

## La France profonde contre les experts

*di Daniel Cohen*

Les taxis parisiens, personne ne peut plus l'ignorer, sont moins nombreux aujourd'hui qu'en 1925. On en comptait alors 25 000, ils ne sont plus que 15 000. Aucun Parisien ne peut espérer sortir de chez lui et héler un taxi pour se rendre à l'aéroport ou à un rendez-vous en ville. Malgré les rapports qui se sont succédé, du rapport Armand-Rueff remis en 1960 au premier président de la Ve République au rapport Attali rendu à l'actuel chef de l'Etat, les taxis tiennent bon! Comment comprendre cette formidable force de résistance? Faut-il y voir une métaphore des difficultés françaises à "se réformer"?

Les taxis parisiens sont soumis à une autorisation d'installation de la préfecture. Cette règle n'est pas aberrante en elle-même. La plupart des pays disposent de telles procédures, ne fût-ce que pour s'assurer que le conducteur sait conduire et est de bonne moralité. Au fil du temps, la régulation s'est toutefois transformée en gestion de la rareté. L'insuffisance des licences par rapport à l'évolution des besoins, qui aurait pu rester transitoire, est devenue une donnée permanente du parc de taxis.

Il y a de multiples raisons qui conduisent un dispositif censé réguler un marché à dégénérer en fabrication d'une rareté artificielle. Dans les pays les plus corrompus, le régulateur est intéressé à créer de la rareté pour donner aux licences une valeur plus grande, qu'il peut ensuite monnayer. Dans les pays industrialisés, hors tout phénomène de corruption, il arrive bien souvent que le régulateur soit "capturé" par le régulé, épousant, sans en avoir toujours conscience, les intérêts de ses administrés.

Quelle qu'en soit la cause, une réglementation avare change le fonctionnement du marché concerné. Elle donne un avantage aux premiers installés, mais devient ensuite une barrière pour les nouveaux entrants. Dans le cas des taxis, les nouveaux titulaires doivent payer cher le droit de s'installer. On parle aujourd'hui d'un tarif allant de 150 000 à 200 000 euros pour ce qu'on appelle, dans la profession, le "pas de portière".

Comment faire, dans un tel contexte, pour restaurer un équilibre raisonnable entre l'offre et la demande? On a, a priori, le choix entre deux méthodes. On peut, par décret, abolir les rentes, en libéralisant le marché. C'est la méthode que tenta Turgot, en 1776, en voulant supprimer les corporations. Il sera vite limogé, et il faudra attendre la Révolution pour y revenir. Hors contexte révolutionnaire, une seconde méthode, plus respectueuse des personnes concernées, consiste à dédommager les victimes potentielles de la libéralisation. En rachetant, à leur valeur de marché, les licences en circulation, l'Etat (ou la collectivité locale concernée) ouvre le marché à de nouveaux entrants, sans créer de perdants parmi les anciens.

L'idée de dédommager les perdants des déréglementations est au coeur d'un ouvrage iconoclaste et provocateur de Jacques Delpla et Charles Wyplosz intitulé *La Fin des privilèges, payer pour réformer* (Hachette Littératures, 2007). Faisant courageusement l'inventaire de ce qui leur apparaît comme l'ensemble des rentes françaises, les auteurs concluent à un coût global des réformes de près de 380 milliards d'euros! Dans le cas des seuls taxis parisiens, le coût pourrait atteindre 2,5 milliards. Les chiffres effraient, mais la méthode est claire: la réforme coûte cher, à ses victimes ou aux contribuables.

L'idée de compenser, fût-ce partiellement, les perdants n'a toutefois pas été retenue par la commission Attali (Jacques Delpla en faisait pourtant partie). L'explication officielle est qu'il eût été impossible de racheter des plaques dont le commerce est illégal. La véritable raison est plus simple : le " paquet fiscal " ayant déjà été voté, la commission a rédigé un rapport pour libéraliser la croissance, mais sans disposer d'aucune ressource budgétaire. On sait ce qu'il advint. Deux jours de grèves ont suffi à enterrer la réforme des taxis, ces derniers obtenant, au passage, une revalorisation de leurs tarifs.

## LE CŒUR DE L'ALLIANCE POLITIQUE

Les taxis ne sont que le cas particulier d'une question plus générale dont un précédent rapport rédigé par Pierre Cahuc et Francis Kramarz en 2004 - et remis au ministre des finances de l'époque, Nicolas Sarkozy - avait fait l'inventaire. Le rapport Attali en a repris quasiment ligne à ligne les termes dans le chapitre qu'il consacre aux professions réglementées. Les cafés, les pharmaciens, les notaires, les vétérinaires...: la France de Balzac et de François de Closets, des petits et grands privilèges, est bien vivante, où chacun, sauf les exclus, peut croire qu'il dispose d'une rente qui le protège.

Les cafetiers, par exemple, bénéficient d'un quasi-numerus clausus, hérité d'une époque où la lutte contre l'alcoolisme était prioritaire, alors même que 95 % des achats d'alcool ne transitent plus par eux. Les vétérinaires, pour des raisons curieuses, ne peuvent avoir plus de deux assistants. Les coiffeurs doivent avoir un brevet professionnel lorsqu'ils exercent en ville, mais un CAP seulement lorsqu'ils exercent à domicile. Rentiers lorsqu'on les analyse de l'extérieur, ces métiers sont moins reluisants vus de l'intérieur. Comme pour les taxis, les rentes dont bénéficient ces professions se sont payées cher. Des études difficiles pour les uns, une mise de fonds importante pour les autres, parfois les deux, comme pour les notaires.

Un consensus de droite et de gauche a longtemps fermé les yeux sur ces questions. La gauche, c'est un euphémisme, n'a jamais été en pointe sur les questions de politique de la concurrence, le débat européen sur " la concurrence libre et non faussée " ayant suffi à ses peines. D'un strict point de vue électoral, c'est pourtant à droite que réside le principal problème. La plupart des métiers concernés - les taxis, les cafetiers, les pharmaciens ou les notaires - en sont les soutiens. Bon nombre des réglementations dont la France a aujourd'hui besoin de se débarrasser ont été mises en place par la droite, les lois Royer et Raffarin étant les plus connues. On touche ici au cœur de l'alliance politique nouée par la droite entre les classes populaires et les notables. Devenir cafetier, avoir sa petite boutique est toujours resté l'ambition, le rêve secret, des classes populaires. C'est l'utopie que la droite peut leur offrir.

On ne s'étonnera pas, dans ces conditions, que le rapport de la commission Attali ait échoué. Sans ressources, sans soutien politique, sans conscience claire de son propre mandat, son échec retentit comme la victoire de la France profonde contre la République des experts. De leurs tombes, Armand et Rueff en souriront peut-être.