

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT
OECD/ECMT TRANSPORT RESEARCH CENTRE

Conclusions de la Table Ronde 133

(Dé-)réglementation du secteur des taxis

Paris, 14 et 15 avril 2005

Présidée par M. Yves Crozet, du Laboratoire d'Economie des Transports, la Table Ronde s'est appuyée sur des documents de référence présentés par Mme Catherine Liston-Heyes de l'Université Holloway de Londres et MM. Bekken du TOI, Norvège, P. Bakker de l'AVV, Pays-Bas, et Dennis Cartier, Canada.

La Table Ronde avait pour but d'évaluer les tenants et aboutissants de la libéralisation du secteur des taxis ainsi que les enseignements à tirer de la réglementation de ce secteur dans les pays Membres de l'OCDE et de la CEMT. Cette réglementation s'articule autour de plusieurs axes, à savoir l'accès au marché, les tarifs et la qualité des services. Le débat d'idées est arrivé à la conclusion que la thèse de l'amélioration de l'utilisation de la capacité par limitation des possibilités d'accès au marché n'est guère étayée par les faits et que, bien au contraire, l'augmentation du nombre d'opérateurs, les économies de densité qu'elle permet de réaliser et le raccourcissement des délais d'attente plaident pour l'octroi de subventions à l'accès.

Le besoin de réglementation des prix dépend de la nature et de la structure du marché. Le fait que des coûts de recherche et de transfert sont mis à la charge des clients en quête d'un taxi autorise à penser que l'opérateur de taxis dispose d'un très fort pouvoir de fixation des prix. L'exploitation abusive de ce pouvoir s'amplifie dans un environnement géographique inconnu ainsi que sur le marché des taxis "maraudeurs". Sur les marchés sur lesquels les taxis sont majoritairement commandés via un central téléphonique, les exploitants peuvent se tailler une réputation de cherté ou de bon marché, ce qui ouvre la voie à une certaine concurrence par les prix. Il peut en être dit autant de la qualité des services. Le besoin de réglementation est d'autant plus fort que le marché est anonyme. Les centraux téléphoniques accentuent le rôle auto-régulateur de la concurrence dans sa capacité de fidélisation de la clientèle à des opérateurs capables de se bâtir une réputation élogieuse.

La déréglementation du secteur des taxis donne des résultats contrastés. La libéralisation du secteur a généralement été suivie d'un afflux de nouveaux opérateurs qui a donné aux consommateurs l'avantage d'un raccourcissement des délais d'attente, mais s'est aussi accompagné d'une hausse des prix motivée par l'augmentation du coût par voyageur/kilomètre. La libéralisation a souvent aussi été de pair avec une dégradation de la qualité des services, ce qui

donne à penser que le contrôle de la qualité reste nécessaire après la déréglementation. Il a été tenté de réinstaurer des barrières à l'entrée en imposant des normes de qualité qui privilégient les opérateurs en place.

La réglementation des prix doit tenir compte de l'augmentation des coûts si elle va de pair avec la déréglementation de l'accès au marché. Le plafonnement des prix s'est révélé être un instrument délicat de réglementation des prix en ce sens qu'il a débouché sur une hausse, coordonnée à l'échelle du secteur, des tarifs des taxis. La baisse du prix des licences d'exploitation de services de taxi a été à l'origine de tensions politiques. En Irlande, l'Etat dédommage les familles des opérateurs mis en difficulté par la réduction de la valeur de leur licence. L'augmentation de la taille des flottes des opérateurs en place est une forme d'entrée expérimentée ici et là qui a eu pour effet positif de freiner la hausse des tarifs et la dégradation de la qualité des services consécutive à la déréglementation. Le débat a confirmé que la Table Ronde arrivait bien en son temps et montré clairement que ses conclusions présentaient beaucoup d'intérêt pour les politiques nationales des pays Membres.