

Commission pour la Libération de la Croissance Française

Réponses aux principales critiques de la Fédération nationale des artisans du taxi

« Le rapport Attali veut multiplier par 5 le nombre de taxis »

FAUX Ce chiffre est inventé. Le rapport propose seulement d'octroyer des licences à ceux en ayant fait la demande avant le 31 décembre 2007. A Paris, cela signifie 6.500 chauffeurs, soit 1,4 fois le nombre actuel.

« Le rapport Attali va ruiner la valeur des licences »

FAUX Les licences octroyées sont gratuites et incessibles, donc sans valeur. Selon la FNAT, les licences représentent pour les chauffeurs « leur fierté voire leur dignité d'homme ou de femme retrouvée ». Ce que propose la Commission, c'est que 6 500 chauffeurs accèdent dès maintenant à cette dignité !

« A cause du rapport Attali, les jeunes chauffeurs de taxi qui se sont endettés vont être ruinés »

FAUX Le rapport propose des mesures pour offrir plus de libertés aux chauffeurs de taxis (revente des licences, possibilité d'exploitation partagée de la licence). Les licences nouvelles ne pourront pas être cédées. La valeur des licences existantes ne variera donc pas. En outre, l'offre nouvelle générera sa propre demande.

« Le rapport Attali va précariser les chauffeurs de taxi »

FAUX. Aujourd'hui, environ 5 000 taxis sont locataires de leur plaque. Pour cela, on estime qu'ils doivent payer au moins 700€ par semaine aux sociétés propriétaires, soit environ 3000€ par mois, et donc 33 600€ par an ! La Commission propose de leur ouvrir l'accès à l'artisanat. En outre, la Commission propose de leur offrir la possibilité de vendre dès qu'ils le souhaitent leur licence, ce qui peut leur permettre de faire des bénéfices dès maintenant. Aujourd'hui, une licence ne peut être revendue qu'après 15 ans d'exploitation « continue et effective », et 5 ans si cette licence a déjà été revendue une première fois. Nous proposons de supprimer ce délai, car il est extrêmement contraignant pour les chauffeurs de taxi.

« Le rapport Attali facilite l'installation de grands groupes financiers »

FAUX C'est même le contraire : notre rapport vise à faciliter l'activité des indépendants et à remettre en cause l'exploitation organisée par certaines compagnies, certaines illégales. Les chauffeurs de taxis doivent pouvoir travailler dans un environnement transparent et protecteur, c'est ce pourquoi nous plaçons.

Le rapport propose par ailleurs un ensemble de décisions très favorables aux PME, qui représentent 70% de la profession à Paris, et 98% en province selon les propres chiffres de la FNAT. La décision fondamentale n°7 du rapport propose d'instituer un statut fiscal simplifié pour les entreprises qui réalisent moins de 100 000 euros de chiffre d'affaires par an (le chiffre d'affaire d'un artisan taxi est de 5 000€ par mois, soit 60 000€ par an).

« Le rapport Attali va mettre en faillite nos entreprises »

FAUX Les propositions de la Commission visent au contraire à encourager le marché des taxis. Dans ce secteur, comme dans de nombreux autres, c'est l'offre qui crée la demande. En Irlande, le secteur des taxis a été ouvert en 2000. Le nombre de taxis a augmenté en conséquence de 150%. On est passé d'une densité d'un taxi pour 186 habitants à un taxi

pour 72 habitants. Donc, partout où cette réforme a été mise en œuvre, le nombre de taxis à exploser. Cela signifie que des emplois ont été créés ! Et que la demande a crû.

La Commission offre par ailleurs de plus grandes libertés aux taxis pour leur permettre d'exercer plus facilement leur profession et d'augmenter par là leurs revenus : autorisation de répercuter sur le prix des courses les variations du carburant, utilisation de la même plaque par plusieurs chauffeurs, création d'une appellation « taxi francilien ».

« Le rapport Attali va créer une grande insécurité pour les clients »

FAUX Cela n'est pas vrai, et d'une certaine mauvaise foi. Non seulement nous ne modifions pas les conditions de compétences requises pour les taxis, mais en plus, nous rappelons avec force qu'elles doivent être les mêmes pour les véhicules de petite remise.

« Le rapport Attali s'en prend aux taxis parce qu'ils sont faibles »

FAUX La Commission n'a pas d'animosité particulière vis-à-vis des taxis. Souvent d'ailleurs, les chauffeurs sont les victimes d'un système qui leur échappe. Les plus faibles, ce sont aussi les consommateurs. Notre proposition est doublement gagnante : d'abord nous proposons une nouvelle dynamique et de nouvelles perspectives pour la profession, ensuite nous voulons mieux satisfaire la demande des consommateurs. Notre objectif, dans cette réforme, comme dans les autres, a été de proposer une mesure équilibrée pour relancer la croissance, et donc le pouvoir d'achat. Elle bénéficiera aux consommateurs.

« Le rapport Attali n'a pas écouté les professionnels »

FAUX Non seulement la Commission a organisé de très nombreuses consultations, mais en plus, elle reprend très directement certaines propositions des professionnels. Par exemple, la création d'axes réservés aux bus / taxis / covoiturage est une demande de la FNAT.

« Le rapport Attali est inutile : le nombre de taxis augmentent déjà. »

INSUFFISANT Selon la FNAT, le nombre de taxis augmenterait de 7% entre 2003 et 2008, portant leur nombre à 16 000. Or, les estimations démontrent que depuis 1981, ce sont environ 8 000 licences qui auraient pu être délivrées pour répondre à la demande croissante. Cette évolution est positive, mais pour Paris, cela représentera toujours environ 5000 unités de moins qu'en 1931, et 10 000 de moins qu'en 1925. En outre, l'activité économique a considérablement évolué : en dépit de cette augmentation, plus de 10% de la demande annuelle ne serait pas satisfaite.

« Il n'y a pas plus de taxi à New York »

INSUFFISANT À Londres ou à New York, le secteur des taxis n'a pas été libéralisé. Mais des voitures de « petite remise » (VPR) permettent de répondre à la demande. Il y en a 50 000 à Londres, 42 000 à New York et... 100 à Paris ! En outre, dans ces villes, la maraude est autorisée.

« Le vrai problème, c'est la circulation »

INSUFFISANT Il est vrai qu'à Paris, la circulation est un vrai problème, qui contraint et pénalise l'activité des taxis. La Commission en est bien consciente. C'est pour cela qu'elle fait des propositions dans ce domaine (suppression des restrictions territoriales, voie spéciale pour les taxis, ce qui est une proposition de la FNAT, fusion des taxis franciliens). Pour autant, cela ne résoudra pas le cœur du problème, qui tient à une logique malthusienne de l'offre.

Les extraits du rapport

Les taxis (46 000 actifs dont 15 300 à Paris ; chiffre d'affaires : 2 milliards d'euros).
Pour pouvoir aujourd'hui exercer l'activité de chauffeur de taxi, il convient de satisfaire aux conditions suivantes :

- attester la réussite à l'examen professionnel de chauffeur de taxi ;
- acquérir une autorisation de stationnement sur la voie publique, soit gratuitement auprès du maire ou du préfet de police à Paris, soit à titre onéreux auprès d'un chauffeur de taxi qui cesse son activité ;
- respecter les tarifs maximum fixés par arrêté du ministre de l'Économie et par arrêté préfectoral pris dans chaque département.

Un nombre extrêmement limité de licences gratuites étant accordé chaque année, le prix de revente des licences est très élevé dans les villes où l'offre est manifestement insuffisante (140 000 euros à Toulouse, environ 190 000 euros à Paris, 400 000 euros à Orly). Plusieurs facteurs illustrent l'urgence de mettre fin au *numerus clausus* des taxis.

L'augmentation de la population en Île-de-France, l'évolution du trafic aérien et du trafic ferroviaire, la croissance du PIB depuis 1981 permettent d'évaluer à environ 8 000 le nombre de licences qui auraient pu être créées pour satisfaire la demande en région parisienne, alors même que plus de 6 500 chauffeurs taxis locataires ou salariés attendent de pouvoir acquérir une licence.

À Londres et à New York, les systèmes de plaques de taxis n'ont pas été libéralisés et ces villes comptent environ autant de taxis que Paris, mais des voitures dites « de petite remise » (VPR) permettent de répondre à la demande : elles sont 50 000 à Londres, 42 000 à New York, contre à peine 100 à Paris. La réforme ne doit donc pas seulement se concentrer sur les taxis mais développer de nouvelles offres de transport dédiées à des segments spécifiques de la demande.

La loi du 20 janvier 1995 a rendu les licences cessibles après leur exploitation effective et continue pendant une durée de 15 ans, durée réduite à 5 ans après la première mutation. De plus, cette loi a précisé que la délivrance de nouvelles autorisations ne donne pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.

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. En Irlande, après la libéralisation des taxis en 2000, le nombre de taxis a augmenté de 150 % en 3 ans et la densité de taxis a considérablement augmenté, passant de 1 pour 186 habitants à 1 pour 72 habitants (contre 1 pour 360 à Paris et proche banlieue). Si cette même densité prévalait, il y aurait 80 000 taxis à Paris, soit une création de 64 000 emplois. 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.

DÉCISION 210

Développer l'entrée sur le marché des VPR et de différentes offres spécialisées sur certains segments du transport urbain.

- Maintenir pour les VPR les critères actuels de compétence professionnelle applicables aux taxis (casier judiciaire vierge, respect des règles d'hygiène et de

- sécurité, connaissance de la ville, etc.).
- Instaurer la liberté tarifaire, pour autant que les tarifs soient annoncés à l'avance lors de la prise de rendez-vous, afin de favoriser l'émergence de gammes de véhicules adaptées aux budgets de différentes clientèles.
- Transférer la supervision des VPR au ministère en charge des transports pour éviter que le même bureau soit en charge des taxis et des VPR.
- Inciter à la création de flottes de « VPR / taxis verts » bénéficiant d'emplacements de stationnement dédiés, similaires à ceux des « Vélib » à Paris, permettant d'offrir aux usagers des déplacements dans des véhicules à propulsion hybride ou utilisant des carburants peu polluants.

DÉCISION 211

Augmenter le nombre de taxis.

- Octroyer gratuitement, par une procédure d'attribution étalée sur deux ans, une licence incessible à tous les demandeurs inscrits fin 2007.
- Après l'ouverture de l'offre de taxis et de VPR, autoriser les taxis à répercuter sur le prix des courses les augmentations du gazole/essence avec une prime tout en conservant un tarif maximal.
- Autoriser plusieurs chauffeurs à utiliser la même plaque de taxi, à condition de surveiller que les chauffeurs ne dépassent pas le nombre d'heures de travail autorisées par jour (par exemple en instaurant une carte de déblocage pour chaque voiture).
- Supprimer l'horodateur parisien. Fixer une amplitude de service unique de 11 heures équivaldrait à augmenter le nombre de taxis à Paris d'environ 600 voitures sans pour autant augmenter la surface d'occupation de la voirie.
- Supprimer les restrictions territoriales qui limitent le chargement des clients dans certaines zones et autoriser la maraude.
- Fusionner sous la même appellation « Taxis franciliens » les taxis parisiens, ceux d'Orly et de Roissy et de l'Île-de-France et fixer un tarif forfaitaire des aéroports à Paris.
- Créer une voie dédiée aux taxis, aux bus et au covoiturage entre Paris et les aéroports.
- Associer pleinement le ministère en charge des transports, aux côtés du ministère de l'intérieur, à la gestion de l'offre de taxis pour mieux tenir compte des intérêts des usagers.
- Autoriser les préfets à se substituer au maire dans l'attribution de nouvelles licences de taxis, dans les villes où l'évolution du nombre de taxis n'a pas suivi l'évolution démographique.
- Fluidifier le marché secondaire en autorisant sans délai la vente des licences actuellement détenues.