6 milliards au total.

## **4 - L'ABANDON DU SYSTEME DES LICENCES OUVRIRAIT DES PERSPECTIVES PROMETTEUSES POUR LE SECTEUR DU TRANSPORT DES PERSONNES ET POUR L'ECONOMIE FRANÇAISE DANS SON ENSEMBLE**

L'indemnisation des titulaires des licences modifierait radicalement la dynamique des négociations engagées depuis 2008 autour de l'avenir du secteur du transport des personnes. Celle-ci passerait d'une situation de blocage et d'antagonisme entre les intérêts des taxis et des VTC, à celle d'un consensus possible. Elle donnerait les coudées franches au gouvernement pour poser les bases d'une nouvelle organisation économique pour le secteur, fondée sur des règles simples, prévisibles et tournées vers la satisfaction des usagers et la création d'emplois.

### **4.1 - REPENSER L'ECONOMIE DU TRANSPORT DES PERSONNES EN FRANCE**

L'impasse des négociations actuelles et la nécessité d'apurer les comptes avec les titulaires des licences de taxis attestent de l'échec de la stratégie visant à maintenir la segmentation du marché du transport des personnes entre secteur concurrentiel et secteur réglementé. Dès lors que la frontière délimitant les deux secteurs s'estompe - du fait notamment de l'émergence de la maraude électronique - il devient clair que le secteur réglementé n'a pas la capacité de rivaliser avec les prix et l'offre de services du secteur concurrentiel. A moins de maintenir artificiellement des restrictions sur ce dernier - et donc de renoncer aux bénéfices de la libéralisation - l'avenir des taxis est fortement compromis.

Il est certes possible de maintenir quelques situations de monopole au bénéfice des taxis, par exemple sur les connections entre le centre-ville et les aéroports ou sur le transport des malades. Il reste aussi la maraude de rue, ainsi qu'une part de la clientèle rendue captive au bénéfice des taxis du fait de ses habitudes. Mais sur l'essentiel de l'activité, l'offre des taxis n'est pas suffisamment compétitive pour rivaliser durablement avec celle des VTC, sur la base de la tarification actuelle.

La segmentation du marché se révèle donc non pertinente et globalement inutile. Avec deux systèmes de régulation parallèles, des règles différenciées entre VTC et taxis pour tous les aspects de la profession, cette organisation ajoute une complexité pénalisante pour le développement de l'activité. Pire, elle crée de l'incertitude et une instabilité néfastes pour l'investissement.

Ainsi, l'indemnisation des titulaires des licences doit permettre l'harmonisation de toutes les règles propres à la profession, et de ne maintenir les spécificités actuelles du secteur réglementé seulement là où elles sont véritablement nécessaires, à savoir sur la maraude de rue. C'est en effet pour ce type de transactions, de plus en plus marginale dans l'activité totale des taxis, qu'il convient de maintenir l'administration des tarifs sur une base horaire, afin d'éviter les risques d'abus créés par la vulnérabilité du client seul face au chauffeur.

A terme, les taxis ont donc vocation à se recentrer sur quelques activités « de niche », constituant une exception dans l'économie générale du secteur. Ce recentrage permettra de libéraliser

véritablement l'activité, et de faire du fonctionnement concurrentiel la règle. Il se traduira par une levée du contingentement de l'offre et une flexibilisation des prix qui est nécessaire au bon fonctionnement du marché.

## 4.2 - MODERNISER LA GOUVERNANCE DU SECTEUR

Cette évolution constituerait également une opportunité pour moderniser la gouvernance du secteur en dénouant les relations de proximité qui se sont créées entre les représentants des taxis et les pouvoirs publics, notamment à l'échelle locale. Aujourd'hui, les licences des taxis sont ainsi octroyées à l'échelle communale par des commissions tripartites composées notamment...des représentants des taxis. Ainsi la profession a elle-même la faculté de verrouiller le *numerus clausus* et de protéger sa rente, ce qu'elle ne manque pas de faire.

La gouvernance du secteur se trouve plus généralement caractérisée par :

- Un éclatement des responsabilités aux différents échelons de l'Etat ;
- Une absence de cohérence d'ensemble dans la fixation du nombre de licences, ni au niveau national, ni au niveau régional, bien que les régions soient « l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine » selon les lois définissant les compétences respectives des collectivités locales.
- L'institutionnalisation de verrous politiques à la libéralisation de l'offre, au seul bénéfice de la profession des taxis.

Ajoutons qu'un épais brouillard statistique règne sur le secteur du transport des personnes. A la différence de la plupart des pays développés, la France ne produit pas d'enquête annuelle sur la mobilité. Il n'y a aucune base de données publique régulièrement mise à jour sur le nombre de chauffeurs taxis ni d'ADS. Quant au nombre de chauffeurs VTC, il est simplement inconnu à ce jour, du fait des « difficultés » que rencontrent les préfetures à « remonter » les informations sur le nombre de cartes professionnelles émises. Il n'existe pas non plus de base de données publique sur le marché de la revente des licences, en dehors d'un registre papier mis à la disposition des curieux, en préfecture.

En dénouant les liens historiques qui unissent l'Etat et les taxis, l'indemnisation des taxis poserait la première pierre de la modernisation de la gouvernance du secteur. Elle permettrait la professionnalisation des autorités en charge de la régulation, avec des règles communes aux VTC et taxis, et une gestion centralisée au niveau régional de l'offre. Elle justifierait aussi que les représentants d'intérêts corporatifs (taxis ou VTC) ne soient plus impliqués dans les processus décisionnels publics, surtout pour ce qui concerne l'octroi de licences à de nouveaux entrants. Enfin, elle permettrait de dépolitiser les enjeux statistiques de la transparence, facilitant le suivi et la gestion du secteur par les pouvoirs publics.

Ajoutons que l'introduction de cotisations professionnelles pour financer l'indemnisation des titulaires des licences donnerait un levier d'action utile aux pouvoirs publics en vue d'orienter l'offre de transport de personnes en France. Plus souple que la réglementation, les incitations fiscales et l'ajustement de la valeur des cotisations offrirait par exemple la possibilité de favoriser certains

territoires mal desservis, ou encore d'encourager la diffusion de véhicules hybrides et électriques<sup>22</sup>. Ainsi, l'Etat se doterait-il d'un instrument efficace pour ajuster rapidement l'offre disponible.

Les cotisations permettraient aussi d'assurer un contrôle minimal vis-à-vis des nouveaux entrants et de prévenir les risques d'un développement « sauvage » de l'offre, par exemple à travers des applications faisant travailler des chauffeurs non-professionnels, tels Uberpop. Elles introduiraient le principe d'un contrôle financier régulier des chauffeurs, qui devront pouvoir prouver pour exercer leur métier qu'ils sont à jour du paiement de leur cotisation professionnelle. Ainsi des cartes professionnelles magnétiques pourraient faciliter la mise en place de contrôles de la situation des chauffeurs « en temps réel ».

### **4.3 - RATTRAPER LE RETARD DE L'ECONOMIE FRANÇAISE EN TERME D'OFFRE DE TRANSPORT AUX PERSONNES**

Pour le secteur du transport des personnes en France, l'enjeu de la transition vers le modèle concurrentiel est celui du rattrapage du retard accumulé par rapport aux économies ayant déjà donné la priorité au secteur concurrentiel.

A New York, la régulation du secteur octroie ainsi un rôle essentiel aux voitures de remise (*liveries*), en particulier depuis l'avènement du radiotéléphone. Ce dernier va leur permettre en effet de répondre rapidement à la demande des clients, alors qu'elles ne sont ni contingentées ni contraintes par des tarifs administrés, à la différence des taxis. Ainsi les voitures de remise vont voir leur activité croître rapidement, au point de dépasser, dès 1973, les taxis en nombre.

Avec plus de 32 000 voitures de remises (*liveries*), 25 000 limousines (*black cars*) et 6000 limousines de luxe, le secteur concurrentiel propose une large variété de services aux tarifs différenciés. Celle-ci comprend aussi un nombre croissant de chauffeurs indépendants, qui bénéficient de l'engouement des New-yorkais pour les applications mobiles de type Uber et sont enregistrés auprès de la *Taxi and Limousine Commission*.

Le dynamisme de l'offre concurrentielle a par ailleurs stimulé le secteur réglementé, même si celui-ci est aujourd'hui durement impacté par la concurrence des plateformes de mise en relation<sup>23</sup>. Si le nombre de taxis jaunes n'a guère évolué malgré le développement de la mégapole américaine, aux alentours de 13 000<sup>24</sup>, ceux-ci s'avèrent extrêmement disponibles étant occupés de manière quasi exclusive aux commandes de rue (maraude et lieux publics). De plus, leurs tarifs sont inférieurs aux

---

<sup>22</sup> Il y a aujourd'hui une grande tolérance dans le choix des voitures, notamment pour les taxis, justifiée notamment par le fait que ces derniers veulent pouvoir les utiliser à titre privé. Toutefois la modernisation du secteur, et la hausse prévisible du nombre de véhicules en circulation, ne doit pas s'accompagner d'une aggravation de l'empreinte écologique du secteur. Ainsi, cette modernisation peut également viser la diffusion des véhicules propres, hybrides et électriques notamment. A New York 60% des véhicules ont des moteurs hybrides, du fait notamment d'une réglementation avantageuse en ce sens. En substituant aux véhicules particuliers polluants une technologie propre, la nouvelle réglementation du secteur permettrait à la fois de réduire la pression environnementale de l'automobile et de dynamiser la production des véhicules propres dans notre pays.

<sup>23</sup> Le prix du medalion aurait baissé d'un quart à NYC depuis 2013.

<sup>24</sup> 13437 en 2014. Source: taxicab factbook 2014. NY Taxi and Limousine Commission

tarifs des taxis parisiens, surtout pour la partie kilométrique (voir annexe 2), et une fois prise en compte les différences de pouvoir d'achat entre ménages new yorkais et parisiens.

A Londres, ni les taxis ni les voitures de remise (*minicab*) ne font l'objet d'un contingentement. Les deux doivent acquérir des licences pour exercer mais celles-ci ne sont pas restreintes en nombre et sont gratuites. Autrement, on retrouve la même division de l'activité, les voitures de remise se concentrant sur les courses à la commande, qui font l'objet d'une tarification libre, les taxis ayant le monopole de la maraude et une obligation de pratiquer des tarifs administrés.

Les autorités londoniennes ont donc choisi d'accorder une liberté totale d'installation aux entreprises de taxis et minicab. Les résultats sont spectaculaires. Avec 85 300 véhicules et plus de 100 000 chauffeurs, la capitale britannique dispose d'une offre de services de transport de personnes exceptionnelle<sup>25</sup>. Celle-ci permet de servir les ménages aisés et moins aisés, en particulier grâce aux mini-cab, dont les tarifs sont nettement plus abordables que ceux des taxis. Ainsi, l'enquête nationale des déplacements au Royaume Uni met en évidence une utilisation des taxis et mini-cabs plus élevée chez les ménages les plus pauvres que chez les ménages les plus aisés, qui disposent plus souvent de leur propre véhicule (Darbéra, 2007).

Ainsi, la comparaison entre New York, Londres et Paris met en évidence le potentiel de développement de l'activité de transport de personnes dans notre pays. Les taxis parisiens, qui couvrent quatre départements<sup>26</sup> et une population de 6.6 millions d'habitants, sont au nombre de 17 700. Même en ajoutant 12000 chauffeurs VTC<sup>27</sup>, les franciliens apparaissent particulièrement mal lotis, avec seulement 4,6 chauffeurs et 3,9 véhicules pour mille habitants, soit plus de deux fois moins qu'à New York ou Londres (voir le tableau 2). Surtout, l'offre apparaît beaucoup plus restreinte, concentrée sur les déplacements professionnels et les trajets entre la capitale et les aéroports. Dans la pratique, le manque de véhicules se traduit par la quasi-disparition du maraudage à certaines heures du jour, et une obligation de solliciter une centrale de réservation de taxis ou une application mobile de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs VTC.

**Tableau 2 : Nombre de chauffeurs et de voitures par habitant à NYC, Londres et Paris**

	NYC	Londres	Paris <sup>28</sup>
Population en millions	8.4	8.5	6.6
Chauffeurs pour mille hbts	15.6	12.2	4.6
Véhicules pour mille hbts	9.1	10.0	3.9

<sup>25</sup> source: department of transport, UK

<sup>26</sup> Paris (75), les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93), et le Val de Marne (94)

<sup>27</sup> Le nombre de chauffeurs VTC, disposant de la carte professionnelle obligatoire pour exercer, n'est pas rendu public, mais le nombre d'exploitants de VTC immatriculés est lui connu. En faisant l'hypothèse qu'il y a 1.5 à 2 chauffeurs par immatriculation, et sachant que le nombre d'immatriculation est de 8000 sur cette zone, on peut estimer le nombre de chauffeurs VTC à 12-16 000, ce qui porte le nombre de chauffeurs VTC et Taxis à 29700 - 33700 pour ces quatre départements de la région parisienne.

<sup>28</sup> Départements 75, 92, 93, 94

Il est assurément hasardeux d'évaluer les effets d'une libéralisation pleine et entière du secteur sur la base d'une comparaison avec nos partenaires. Le poids des habitudes, les différences dans l'organisation de l'espace et la disponibilité d'un réseau de transports publics performant interdisent d'anticiper des performances comparables entre le marché du transport de personnes en France et dans les pays anglo-saxons. Toutefois, les écarts de performances sont tellement importants, que le potentiel de création d'emplois et d'investissement est nécessairement considérable. Avec 56 700 chauffeurs de taxis<sup>29</sup> et une fourchette de 21 100 et 28 200 chauffeurs VTC, la France a entre 77 800 et 84 900 chauffeurs de personnes, contre près de 300 000 au Royaume Uni, alors que notre population est supérieure en nombre. A cet égard, les estimations formulées par la Commission Attali en 2008, qui évaluait le potentiel de création d'emplois de la libéralisation du secteur à un minimum de 70 000 - 90 000 emplois<sup>30</sup>, paraissent toujours pertinentes aujourd'hui.

Une telle expansion de l'activité, qui se traduirait au minimum par un doublement du niveau de l'emploi et des véhicules disponibles, aurait une incidence positive pour l'ensemble de la société. Il permettrait l'insertion d'un nombre important de personnes souvent désavantagées sur le marché du travail. Il favoriserait aussi d'autres secteurs tributaires des déplacements individuels, tel que le commerce, les divertissements ou le tourisme. Il donnerait surtout aux Français les moins aisés la possibilité d'accéder à des services dont ils demeurent largement exclus, permettant ainsi d'élargir l'offre de services disponibles et d'accélérer la mutation de notre économie.

---

<sup>29</sup> Source rapport Thevenoud

<sup>30</sup> La décision 209 du rapport final de la Commission estimait que « Une ouverture complète du marché des taxis et des véhicules de petite remise parisiens permettrait d'avoir au total de 50 000 à 60 000 taxis et VPR à Paris et en proche banlieue (contre 16 000 aujourd'hui), soit un gain d'emploi de 35 000 à 45 000. (...)

Dans les grandes villes de province, où la densité de taxis est encore plus faible (on compte un taxi pour 1 000 à 3 000 habitants dans les 15 plus grandes villes de province), les créations d'emplois pourront être beaucoup plus importantes qu'à Paris. » Soit 35-45 000 pour Paris, au moins autant en province, et un total minimum de 70-90 000.

## CONCLUSION

Le marché des licences des taxis est le produit de l'encadrement strict imposé par les pouvoirs publics au secteur du transport des personnes en France depuis des temps anciens. Parce qu'il fallait protéger les clients d'éventuels abus, le pouvoir a, dès le XVII<sup>ème</sup> siècle, administré les tarifs et verrouillé l'accès à la profession à travers un *numerus clausus*. Il a créé une rente, accessible à condition d'acquiescer une licence. C'est donc bien le contingentement réglementaire de l'offre qui a créé la rareté et nourri la spéculation sur les licences des taxis, engageant de fait la responsabilité des pouvoirs publics.

Les nouvelles technologies, et notamment les applications de mise en relation entre chauffeurs et clients, viennent bouleverser l'économie du secteur. Désormais, le client dispose de toute l'information nécessaire pour trouver un chauffeur, et est assuré de n'être pas abusé en s'acquittant à l'avance du prix de la course. L'administration des tarifs et le contingentement de l'offre ont perdu leur raison d'être. Pire, cette organisation est frappée d'une obsolescence rapide, les taxis ne pouvant pas rivaliser avec les tarifs proposés dans le secteur concurrentiel.

Ainsi les pouvoirs publics se trouvent confrontés à la nécessité d'assurer la transition entre le modèle réglementaire historique et cette nouvelle économie concurrentielle. Mais ils ne peuvent totalement l'assumer car ils ont une part de responsabilité historique dans les difficultés financières rencontrées par les taxis, qui subissent simultanément la baisse du prix de leur licence et du volume d'activité. Pour maintenir à flot une profession sinistrée, les gouvernements successifs se voient obligés de poursuivre des objectifs contradictoires, bloquant cette transition qui semble autant nécessaire sur le plan économique que dangereuse au niveau politique.

Le dédommagement des taxis enlèverait donc un obstacle majeur dans cette difficile mutation du secteur du transport des personnes en France. Il dégagerait l'Etat de sa responsabilité historique, et rendrait acceptable une remise à plat des règles du secteur qui semble inéluctable. Il permettrait d'introduire la cohérence nécessaire dans la réforme du secteur, et de sortir d'un conflit long et coûteux pour la collectivité, synonyme d'inaction publique et d'agitation sociale.

L'indemnisation des titulaires des licences semble d'autant plus préférable à ce douloureux ajustement qu'il y a des options garantissant qu'il soit socialement équitable, économiquement soutenable et neutre pour les finances publiques. En faisant rembourser les licences par l'ensemble de la profession et sur une longue durée, l'Etat préserverait sa signature et ses finances. A travers un système de cotisations et sur la base du coût historique d'acquisition des licences, il serait possible d'amortir leur remboursement sur une période de 30 ans, pour une somme d'environ 135 euros mensuels par chauffeur.

Ce scénario permettrait de sortir rapidement de l'impasse actuelle, et de favoriser la refonte de la gouvernance du secteur. Avec, à la clé, la mise en place d'une organisation qui fasse de la concurrence la règle, et de l'administration tarifaire une exception réservée à la seule maraude de rue. Une telle organisation rendrait possible le dé-contingentement de l'offre et la modernisation du



fonctionnement institutionnel du secteur, sur la base du libre accès à la profession et de la transparence statistique<sup>31</sup>.

La liquidation du système historique des licences placerait surtout la France à la pointe des réformes du secteur parmi les pays de la zone OCDE, lesquels sont pour la plupart confrontés aux mêmes défis liés à l'apparition des applications de mise en relation. Après avoir laissé passer l'opportunité de modernisation qu'offrait l'émergence de la radiotéléphonie dans les années 1970, notre pays pourrait ainsi rattraper le retard accumulé dans la modernisation du transport de personnes. Le potentiel de création d'emplois que pourrait amener cette évolution se chiffre en dizaine de milliers. Il est aussi synonyme de désenclavement de certaines zones mal desservies par les transports en commun, notamment des banlieues, et de démocratisation de l'accès au transport individuel de personnes, dont nombre d'usagers sont aujourd'hui exclus.

---

<sup>31</sup> Elle permettrait aussi de répondre aux nouveaux défis que pose la modernisation du secteur, liés aux risques d'une monopolisation du marché par un acteur donné ou à la dégradation des conditions de travail des chauffeurs.

## REFERENCES

- Armand, L., Rueff, J., 1959. Rapport sur les obstacles à l'expansion économique présenté par le comité institué par le décret n° 59-1284 du 13 novembre 1959.
- Assemblée Nationale, 2014. Un taxi pour l'avenir des emplois en France. Mission de concertation Taxis - VTC conduite par Thomas Thévenoud
- Commission pour la libération de la croissance française, 2008. Rapport final (rapport dit Attali)
- Chassigneux, P., 2008. Propositions de réforme de la profession de taxi et des autres transports particuliers de personnes par véhicules de moins de dix places.
- Darbéra, R., 2005. L'étranglement de la petite remise, *Transports* n° 432, juillet-Août 2005, pp. 236-243.
- Darbéra, R. 2005. Technologie et régulation des taxis, *RTS Recherche Transport Sécurité*, n° 87, Paris, Avril-Juin 2005, pp. 109-127.
- Darbéra, R., 2008. Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées? *Transports*, Editions techniques et économiques, 2008, pp.86-91.
- Darbéra, R., 2009. Où vont les taxis ?, *Éditions Descartes & Cie*, Collection « Urbanités », Paris, Décembre 2009, 270 p.
- Darbéra, R., 2013. La drôle d'histoire des voitures de tourisme avec chauffeur.
- Fernández L., J. Enrique, Joaquín De Cea Ch, Julio Briones M., A diagrammatic analysis of the market for cruising taxis, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 42, Issue 6, November 2006, Pages 498-526, ISSN 1366-5545
- Fréchette, G., Lizzeri, A., Salz, T. 2015. « Frictions in a Competitive, Regulated Market Evidence from Taxis. » Not published yet.
- Bacache-Beauvallet, M., Janin L., et Blervaque, E., 2008. Valeur de licence et régulation du marché des taxis.
- OCDE, 2007. La dérèglementation du secteur des taxis. Table Ronde CMT
- Péran, L., 2015. Impact assessment of the entrance of Uber on the parisian taxi market, Paris School of Economics Master thesis, to be published.
- Wong, K.I., Wong, S.C., Hai Yang, J.H. Wu, 2008. Modeling urban taxi services with multiple user classes and vehicle modes. *Transportation Research Part B*, Vol 42, p. 985–1007

## ANNEXE 1 - ESTIMATION DE LA VALEUR ACTUALISEE DES TRANSACTIONS SUR LE MARCHE DES LICENCES (1990-2015)

	Nombre de licences vendues	Prix des licences Paris	Variation moyenne à Paris	Prix moyen France	Taux d'actualisation	Montant actualisé des transactions
2015	2200	250	0%	145	1.00	319'000
2014	2200	250	0%	145	1.01	320'595
2013	2200	250	0%	145	1.01	323'480
2012	2200	233	7%	135	1.03	307'494
2011	2200	217	7%	126	1.06	292'585
2010	2200	202	7%	117	1.07	276'763
2009	2200	189	7%	109	1.07	258'185
2008	2200	176	7%	102	1.10	247'351
2007	2200	164	7%	95	1.12	233'974
2006	2200	153	7%	89	1.14	221'758
2005	2200	142	7%	83	1.16	210'179
2004	2200	133	7%	77	1.18	199'988
2003	2200	124	7%	72	1.21	190'291
2002	2200	115	7%	67	1.23	180'710
2001	2200	107	7%	62	1.25	171'106
2000	2200	100	7%	58	1.27	162'172
1999	2200	81	24%	47	1.28	131'844
1998	2200	65	24%	38	1.28	107'294
1997	2200	53	24%	31	1.30	87'836
1996	2200	43	24%	25	1.33	72'476
1995	2200	35	24%	20	1.35	59'684
1994	2200	28	24%	16	1.37	49'054
1993	2200	23	24%	13	1.40	40'515
1992	2200	18	24%	11	1.43	33'561
1991	2200	15	24%	9	1.48	28'018
1990	2200	12	24%	7	1.53	23'435
<b>TOTAL</b>	<b>57'200</b>					<b>4'549'347</b>

## ANNEXE 2 - LES TARIFS DES TAXIS NEW YORKAIS

Les tarifs des taxis new-yorkais sont inférieurs aux tarifs des taxis parisiens, surtout pour la partie kilométrique (voir tableau ci-dessous). Cet écart est encore plus significatif lorsque l'on prend en compte les différences de pouvoir d'achat entre ménages new yorkais et parisiens. En effet, la différence de pouvoir d'achat des ménages entre New-York et Paris est conséquente : une étude UBS (2015) estime ainsi que le revenu et le pouvoir d'achat des ménages parisiens représentent en moyenne respectivement 67.1% et 80.2% de celui de leurs homologues new-yorkais. Ainsi, sur une course de 3 kms et 25 minutes, le taxi parisien sera 22% plus cher en temps normal, 39% en tarif majoré. Lorsqu'on prend en compte la différence de pouvoir d'achat, ces écarts atteignent respectivement 52% au tarif normal et...74% en tarif majoré.

### Une comparaison des tarifs de taxis parisiens et new yorkais (au 20-11-2015)

	Tarif de base		Tarif Majoré	
	Paris	New York	Paris (tarif C)	New York (nuit)
Prise en charge	2.6	2.3	2.6	2.3
Au km	1.1	0.6	1.6	0.6
A l'heure	32.1	28.1	35.7	29.0
<b>Course de 3 kms et 25 minutes<sup>32</sup></b>	<b>16.4</b>	<b>13.4</b>	<b>19.2</b>	<b>13.8</b>

  

	Tarif de base PPA		Tarif Majoré PPA	
	Paris	New York	Paris (tarif C)	New York (nuit)
Prise en charge	3.3	2.3	3.3	2.3
Au km	1.3	0.6	2.0	0.6
A l'heure	40.1	28.1	44.6	29.0
<b>Course de 3 kms et 25 minutes</b>	<b>20.5</b>	<b>13.4</b>	<b>24.0</b>	<b>13.8</b>

<sup>32</sup> L'hypothèse retenue est que la course se répartit en 5 minutes au-delà de la vitesse à partir de laquelle le tarif au kilomètre s'applique, et 20 minutes en deçà.