

## Lobby des taxis : les rouages de l'influence

*Lobbycratie accueille pour la première fois depuis sa création en 2009 un contributeur extérieur en la personne de Florent Dussidour. Cet étudiant devait livrer un travail sur la question du lobbying des taxis. Il avait déjà été fait état de cette question sur [ce site ici](#). Comme une petite dizaine d'étudiant(e)s chaque année, il s'est dirigé vers le site Lobbycratie via [le fil Twitter du site](#) pour recueillir, parmi d'autres interviews, des éléments d'infos sur cette question. Voici sa contribution qu'il a gentiment accepté de voir publiée ici. Merci à lui. Mikaël Cabon*

**Le 11 octobre 2013, le verdict tombe. Dans l'affaire opposant les taxis aux VTC, les taxis soutenus par leur lobby obtiennent un nouveau geste du gouvernement qui oblige les sociétés de VTC de respecter un laps de temps de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge du client.**

*"Il faut supprimer les barrières qui existent dans différentes professions réglementées et mettre fin à des rentes de situation que rien ne justifie". Ces mots sonnaient comme une évidence. Avec eux l'adage « dire tout haut ce que tout le monde pense tout bas » prenait tout son sens. Ces mots sont datés de l'été 2007, récités par un Président de la République fraîchement élu et désireux de combattre sur tous les fronts.*

Jusqu'à maintenant, plusieurs décisions de la classe politique penchent en faveur des taxis. Une situation rendue possible par l'influence du lobby des taxis. Comment s'organise-t-il? Comment fait-il pour obtenir gain de cause auprès des pouvoirs publics? Sa ligne de défense est-elle justifiée?

En janvier 2008, l'économiste Jacques Attali remet sur demande de Nicolas Sarkozy un rapport sur la compétitivité française appelé « 300 décisions pour changer la France ». Parmi elles, on y retrouve la proposition 209. Une proposition qui fera grand bruit. Une proposition interprétée comme une déclaration de guerre par le corporatisme des taxis qui ne va pas rester immobile pour défendre ses intérêts. Jacques Attali égratigne la profession de taxi. Il souhaite déréglementer la profession et augmenter le nombre de taxis. La réponse ne se fait pas attendre. Le lobby des taxis gonfle le torse, lance des journées d'action pour paralyser le pays. Sarkozy recule et enterre la proposition de Jacques Attali.

« Augmenter le nombre de taxis » en voilà une bonne idée. Tout parisien le sait, trouver un taxi est loin d'être une tâche facile. Et pour cause, il y avait 25% de taxis en plus à Paris en 1920. Un chiffre hallucinant qui souffre aussi de la comparaison avec les autres grandes métropoles. Il y a 3 chauffeurs pour 1000 habitants à Paris, 9 chauffeurs pour 1000 habitants à Londres, 11 chauffeurs pour 1000 habitants à New York. Comment a-t-on pu en arriver là?

La réponse est simple, le lobby des taxis. Cette profession est comme beaucoup d'autres une profession réglementée. En conséquence, on ne peut être taxi sans une licence matérialisée par une plaque. On appelle ça le *numerus clausus*. En 2008, cette plaque valait à Paris 150 000 euros. Aujourd'hui en 2013, on l'estime à 240 000 euros (elle grimpe même jusqu'à 400 000 euros à Nice). Autrement dit, en l'espace de 5 ans, sa valeur a bondi de 56%. Voilà pourquoi, les taxis défendent bec et ongles leur profession. Assurer un nombre de licences limités, c'est s'assurer une grosse somme d'argent au moment de partir à la retraite en revendant sa plaque.

### Et la concurrence dans tout ça ?

Dans toute activité économique, il n'y a que trois moyens pour rester compétitif : baisser ses prix, innover ou tuer la concurrence. Le lobby des taxis lui, a opté pour la solution numéro trois.

L'exemple le plus frappant nous vient de Province. La société EasyTake implanté dans plusieurs agglomérations a fini par mettre la clé sous la porte après un chantage du syndicat du Fédération Nationale des Taxis Indépendants. En somme, si le ministère ne fait rien, ils bloqueront la France. Pour cela les syndicats exigent que les décrets modifient la dimension des véhicules pour que les VTC (à l'image d'EasyTake) soient considérés comme hors la loi. L'arrêté du 23 décembre 2009 relatif aux VTC est modifié : à l'article 3, les mots « une longueur hors toute minimale de 4,40 mètres sont remplacés par une longueur hors toute minimale de 4,50 mètres ». Les véhicules Kangoo utilisés par EasyTake sont devenus trop petits de 10 cm.

Suite à ça, 6 mois plus tard, les nouvelles voitures plus grandes deviennent elles aussi hors la loi. En cause, la puissance du moteur, jugée insuffisante. EasyTake ne pouvant pas rechanger sa gamme de voiture pour la seconde fois en moins d'un an, a dû déposer le bilan.

Les propriétaires d'EasyTake doutent de la nécessité d'inciter des sociétés de transport à se fournir en véhicules plus polluants et accuse le gouvernement de céder face au lobby des taxis.

En début d'année, l'actuelle ministre de la Santé, Marisol Touraine, avait prévu d'introduire une dose de concurrence dans l'activité de transport de malades et en attendait 3,5 milliards d'économies. Il n'en fallait pas plus. Tous les syndicats de la profession appellent à manifester. En effet, dans de nombreuses villes et à la campagne, le taxi fait essentiellement un travail d'ambulancier. Certaines entreprises de taxis réalisent entre 80 voire 90% de leur chiffre d'affaires grâce aux hôpitaux. Le recours systématique aux taxis coûte trop cher à la Sécurité sociale, le gouvernement et sa ministre se rétracte un mois plus tard.

Plus récemment, une autre affaire a fait beaucoup de bruit. Le gouvernement a décidé de réglementer l'activité des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), qui seront obligées d'arriver au moins 15 minutes après une réservation, pour ne pas concurrencer les taxis. Le tort des VTC ? Avoir fait de l'ombre aux taxis avec son offre haut de gamme, liant innovation et service de qualité.

La différence entre taxis et VTC se situe à un niveau : les VTC n'ont pas le droit de s'arrêter en pleine rue et de prendre un client. Leur activité ne marche que sur réservation. En résumé, avec votre smartphone, vous réservez via une application une voiture de tourisme avec chauffeur, si celle-ci arrive en 5 minutes, vous devez attendre 10 minutes avant de pouvoir monter à bord. *« Mettre en place une réglementation comme celle-ci qui va totalement à l'encontre du consommateur et qui bloque toute la spontanéité d'une société comme la notre, c'est forcément problématique. C'est le résultat évident d'une pression du lobby des taxis »* analyse Pierre-Dimitri Gore-Coty, directeur d'Uber France implanté à Paris depuis décembre 2011. Le lobby des taxis a réussi son coup et peut se frotter les mains, la concurrence est à terre et une question vient à l'esprit. Comment le lobby des taxis influence les décisions des pouvoirs publics ?

## Une marche à suivre

La fin justifie les moyens dit-on. Un concept bien assimilé par le lobby des taxis. Dans le but de conserver son monopole, le corporatisme des taxis influence le gouvernement. Pour cela, il opère toujours de la même manière et se repose sur trois piliers.

Il y a tout d'abord la menace de la grève avec les fameuses « opérations escargot ». Actions qui consistent à provoquer un ralentissement important de la circulation, voire un blocage. C'est le levier le plus médiatique puisque les médias en font de l'image et traitent le sujet en boucle. Un procédé efficace qui avait fonctionné en 2008 avec la reculade de Nicolas Sarkozy sur l'application du rapport Attali.

Le second levier d'action consiste à aller voir les ministres et de leur faire passer des « notes blanches ». Le but étant de mettre la pression et expliquer que leurs décisions de libéraliser le marché des VTC va avoir des conséquences économiques

très lourdes sur leurs compagnies allant même jusqu'aux licenciements. Le gouvernement serait donc tenu responsable de la perte d'emploi des taxis. Un sujet particulièrement cher aux décideurs politiques qui ne disposent alors d'aucune marge de manœuvre.

Le troisième levier d'action se concentre sur la notion d'injustice. Les taxis dénoncent auprès des pouvoirs publics une concurrence déloyale arguant que les VTC n'ont pas à déboursier 240 000 euros pour une licence. Une réalité qui fait mouche et qui cristallise toute tentative du gouvernement.

## Une réalité plus complexe

Si le premier levier d'action est difficile à empêcher, les deux autres points sont déjà plus contestables.

Sur la question de l'emploi, tous les spécialistes sont unanimes. Libéraliser l'activité des VTC offre un potentiel de 40 000 postes, rien qu'en rattrapant le retard sur Londres et New York. Jacques Attali, entre autre, le justifie dans sa fameuse proposition 209, celle qui a fait bondir le lobby des taxis en 2008. *« 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 VTC 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 ».*

C'est au tour maintenant du fameux concept de « concurrence déloyale » invoqué précédemment. Erwan Le Noan, avocat en droit de la concurrence apporte quelques bémols à cette notion chère aux taxis. *« L'idée des taxis est que si tout le monde a les mêmes boulets à trainer, alors la concurrence sera plus loyale. C'est économiquement irrationnel : il vaut mieux élargir le choix des consommateurs et l'offre de services. Evidemment, les chauffeurs de taxis sont inquiets pour les investissements qu'ils ont pu faire par le passé (pour acquérir leur licence notamment), mais perpétuer ce système n'est pas une solution ».*

Pour mieux comprendre la situation, qu'en est-t-il de la situation à l'étranger ? L'activité des VTC à l'étranger est-elle soumise au même traitement ?

A Paris, Londres et New York, les licences pour mettre en circulation des voitures de remise (VTC) ne sont pas contingentées (à l'inverse des taxis pour Paris et New York). Mais en France, les demandes d'autorisation pour des voitures de remise doivent passer devant la même commission que les demandes pour les taxis, et les préfets qui président ces commissions ont reçu l'instruction de les décourager. Pour preuve, en 2007 alors qu'il y avait 42 000 voitures de petite remise à New York, et près de 50 000 à Londres, il y en avait moins d'une centaine dans toute la région Ile-de-France et leur nombre diminuait d'année en année.

Il y a 42 000 livrées à New York, mais malgré cette concurrence, les taxis restent très rentables puisque leurs licences trouvent acheteurs à plus de 500.000 \$. Si les licences de New York ont un prix si élevé, c'est qu'elles sont en moyenne exploitées chacune par trois chauffeurs. C'est ce que Jacques Attali recommandait en 2008 en autorisant plusieurs chauffeurs à utiliser la même plaque de taxi.

[Florent Dussidour](#)