Le lobby des taxis verrouille les portes d'entrée

Le 19 avril, la Cour d'Appel de Nîmes a rendu [son jugement](#) dans l'affaire qui oppose la société Easytake et les artisans-taxis de la région. [Les seconds](#) reprochent à la première de ne pas respecter les règles et de leur faire une concurrence déloyale. De son côté [Easytake](#) une compagnie low-cost de taxis qui propose des courses à tarifs réduits grâce à ses bas-coûts et à de la publicité sur ses voitures, considère être dans les règles.

[dailymotion]http://www.dailymotion.com/video/xh17ds_les-taxis-nimois-contre-le-low-cost_news[/dailymotion]

Ce n'est pas la première fois que le lobby des taxis s'accrochent avec de nouveaux intervenants sur son marché. Récemment c'était également le cas avec les taxis-motos à Paris et les [taxis-vélos à Marseille](#)

[dailymotion]http://www.dailymotion.com/video/xhfby7_manifestation-des-motos-taxis-a-paris_news#from=embed&start=15[/dailymotion]

En 2008, dans [son rapport sur la croissance française](#) Jacques Attali effectuait, à propos des taxis, les propositions suivantes :

« - 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. »*

Jacques Attali lui-même a été [critiqué pour ces propositions](#) Ainsi, Jean-Claude Françon, le président de la FNTI, le syndicat des taxis indépendants, indique dans [une lettre publique](#): « Merci Monsieur Attali, vous avez foutu un beau bordel dans notre profession. Bien sûr, ceci ne vous empêche pas de continuer à vivre comme un nanti. Vous devriez venir avec nous manger des sandwiches à midi, ceci vous changerait un peu des palaces où vous avez l'habitude de vous étaler avec tous vos amis politiques de tous bords ».

[dailymotion][http://www.dailymotion.com/video/x8h530_797-les-taxis-contre-le-rapport-att_news/\[dailymotion\]](http://www.dailymotion.com/video/x8h530_797-les-taxis-contre-le-rapport-att_news/[dailymotion])

A noter que de nombreuses professions étaient concernées par ce rapport visant à diminuer les barrières à l'entrée sur certains marchés. L'opposition des chauffeurs de taxis comme des vétérinaires entre autres ont mis à mal l'ensemble des propositions contenues dans ce rapport. A l'époque, cela avait déjà entraîné de profondes manifestations sur la [Côte-d'Azur](#) comme en [Bretagne](#).

Un autre rapport, [le rapport Chassingneux](#) daté de la même période, revenait également sur l'évolution nécessaire de cette profession.

Mafia-taxi

Il est possible de comprendre la réaction des artisans-taxis quand on connaît les conditions d'entrée dans la profession. Pour devenir chauffeur de taxis, il est nécessaire d'acheter une licence, parfois très cher, et de respecter des conditions tarifaires et de disponibilité du service fixées par l'Etat. Ainsi, l'Etat décide de l'encadrement des tarifs des courses.

Mais c'est oublier que les taxis vivent aujourd'hui une rente de situation, insuffisante pour eux, qui privent de la possibilité d'utiliser ce mode de transports de nombreuses personnes pour des questions de coût sans compter l'aimable accueil qui est généralement réservé à ceux qui, dans les grandes métropoles (c'est moins vrai pour les artisans-taxis totalement indépendants) font appel à leurs services. Ce qui n'est peut-être qu'une idée reçue, déconstruite sur [ce site](#)

Plus encore, ce monopole régi par des syndicats de taxis peut entraîner des actions à la limite de la corruption. Ainsi à la

Lobbycratie | Le lobby des taxis verrouille les portes d'entrée

Copyright admin mcabon@gmail.com

<https://www.lobbycratie.fr/2011/04/12/le-lobby-des-taxis-verrouille-les-portes-dentree/>

mairie de Marseille, Charles Gilardenghi, un conseiller du maire est en charge spécialement de la question des taxis. A la ville, ce monsieur très méditerranéen est également le président d'une société de taxis, TUPP, qui ne se prive pas de mettre des bâtons dans les roues de son principal concurrent.

[youtube]http://www.youtube.com/watch?v=UKj_6LR03IY[/youtube]

[youtube]<http://www.youtube.com/watch?v=76oXBHXhIGc&feature=related>[/youtube]

Cadeau-bonus. *In english in the text.*

[youtube]<http://www.youtube.com/watch?v=PYRab3AMUDk>[/youtube]