



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

Analyse du secteur des services de taxis au Luxembourg

Etude de l'Observatoire de la formation des prix

Les opinions exprimées sont celles des auteurs et ne correspondent pas nécessairement à celles du Ministère de l'Économie du Gouvernement.

Pour toute requête ou suggestion, contactez l'Observatoire de la formation des prix du Ministère de l'Économie du Grand-Duché de Luxembourg.

Ministère de l'Économie

Observatoire de la formation des prix

19-21, Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg
Tél. (+352) 247 84176
Fax (+352) 26 86 45 18
observatoire@eco.public.lu
juillet 2017

Cette publication est téléchargeable sur le site <http://www.gouvernement.lu/4104827/observatoire-formation-des-prix>

© Ministère de l'Économie, Luxembourg, 2017

Résumé

En septembre 2016, la nouvelle loi sur les services de taxi est entrée en vigueur, avec une période transitoire jusqu'en fin février 2017. La réforme du secteur a été préparée de longue date, avec le dépôt du projet de loi en juillet 2013 et avait comme objectif un nouveau cadre légal pour les services de taxis. La gestion des licences d'exploitation des taxis n'est désormais plus assurée par les communes, mais de manière centralisée par l'État comme unique instance compétente. Le ministre du Développement durable et des Infrastructures estime que « *la réforme raccourcira le temps d'attente des clients, la qualité de l'offre et les prix pratiqués* ».

Avant la réforme de 2016, les prix maxima ont été fixés par règlement grand-ducal. Ces tarifs ont été régulièrement adaptés suite à l'évolution des coûts à supporter par les entreprises. Entre 1995 et juin 2004, le prix des services de taxis ont évolué en moyenne de 2,8% par année, une évolution plus rapide que l'IPCN (2,0%), mais similaire aux autres services de transport (chemin de fer, bus, avion).

La loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence marque une césure nette du régime des prix au Luxembourg, et donc également pour les tarifs des taxis. Cette loi a inauguré le principe général de la liberté des prix en son article 2. Cependant, des exceptions sectorielles ont été expressément introduites dans la loi, entre autres les courses de taxi dans l'alinéa 5 de l'article 2. En juillet 2004, le dernier RGD fixant les prix maxima a été adopté. Même en absence de nouveaux RGD après 2004, les prix ont continué d'augmenter. Une situation juridique floue (cf. point 2.3.1 du présent rapport) a fait que les prix maxima fixés ne furent pas respectés par les entreprises sans que des amendes aient pu être prononcées. Entre l'année 2004 et 2016, la position « *transports de personnes par taxi* » dans l'indice des prix a connu une hausse de 60,7%, ce qui correspond à une évolution annuelle moyenne de 3,7%. L'IPCN a augmenté de 1,8% par année pendant cette période.

La loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016 avec une phase transitoire de 6 mois qui s'est terminée le 28 février 2017 pour permettre notamment aux acteurs l'échange des autorisations d'exploitation de taxi émises sous l'ancien régime par des licences d'exploitations de taxi émises sous le nouveau régime. La nouvelle loi prévoit six zones d'exploitation différentes et un nombre maximal de licences valables par zone (en total 550 licences). En plus, 20 licences pour des taxis « zéro émissions » peuvent être attribuées, un nombre qui sera adapté en fonction de son succès lors des premiers mois de l'application de la nouvelle loi. Cependant, en mai 2017, seulement 415 du total des 550 licences ont pu être attribuées, uniquement 75% du total disponible, il semble donc que le nombre de taxis ait diminué à ce stade suite à l'introduction de la nouvelle loi (auparavant, environ 480 taxis ont bénéficié d'une autorisation d'exploitation, équivalant à quelque 150 exploitants et quelque 500 chauffeurs¹). Le nombre de licences vacantes diffère fortement selon les six zones définies par la nouvelle loi : seulement 8,6% des licences au centre sont encore disponibles, tandis que presque 75% des licences au nord (cantons Clervaux et Vianden) ne sont pas encore attribuées.

Selon un sondage de TNS-Ilres de mars 2017, 52% des résidents répondent ne jamais prendre de taxi au Luxembourg, alors que 3% en prennent au moins une fois par semaine. Le

¹ Source : exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)

taux d'utilisation varie fortement selon la région d'habitation des répondants : les résidents de la Ville de Luxembourg prennent plus souvent le taxi que les résidents des autres régions du pays.

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, plusieurs acteurs du secteur se sont montrés sceptiques en ce qui concerne une éventuelle baisse des prix des courses de taxi. Aussi le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) a estimé que « *dès le 1^{er} mars 2017, toutes ces nouvelles règles devront être appliquées par tous, sous peine d'avertissements taxés. Entre-temps, les deux systèmes vont perdurer jusqu'à ce que l'uniformisation se mette en place. Les tarifs ne devraient changer qu'à ce moment-là* ». Seulement à partir d'avril, le STATEC a constaté dans le cadre du calcul de l'indice des prix à la consommation une légère baisse des tarifs au Luxembourg.

L'Observatoire de la formation des prix du ministère de l'Economie continuera à suivre le secteur ainsi que l'évolution des tarifs pendant les prochains mois et années.

L'Observatoire de la formation des prix a également procédé à une simulation avec comme objectif de comparer l'évolution observée des prix des services de taxis avec une évolution simulée des coûts à supporter par une entreprise. En théorie, les prix devraient suivre l'évolution des coûts supportés par une entreprise de taxi. D'après ce modèle, le prix du transport par taxi a augmenté plus rapidement que la hausse des différentes composantes des coûts à supporter qu'une entreprise de taxi pourrait le justifier pour la période de 2000 à fin 2016. Cependant, une analyse plus détaillée de la période après 2004 s'avère utile, car en mai de cette année-là, la loi relative à la concurrence est entrée en vigueur au Luxembourg et le dernier règlement grand-ducal fixant les tarifs maxima pour les différents services a été adopté en juillet. Entre juillet 2004 et novembre 2012, les deux courbes évoluent globalement en parallèle : la simulation présente une évolution annuelle moyenne de 3,7%, tandis que les prix constatés par le STATEC ont connu une hausse moyenne de 3,9% par année. Seulement à partir de 2013, les prix ont évolué plus rapidement que les coûts. Pendant les quatre dernières années, les tarifs du service des taxis ont augmenté de 11%, tandis que les coûts ont seulement augmenté de 3,2%, selon notre simulation. Ceci pourrait s'expliquer par deux composantes majeures des coûts : les salaires (qui représentent près de 54% du total des coûts dans notre modèle) et le carburant (pondération de 12,5%) : l'évolution du coût de la main d'œuvre a connu un ralentissement et le prix du pétrole a fortement baissé pendant cette période.

Table de matières

Résumé.....	3
Table de matières.....	5
1 Introduction.....	6
2 La situation du secteur des taxis avant la réforme de 2016.....	7
2.1 Introduction	7
2.2 La situation réglementaire et tarifaire jusqu'en 2004	7
2.2.1 Réglementation.....	7
2.2.2 Tarifs.....	8
2.3 La situation après l'entrée en vigueur de la loi relative à la concurrence	13
2.3.1 Réglementation.....	13
2.3.2 Tarifs.....	15
2.4 Comparaison internationale.....	18
2.4.1 Evolution des prix au niveau européen	18
2.4.2 Etude ADAC de 2011.....	19
2.4.3 Etude « Prix et salaires » de UBS de 2015	21
3 Le changement législatif en septembre 2016.....	23
4 La situation du secteur des taxis après la réforme.....	27
4.1 La mise en vigueur de la nouvelle législation.....	27
4.2 Evolution des prix	28
4.3 Enquête TNS-Ilres.....	31
5 Simulation de l'évolution du coût de revient des services de taxis	32
5.1 Données.....	32
5.2 Résultat de la simulation	36
6 Conclusion	38

1 Introduction

Au Luxembourg, le secteur des taxis est souvent la cible de critiques de tous bords. Depuis de nombreuses années, différentes organisations se sont montrées insatisfaites de la tarification en vigueur, tout comme avec la transparence du secteur. Citons par exemple les communiqués et avis de l'Union luxembourgeoise des consommateurs (ULC) sur la transparence sur le marché des taxis² et sur une réforme des tarifs des taxis³, de l'Automobile Club (ACL) qui a plaidé pour une réforme du secteur des taxis qui mette fin aux prix abusifs pratiqués et qui permette également aux taxis de jouer véritablement leur rôle en matière de mobilité⁴.

En septembre 2016, une nouvelle législation est entrée en vigueur, mais déjà en 2009 le gouvernement avait commandité une étude du secteur des taxis. L'objectif de la nouvelle loi est de poser un nouveau cadre légal pour les services de taxis. La gestion des licences d'exploitation des taxis n'est plus assurée par les communes, mais de manière centralisée par l'État comme unique instance compétente. Le ministre du Développement durable et des Infrastructures estime que « *la réforme raccourcira le temps d'attente des clients, la qualité de l'offre et les prix pratiqués* »⁵.

Le présent rapport essaie de dresser un premier bilan de l'impact de la réforme aux prix pratiqués par les services de taxis au Luxembourg, sur base d'une série d'informations préliminaires disponibles à ce stade. La première partie du rapport (chapitre 2) sera consacrée à l'analyse du secteur avant la réforme de 2016 avec une présentation d'études internationales sur les prix et la qualité du service des taxis. La deuxième partie (chapitre 3) présente en détail le changement législatif de la loi du 5 juillet 2016. La troisième partie (chapitre 4) présente l'impact sur les prix pour les premiers mois depuis l'entrée en vigueur de la loi. Finalement, le chapitre 5 sera consacré à une comparaison de l'évolution des prix du secteur des taxis avec une évolution simulée des coûts à supporter par une entreprise de taxi.

² « L'ULC exige la transparence sur le marché des taxis » (30 janvier 2007) :

https://www.ulc.lu/Uploads/Publications/Doc/38_1_070130_com_taxis_f.pdf

³ « L'ULC exige une réforme des tarifs des taxis » (17 mars 2011) :

https://www.ulc.lu/Uploads/Publications/Doc/226_1_180311_com_prix_taxis.pdf

⁴ « Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale de l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg. Exercice 2011 », page 30.

⁵ <http://www.gouvernement.lu/6163541/12-reforme-taxis>

2 La situation du secteur des taxis avant la réforme de 2016

2.1 Introduction

Le chapitre 2 analyse en détail la situation du secteur des taxis avant la réforme de 2016. Les différents règlements grand-ducaux de 1993 à 2004 seront présentés ainsi que l'évolution des prix suivant les données du STATEC.

Jusqu'à l'entrée en vigueur en septembre 2016 de la loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation, les prix des services de taxis ont été fixés par règlement grand-ducal. Le point 2.2 analysera plus en détail le secteur et les tarifs en vigueur entre 1995 et 2004.

La loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence marque une césure nette du régime des prix au Luxembourg, et donc également pour les tarifs des taxis. La situation du secteur des taxis entre 2004 et fin 2016 est analysée sous le point 2.3.

Plusieurs études internationales sur les prix et la qualité du service avec des résultats plutôt médiocres pour le Luxembourg ont eu une couverture médiatique négative au niveau national. Une partie de ces études est présentée sous le point 2.4.

2.2 La situation réglementaire et tarifaire jusque 2004

2.2.1 Réglementation

La loi portant réglementation des services de taxis⁶ a instauré une compétence partagée entre l'Etat et les communes. Dans son article 3, la loi précise que « *les autorités communales sont chargées de régler par règlement communal (...) les conditions auxquelles sont soumis les taxis. Elles peuvent notamment régler le nombre maximum de taxis, l'autorisation à des personnes physiques ou morales des services de taxis, le retrait de ces autorisations ainsi que le contrôle des services de taxis* ». Les exploitants de taxis ont cependant dû solliciter par écrit une autorisation d'exploitation pour l'aéroport de Luxembourg auprès du Ministre des transports⁷.

En 2013, lors du dépôt du projet de loi n°6588, 44 règlements communaux étaient en vigueur⁸. A cela s'est ajouté le règlement des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg. Environ 480 taxis ont bénéficié d'une autorisation d'exploitation, équivalant à quelque 150 exploitants et quelque 500 chauffeurs⁹.

Le chargement de clients pouvait être effectué seulement sur un emplacement de stationnement de taxis situé dans la commune de délivrance de l'autorisation. Par contre, le lieu de déchargement était libre. Un autre principe de la loi de 1997 était celui de la tête de file, c'est-à-dire le client devait prendre le premier taxi en attente sur un emplacement, même si ce taxi, pour une raison ou une autre, ne lui convenait pas.

⁶ Loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

⁷ Règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg

⁸ A titre d'exemple cf. le règlement communal de l'administration communale de Betzdorf : http://www.betzdorf.lu/reglement_taxis.pdf?FileID=publications%2Freglement_taxis.pdf et de Bettembourg : <http://bettembourg.lu/wp-content/uploads/2016/03/Taxis-R%C3%A8glement-communal-sur-les-services-de-taxis.pdf>

⁹ Source : exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)

Donc deux facteurs ont eu un impact sur l'offre et la demande des services de taxis au Luxembourg : le champ d'activité des taxis a subi une restriction territoriale (la prise en charge était limitée sur le territoire de la commune qui a délivré l'autorisation d'exploitation) et le consommateur était privé de monter dans le taxi de son choix, et ne pouvait pas profiter de la concurrence sur les prix.

2.2.2 Tarifs

La fixation des tarifs maxima était basée sur une loi spécifique¹⁰ jusqu'au moment de l'entrée en vigueur de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence. Dans son article 32, cette loi a explicitement abrogé la loi relative à l'Office des prix. Jusqu'à ce moment, tous les prix, quels qu'ils soient, pouvaient faire l'objet d'un règlement grand-ducal de fixation de prix et le secteur des taxis ne fit pas exception à ce régime de tutelle générale des prix exercée par l'Etat. Des règlements grand-ducaux successifs fixèrent le prix maximum des courses en taxis sur base de demandes collectives de hausses de prix présentées par la Fédération des patrons-loueurs de taxis.

Des prix maxima nationaux ont été fixés par règlement grand-ducal pour les tarifs ordinaires, les courses entre 22 heures et 6 heures du matin, les courses à l'étranger, un prix forfaitaire par heure, les courses de dimanche. Un prix minimum par course a également été instauré. Une distinction entre un trajet aller-retour (tarif 1) et un trajet aller simple (tarif 2) a également été faite.

Le tableau suivant montre l'évolution des différents prix maxima depuis le règlement grand-ducal du 19 février 1993 jusqu'au RGD du 14 mai 2001. En 1993, le prix d'un kilomètre au tarif 1 (trajet aller-retour) s'élevait à 30 LUF (0,74 €), en 2001, ce tarif a augmenté à 1,02 €, une hausse de 37,2%. Le prix maxima d'un kilomètre au tarif 2 (aller simple) était le double du tarif 1. Le tarif minimum pour une course est resté constant à 100 LUF (2,48 €), cependant la distance pour le prix minimum a diminué de 43%.

Les différents tarifs ont été majorés de 10% pour une course entre 22 heures et 6 du matin et de 25% pour une course le dimanche. Ces majorations n'ont pas été adaptées dans les différents RGD.

¹⁰ Loi du 7 juillet 1983 modifiant la loi du 30 juin 1961 ayant pour objet, entre autres, d'abroger et de remplacer l'arrêté grand-ducal du 8 novembre 1944 portant création d'un office des prix.

Tableau 2-1 : Prix maxima des différents services de taxi de 1993 à 2001

		1993	1994	1999	2001
A	Tarifs ordinaires				
1.	<i>Tarif 1 (voyage aller-retour au point de départ)</i>				
	1 à 5 personnes transportées, le km	€ 0,74	€ 0,79	€ 0,87	€ 1,02
	6 à 8 personnes transportées, le km	€ 0,77	€ 0,82	€ 0,89	€ 1,04
	prix minimum par course	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48
	Distance	1 à 1747 m	1 à 1539 m	1 à 1075 m	1 à 1000 m
2.	<i>Tarif 2 (voyage aller simple)</i>				
	1 à 5 personnes transportées, le km	€ 1,49	€ 1,59	€ 1,74	€ 2,04
	6 à 8 personnes transportées, le km	€ 1,54	€ 1,64	€ 1,78	€ 2,08
	prix minimum par course	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48
	Distance	1 à 873 m	1 à 769 m	1 à 537,5 m	1 à 500 m
3.	Période d'attente, par minute	€ 0,24	€ 0,28	€ 0,28	€ 0,33
B	Course entre 22 heures et 6 heures du matin	10%	10%	10%	10%
C	Courses à l'étranger	10%	10%	10%	10%
D	Prix par forfait et par heure				
1.	Noces, baptêmes et enterrements	<i>sur devis</i>			
2.	Prix minimum d'une course commandée par téléphone entre 22 heures et 6 heures dans les localités sans services de taxis de nuit fonctionnant sur base de stationnements réglementés	€ 11,40	€ 12,15	€ 12,39	€ 12,40
E	Divers				
1.	Colis transportés (à partir du 2 ^e colis)*	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,62	€ 0,75
2.	Animaux transportés: par animal	€ 0,62	€ 0,62	€ 0,62	€ 0,75
F	Courses de dimanche	25%	25%	25%	25%

* Ne sont pas considérés comme colis donnant droit à la taxe, les sacs de voyage, les cartons, les parapluies, les cannes et généralement tous les objets que le voyageur peut porter à la main et déposer à l'intérieur du véhicule sans le détériorer.

Remarque : les prix en LUF ont été convertis en € (1€ = 40,3399 LUF).

Sources :

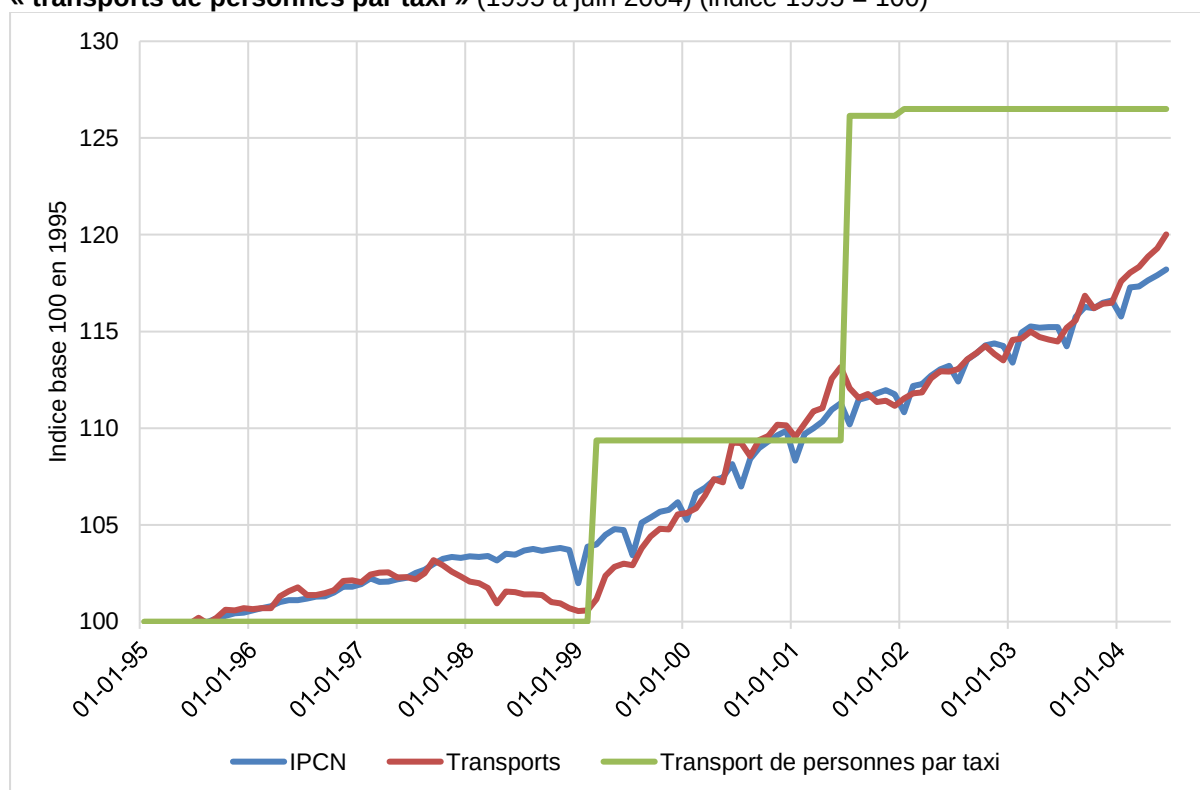
- Règlement grand-ducal du 19 février 1993 fixant des prix maxima pour courses en taxis : <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1993-14-fr-pdf.pdf>
- Règlement grand-ducal du 25 novembre 1994 fixant des prix maxima pour courses en taxis : <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1994-99-fr-pdf.pdf>
- Règlement grand-ducal du 11 mars 1999 fixant des prix maxima pour courses en taxi : <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1999-24-fr-pdf.pdf>
- Règlement grand-ducal du 14 mai 2001 fixant des prix maxima pour courses en taxi : <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-2001-67-fr-pdf.pdf>

La position « *transports de personnes par taxi* » de l'indice des prix à la consommation national (IPCN) calculé par le STATEC a connu une hausse de 9,37% en 1999, suite à l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal, ce qui correspond à la hausse constatée du prix par kilomètre du RGD de 1999 par rapport au RGD de 1994. Suite à l'entrée en vigueur du RGD de 2001, le tarif par km a augmenté de 17,6% et la position dans l'indice des prix a connu une hausse de 15,3%.

La position « transports de personnes par taxi » ne reprend pas seulement les taxis traditionnels, mais aussi d'autres services de bus à la demande, comme le « Night Rider », le « Bummelbus », etc., et donc l'évolution de cette position ne peut pas renseigner un prix par kilomètre exact pour les taxis analysés dans ce rapport.

Entre 1995 et juin 2004, la position « *transports de personnes par taxi* » a augmenté de 26,5%, une hausse annuelle moyenne de 2,8%. L'IPCN a augmenté de 2,0% en moyenne annuelle entre 1995 et décembre 2004, tandis que la catégorie « *transports* » a augmenté de 2,2%.

Graphique 2-1 : Evolution de l'IPCN, de la catégorie « transports » et de la position « transports de personnes par taxi » (1995 à juin 2004) (indice 1995 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Dans la catégorie « *transports* » sont incluses les voitures neuves et occasions, les motocycles, les carburants, l'entretien et les réparations des voitures ainsi que les divers modes de transport (par chemin de fer, par route, par air). Elle a une pondération de 16,1% dans l'IPCN (année 2016). Presque la moitié peut être attribuée aux automobiles neuves. Le transport de personnes par taxi a une pondération de 0,3% au sein de cette catégorie et de 0,04% de l'IPCN.

Graphique 2-2 : Pondération de la catégorie « Transports » (2016)

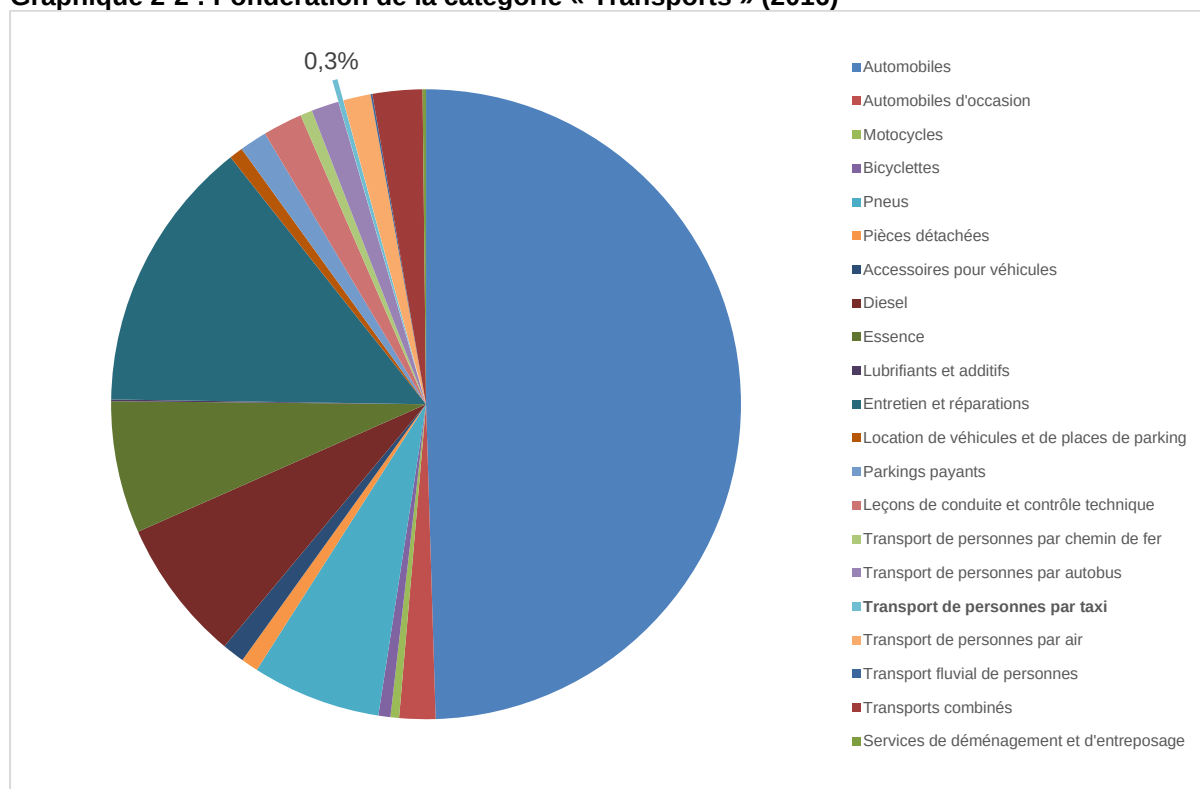


Tableau 2-2 : Pondération de la catégorie « Transports » (2016)

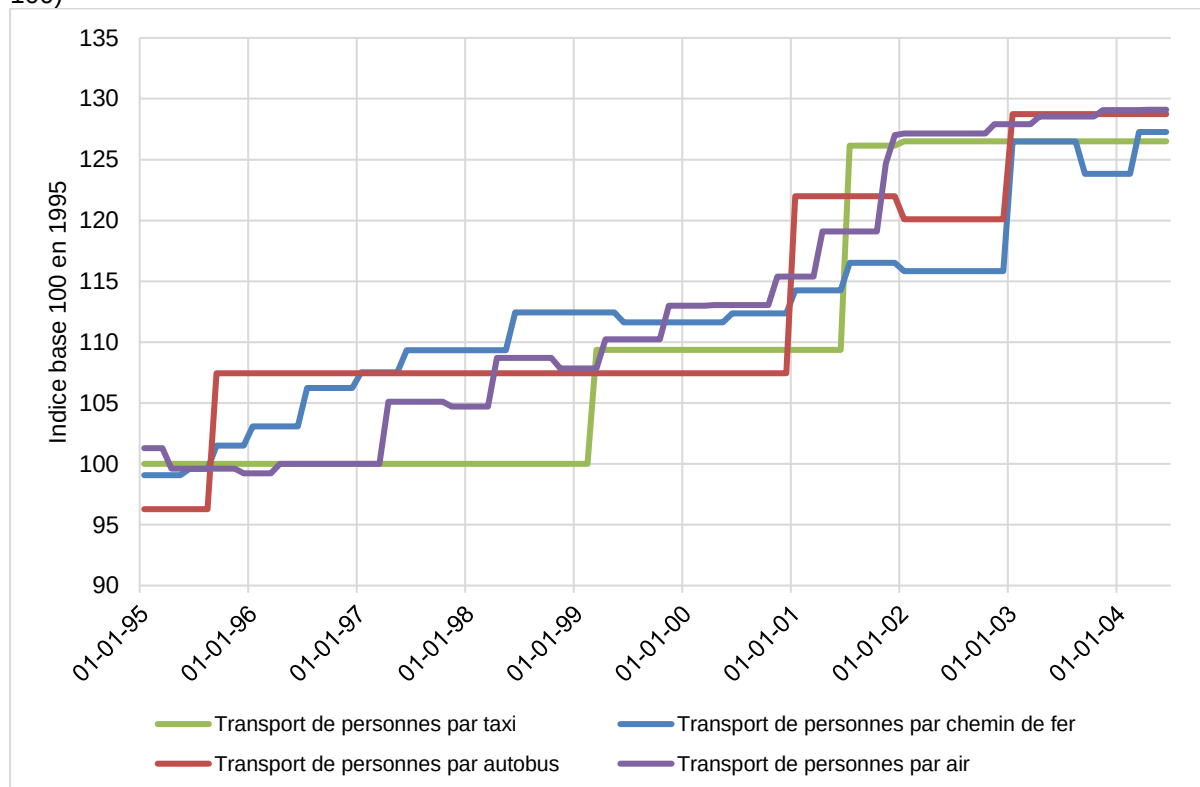
Code	Position	Pondération (IPCN)	Pondération (catégorie "Transports")
07.01.01.01	Automobiles	8,0%	49,5%
07.01.01.02	Automobiles d'occasion	0,3%	1,9%
07.01.02.00	Motocycles	0,1%	0,4%
07.01.03.00	Bicyclettes	0,1%	0,6%
07.02.01.01	Pneus	1,1%	6,6%
07.02.01.02	Pièces détachées	0,1%	0,9%
07.02.01.03	Accessoires pour véhicules	0,2%	1,1%
07.02.02.01	Diesel	1,2%	7,3%
07.02.02.02	Essence	1,1%	6,8%
07.02.02.04	Lubrifiants et additifs	0,0%	0,1%
07.02.03.00	Entretien et réparations	2,3%	14,1%
07.02.04.01	Location de véhicules et de places de parking	0,1%	0,7%
07.02.04.02	Parkings payants	0,2%	1,4%
07.02.04.03	Leçons de conduite et contrôle technique	0,3%	2,0%
07.03.01.01	Transport de personnes par chemin de fer	0,1%	0,6%
07.03.02.01	Transport de personnes par autobus	0,2%	1,4%
07.03.02.02	Transport de personnes par taxi	0,0%	0,3%
07.03.03.02	Transport de personnes par air	0,2%	1,4%
07.03.04.02	Transport fluvial de personnes	0,0%	0,1%
07.03.05.00	Transports combinés	0,4%	2,6%
07.03.06.02	Services de déménagement et d'entreposage	0,0%	0,2%
	Total	16,1%	100,0%

Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Pendant la période de 1995 et juin 2004, les prix des courses de taxi (+26,5%) ont connu une évolution proche des autres services de transport. Le transport par air a augmenté de 29,1%, le transport par autobus de 28,7% et par chemin de fer de 27,3%. Le transport de personnes par autobus présente une courbe similaire que celle du transport de personnes par taxi

pendant cette période : longues périodes de stabilité de prix avant une hausse plutôt élevée. Ceci peut être expliqué par le fait qu'il s'agit à cette période de temps encore de deux prix administrés avec des adaptations de tarifs à intervalles plus longues.

Graphique 2-3 : Evolution des prix des services de transport (1995 à juin 2004) (indice 1995 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Pour mieux appréhender l'évolution des prix, nous avons défini 4 *exemples-types* de trajet et les avons confrontés avec les tarifs maxima des cinq règlements grand-ducaux de 1993 à 2001 :

1. Luxembourg-Ville, 4,3 kilomètres, en semaine, aller simple ;
2. Luxembourg Gare Centrale à Mersch, 23 kilomètres, dimanche, aller simple ;
3. Walferdange à CHL Kirchberg, 9,5 kilomètres, 30 minutes d'attente, en semaine, aller-retour ;
4. Luxembourg-Ville à Strassen, 8,5 kilomètres, 6 personnes, en semaine après 22 heures, aller simple.

	1993	1994	1999	2001	Evolution 1993 – 2001
Trajet 1	6,40 €	6,82 €	7,46 €	8,77 €	37,2%
Trajet 2	42,95 €	45,81 €	50,11 €	58,91 €	37,2%
Trajet 3	14,28 €	15,94 €	16,65 €	19,59 €	37,2%
Trajet 4	14,37 €	15,30 €	16,69 €	19,45 €	35,3%

Les tarifs de trois exemples-types ont connu une hausse de 37,2% entre 1993 et 2001, et le trajet 4 a vu augmenter son tarif de 35,3%.

2.3 La situation après l'entrée en vigueur de la loi relative à la concurrence

2.3.1 Réglementation

Dans son avis sur le projet de loi n°6588¹¹, le Conseil de la concurrence fait une distinction entre la période d'avant de celle d'après l'entrée en vigueur de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence¹². Cette loi marque une césure nette du régime des prix au Luxembourg, et donc également pour les tarifs des taxis.

La loi de 2004 a inauguré le principe général de la liberté des prix en son article 2. Cette disposition a été reprise dans la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence¹³. Cependant, il existe plusieurs exceptions à ce principe :

- L'alinéa 2 de l'article 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence prévoyait des règlements grand-ducaux lorsque la concurrence par les prix est insuffisante dans un marché déterminé.
- L'alinéa 3 prévoyait qu'en cas de dysfonctionnement conjoncturel du marché, suite à une situation de crise ou autres circonstances exceptionnelles, des règlements grand-ducaux peuvent arrêter des mesures temporaires, limitées à six mois, afin de lutter contre les baisses ou hausses de prix excessives.
- D'autres exceptions sectorielles ont été expressément introduites dans la loi. L'alinéa 4 parlait des produits pétroliers, et l'alinéa 5 des produits pharmaceutiques et, précisément, les courses de taxi.

L'alinéa 7 prévoyait que « *les infractions aux règlements pris en application des alinéas 2, 3 ou 6 du présent article sont punies d'une amende de 251 à 50.000 euros* », mais pas à l'alinéa 5 de l'article 2 traitant des taxis. L'Inspection de la concurrence, une institution existant à l'époque chargée de l'application du règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi, constata assez rapidement que les prix ne furent pas respectés par le secteur. Les procès-verbaux constatant les infractions au règlement ont cependant été classés par le Parquet pour la simple raison que les peines inscrites à l'article 2, 7^e alinéa ne se réfèrent pas expressément aux infractions au règlement fixant les tarifs des taxis visés à l'alinéa 5 de l'article 2 de la loi relative à la concurrence et prévoyant la possibilité de réglementer les prix des produits pharmaceutiques et des taxis.

Le législateur est alors intervenu et a supprimé en mars 2008 le secteur des taxis comme exception per se à la liberté des prix¹⁴. L'idée des auteurs de la modification législative était de considérer qu'il n'existait pas de raison objective pour exempter en tant que tel le secteur des taxis de l'empire de la liberté des prix, mais de l'exempter en tant que secteur pouvant entrer dans les prévisions de l'exception prévue par l'alinéa 2 de la loi de 2004, à savoir l'exception pour cause de déficience structurelle de ce marché. (source : Avis du Conseil de la concurrence N° 2014-AV-05).

¹¹ https://concurrence.public.lu/fr/avis-enquetes/avis/2014/2014-av-05/Avis-n_-2014-AV-05-du-12-mai-2014.pdf

¹² <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-2004-76-fr-pdf.pdf>

¹³ <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-2011-218-fr-pdf.pdf>

¹⁴ Loi du 11 mars 2008 portant modification de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence :

L'alinéa 5 de l'article 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence est remplacé par l'alinéa suivant:

" Les prix des produits pharmaceutiques peuvent être fixés par règlement grand-ducal"

En septembre 2007, le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur a sollicité l'avis du Conseil de la concurrence au sujet d'un projet de règlement grand-ducal portant fixation des prix des courses en taxi. L'avis, publié en novembre 2007¹⁵, avait comme objectif de déterminer si la clientèle des taxis est à considérer comme une clientèle captive qui ne pourrait pas bénéficier des avantages du marché (avec la réglementation en vigueur de l'époque), ce qui justifierait une fixation des prix.

Le Conseil de la concurrence a estimé que la législation et les caractéristiques du marché des services de taxis de l'époque ne permettait pas la libre fixation des prix par le jeu de la concurrence, et ceci notamment à cause de différents facteurs, dont la limitation du nombre de concurrents qui était dû au fait que les communes règlent le nombre maximum de taxis, la limitation géographique de la zone de prise en charge au détriment des concurrents et la suppression réglementaire de tout choix au profit du consommateur lors d'une prise en charge dans les emplacements réservés. Pratiquement tous les règlements d'application locale au niveau communal ont fait obligation aux voyageurs et aux conducteurs de respecter le système de la tête de file ou du premier taxi disponible. Donc ce marché a satisfait aux conditions de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence (*« lorsque la concurrence par les prix est insuffisante dans des secteurs déterminés en raison, soit de la structure du marché, soit d'une impossibilité pour la clientèle de bénéficier des avantages du marché, soit de dispositions législatives, des règlements grand-ducaux peuvent fixer les prix ou les marges applicables aux biens, produits ou services concernés »*) de nature à permettre l'adoption d'un règlement grand-ducal fixant les prix ou les marges.

¹⁵ Avis N° 2007-AV-02 du Conseil de la concurrence du 15 novembre 2007 : <https://concurrence.public.lu/fr/avis-enquetes/avis/2007/2007-av-02/index.html>

2.3.2 Tarifs

Le dernier règlement grand-ducal définissant les tarifs maxima pour les différents services a été adopté le 9 juillet 2004. Les tarifs n'ont pas connu de grands évolutions par rapport au RGD de 2001, à l'exception du prix minimum, qui a doublé (de 2,48€ à 5,00€, mais pour un trajet de 3 km et non plus pour 1 km). En plus, le prix par km n'a pas varié en fonction du nombre de passagers (les RGD précédents ont eu des tarifs plus élevés si le nombre de personnes transportées était supérieur à 5).

Tableau 2-3 : Prix maxima des différents services de taxi de 2004

		2004
A	Tarifs ordinaires	
1.	<i>Tarif 1 (voyage aller-retour au point de départ)</i>	
	1 à 5 personnes transportées, le km	€ 1,02
	6 à 8 personnes transportées, le km	€ 1,02
	prix minimum par course	€ 5,00
	Distance	1 à 3000 m
2.	<i>Tarif 2 (voyage aller simple)</i>	
	1 à 5 personnes transportées, le km	€ 2,04
	6 à 8 personnes transportées, le km	€ 2,04
	prix minimum par course	€ 5,00
	Distance	1 à 1500 m
3.	Période d'attente, par minute	€ 0,33
B	Course entre 22 heures et 6 heures du matin	10%
C	Courses à l'étranger	10%
D	Prix par forfait et par heure	
1.	Noces, baptêmes et enterrements	sur devis
2.	Prix minimum d'une course commandée par téléphone entre 22 heures et 6 heures dans les localités sans services de taxis de nuit fonctionnant sur base de stationnements réglementés	€ 12,40
E	Divers	
1.	Colis transportés (à partir du 2 ^e colis)*	€ 0,75
2.	Animaux transportés: par animal	€ 0,75
F	Courses de dimanche	25%

* Ne sont pas considérés comme colis donnant droit à la taxe, les sacs de voyage, les cartons, les parapluies, les cannes et généralement tous les objets que le voyageur peut porter à la main et déposer à l'intérieur du véhicule sans le détériorer.

Source : Règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi :

<http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-2004-127-fr-pdf.pdf>

La hausse de la position « *transports de personnes par taxi* » de l'IPCN était cependant plus élevée que l'écart entre les prix maxima fixé dans les règlements grand-ducaux de 2001 et 2004. La position a augmenté de 12,3% en juillet 2004 suite à l'application du nouveau règlement grand-ducal.

En reprenant les 4 exemples-types de trajets définis au point 2.2.2, et en appliquant les tarifs du RGD de juillet 2004, on constate que le prix de trois trajets n'a pas varié et le trajet 4 a diminué de 1,9%.

	2001	2004	<i>Evolution 2001 – 2004</i>
Trajet 1	8,77 €	8,77 €	0,0%
Trajet 2	58,91 €	58,91 €	0,0%
Trajet 3	19,59 €	19,59 €	0,0%
Trajet 4	19,45 €	19,07 €	-1,9%

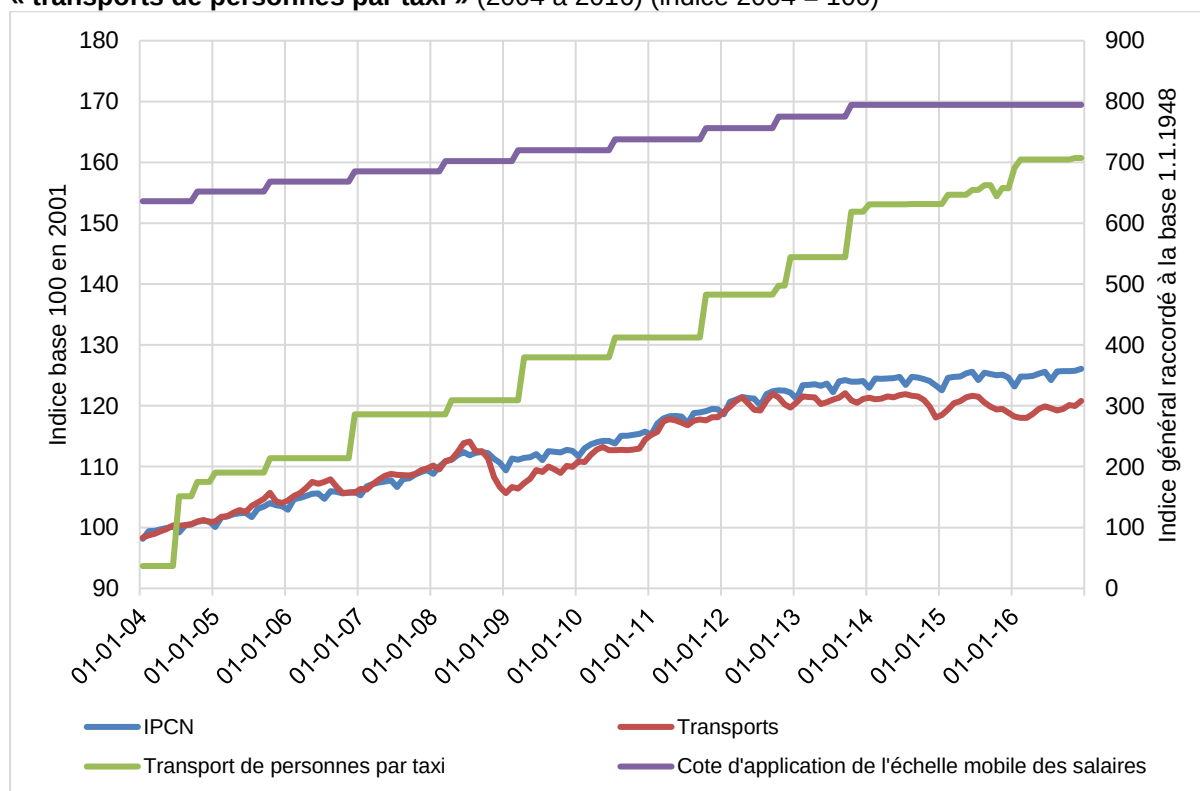
Entre l'année 2004 et 2016, la position « *transports de personnes par taxi* » de l'IPCN a connu une hausse de 60,7%, ce qui correspond à une évolution annuelle moyenne de 3,7%. L'IPCN a augmenté de 1,8% par année pendant cette période et la catégorie « transports » de 1,5% par année. Si on ne considère pas la hausse de 2004, donc en prenant en compte uniquement la période de 2005 à fin 2016, la hausse de la position « *transports de personnes par taxi* » s'élève à 46,6% (3,2% en moyenne annuelle).

Il est utile de noter que les différentes positions de l'indice des prix à la consommation reprennent un échantillon représentatif du secteur, mais non pas l'entièreté du secteur.

Donc dans le cas d'une adaptation des prix par un acteur non repris dans l'échantillon, la position dans l'indice ne connaît pas de variations.

Donc en absence de nouveaux règlements grand-ducaux, les prix n'ont cessé d'augmenter dans la période de 2004 à 2016. Il est intéressant de constater que les dates des hausses de cette position ont coïncidé avec le déclenchement d'une nouvelle tranche indiciaire (indexation automatique des salaires), cependant souvent avec une ampleur plus élevée : par exemple lors de l'application d'une nouvelle tranche indiciaire de décembre 2006, la position a connu une hausse de 6,5%, tandis que la cote d'application a augmenté de 2,5%.

Graphique 2-4 : Evolution de l'IPCN, de la catégorie « transports » et de la position « transports de personnes par taxi » (2004 à 2016) (indice 2004 = 100)

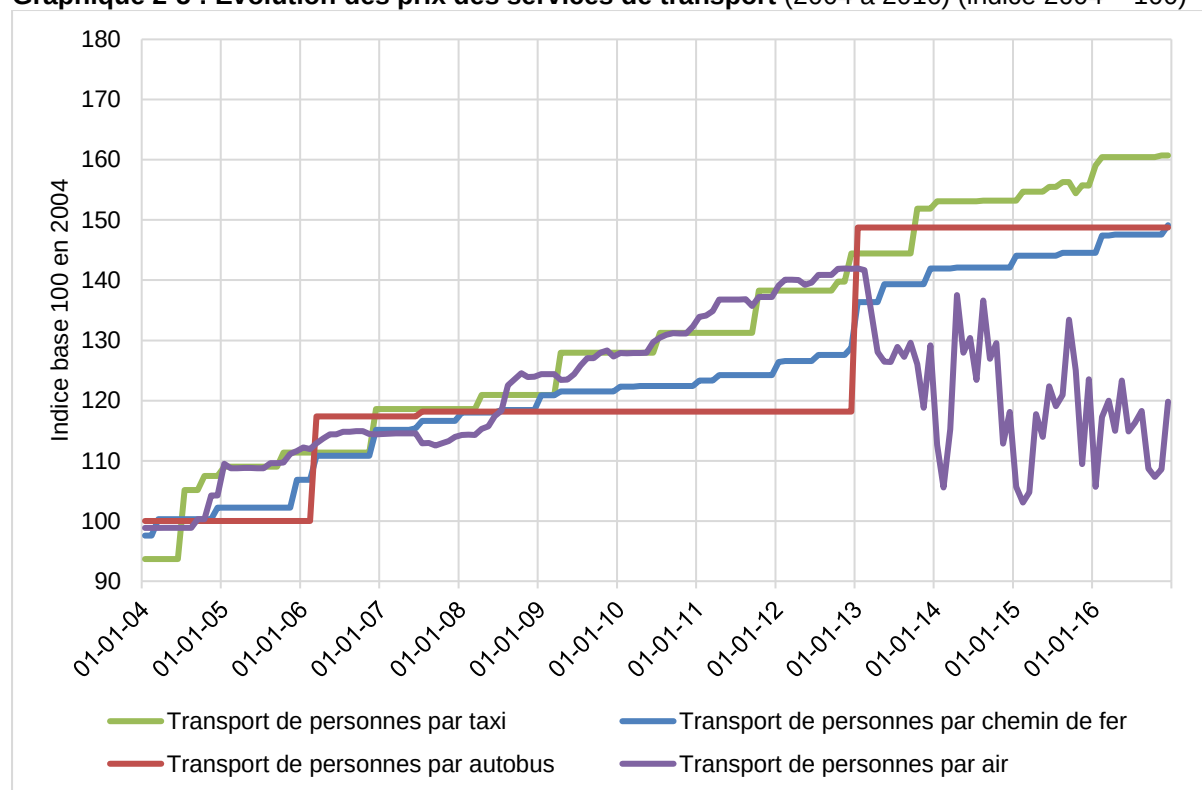


Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Cependant, le même constat est valable pour les autres services de transport repris dans l'indice des prix : Le transport de personnes par chemin de fer et celui par autobus ont augmenté d'environ 50% pendant cette même période. Le transport de personnes par air a suivi l'évolution les prix des taxis jusqu'à fin 2013, avant l'application d'une nouvelle méthodologie pour la collecte des prix (intégration des prix relevés sur internet et traitement de l'aspect temporel, donc pour les services les prix sont enregistrés dans l'IPC le mois durant

lequel peut commencer la consommation du service). Suite à cette rupture de série, la position est devenue plus volatile et avait tendance à la baisse.

Graphique 2-5 : Evolution des prix des services de transport (2004 à 2016) (indice 2004 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

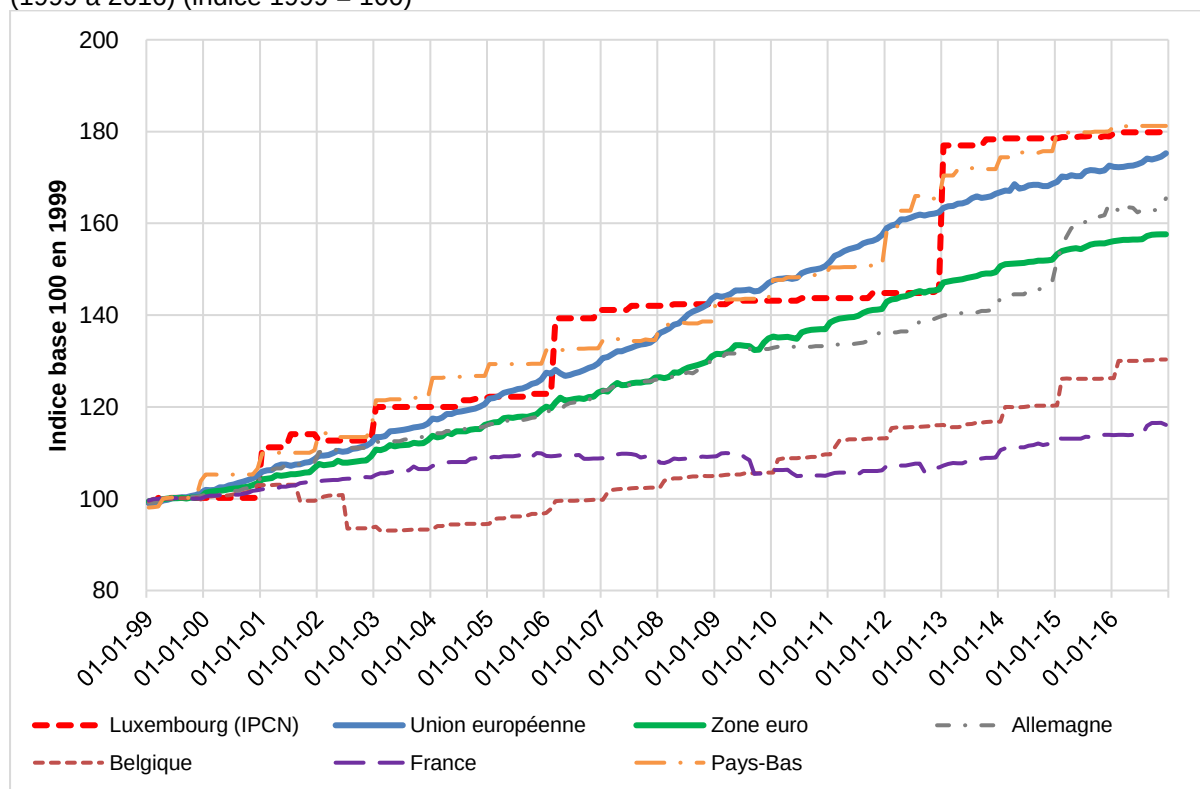
2.4 Comparaison internationale

2.4.1 Evolution des prix au niveau européen

Les données de la position « *transport de personnes par taxi* » ne sont pas disponibles au niveau européen, donc on doit se limiter aux données du sous-agrégat « *transport de voyageurs par route* » (code 07.03.02), qui comprend non seulement le transport par taxi (code 07.03.02.02), mais aussi le transport par autobus (code 07.03.02.01).

Au Luxembourg, le transport par taxi représente environ 15% du sous-agrégat « *transport de voyageurs par route* », donc l'évolution des tarifs du transport par autobus influence majoritairement l'évolution de cet sous-agrégat. Les tarifs ont augmenté de 80% au Luxembourg pendant la période de 1999 à fin 2016 (3,5% en moyenne annuelle), une évolution identique à celle des Pays-Bas et similaire à celle de l'UE en total (+75,3%), mais nettement plus élevée par rapport aux tarifs en France et en Belgique. En France, les tarifs du transport par route ont seulement augmenté de 16% en 18 ans, donc de moins d'un pourcent par année. En Belgique, les tarifs ont augmenté de 30,3% pendant la période de 1999 à fin 2016 (1,6% en moyenne annuelle). En Allemagne, les tarifs ont augmenté de 65% pendant cette période.

Graphique 2-6 : Indice de la position « Transport de voyageurs par route » au niveau européen (1999 à 2016) (indice 1999 = 100)

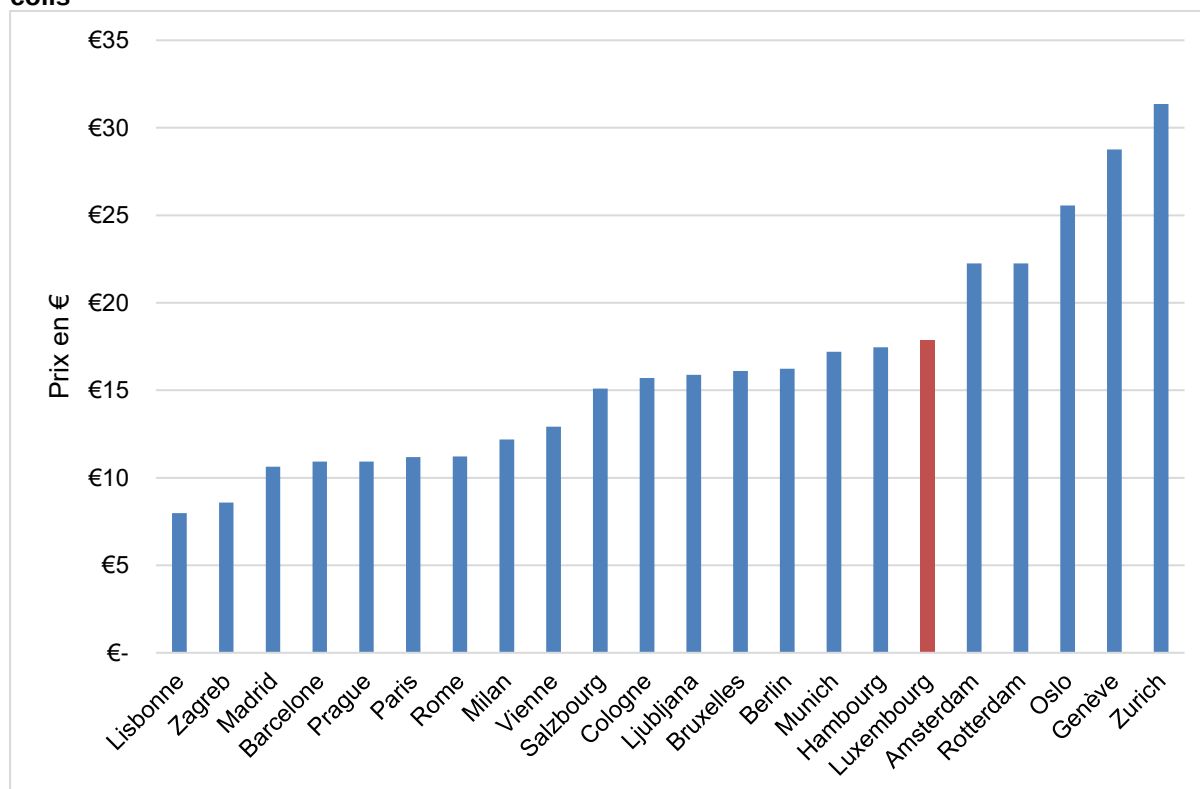


Source: STATEC, Eurostat. Calculs: Observatoire de la formation des prix

2.4.2 Etude ADAC de 2011

En octobre 2011, la fédération d'automobile clubs d'Allemagne (*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*, ADAC) a publié une étude de taxis dans 22 grandes villes d'Europe, dont le Luxembourg. Cinq trajets ont été définis dans chaque ville (par exemple aéroport – gare centrale, foire d'exposition – hôtel, centre-ville – attractions), qui ont été pris en journée et pendant la nuit. Au total 220 routes ont été parcourues dans les 22 villes.

Graphique 2-7 : Prix moyen en € pour un trajet de 7 km en journée avec 5 min d'attente et un colis



Source : ADAC, 2011

En matière de prix, le Luxembourg est plutôt cher, avec un prix moyen de 17,87€. Cinq villes présentent des prix plus élevées, Zurich étant la plus chère de l'étude avec un prix de 31,35€ pour un trajet de 7 km en journée. Les trois villes allemandes sont légèrement moins chères que le Luxembourg, de même pour Bruxelles, qui a un avantage de 1,77€ par rapport au Luxembourg. Paris, la seule ville française de l'étude, a cependant un avantage de plus de 7 euros par rapport au Luxembourg pour un trajet de 7 km. Lisbonne affiche le prix le plus faible (8€).

A côté du prix, le test comprenait plusieurs autres critères, comme la propreté du véhicule et le service, ou le respect de la réglementation et la prise de la route la plus courte / rapide par le conducteur.

En tenant compte des autres critères, Barcelone sort comme vainqueur du test avec un score de 84,61%. A côté des meilleurs véhicules, des routes correctes (sans détours) et des factures correctement établies, les chauffeurs étaient serviables et utiles (aider de charger et décharger les bagages, recommandation de restaurants et attractions).

Tableau 2-4 : Tableau récapitulatif ADAC

ADAC		Taxitest 2011: 22 Städte im Vergleich				
		Fahrer	Fahrzeug	Routentreue	Gesamt	ADAC Urteil
Gewichtung		40%	20%	40%	100%	
(E)	Barcelona	O	++	+	84,61	+
(D)	München	O	+	++	82,89	+
(D)	Köln	O	+	++	82,38	+
(I)	Mailand	-	+	++	81,34	+
(D)	Berlin	O	O	++	81,30	+
(F)	Paris	O	+	+	80,96	+
(P)	Lissabon	-	+	++	80,96	+
(A)	Salzburg	O	O	++	79,22	O
(N)	Oslo	-	+	++	79,17	O
(NL)	Rotterdam	-	+	++	78,46	O
(D)	Hamburg	-	+	+	76,99	O
(CH)	Genf	-	O	+	73,53	O
(B)	Brüssel	-	+	+	73,12	O
(HR)	Zagreb	--	-	++	72,78	O
(CH)	Zürich	-	++	+	72,72	O
(E)	Madrid	--	++	+	69,98	-
(CZ)	Prag	-	+	O	67,76	-
(A)	Wien	--	O	+	67,57	-
(NL)	Amsterdam	--	+	+	67,49	-
(L)	Luxemburg	-	+	O	67,38	-
(I)	Rom	--	O	+	65,98	-
(SLO)	Ljubljana	--	-	-	53,08	--

Noten: ++ sehr gut + gut O ausreichend - mangelhaft -- sehr mangelhaft

Stand: Oktober 2011

ADAC Infogramm

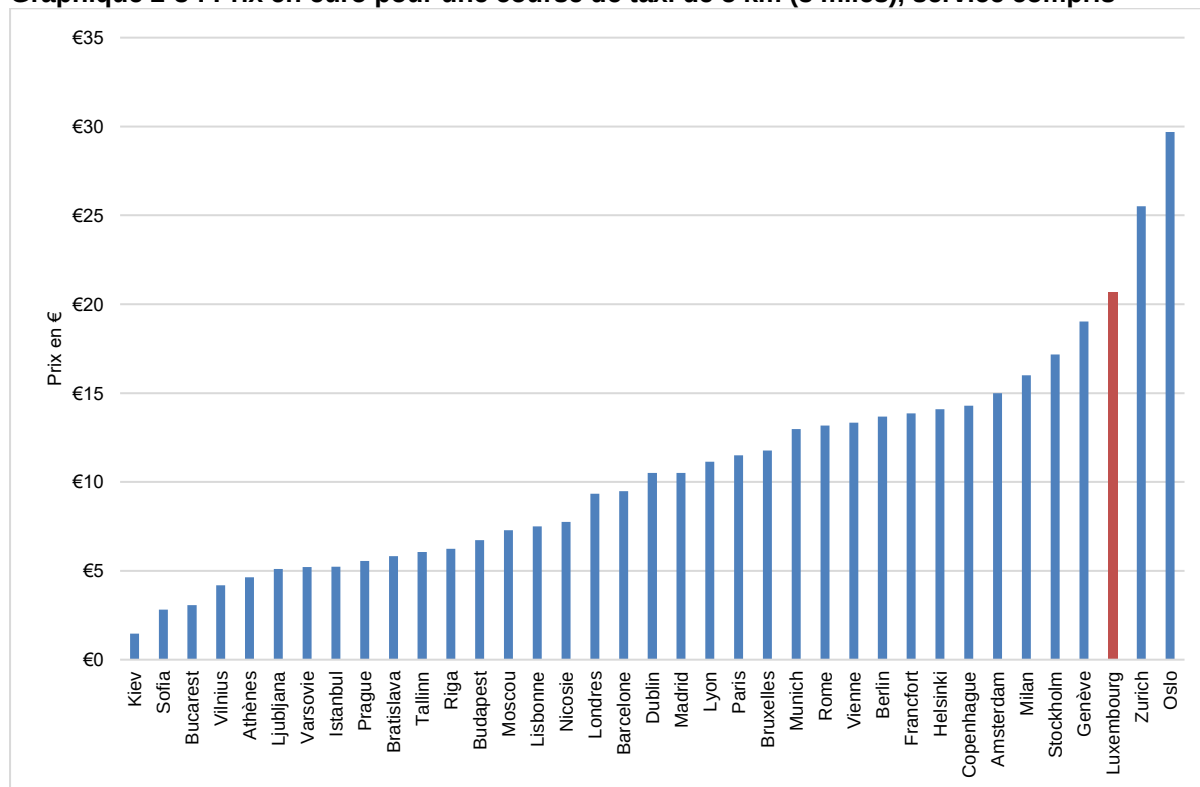
Source : ADAC, 2011

Le Luxembourg se classe en 20^e position en tenant compte de toutes les critères du test. Un point de critique majeur était l'impossibilité de choisir le taxi dans la file, ce qui n'était d'ailleurs pas prévu dans la loi en vigueur jusque 2016. Lors de 5 des 10 trajets, les conducteurs de taxi ont fait des détours allant jusque 55% du parcours initialement prévu, et plusieurs entre eux ont téléphoné pendant le trajet. D'autres points ont cependant été évalués positivement, comme la possibilité de payer avec carte de crédit et la serviabilité des chauffeurs.

2.4.3 Etude « Prix et salaires » de UBS de 2015

UBS publie régulièrement son étude « Prix et salaires », qui examine les prix, les salaires et le pouvoir d'achat des salariés dans 71 villes de par le monde. La dernière édition a été publiée en 2015¹⁶ et montre qu'il existe une disparité importante à travers les villes du monde pour le prix d'un trajet en taxi. Oslo occupe la première place avec 29,69€ pour un trajet de 5 kilomètres en circulation urbaine et en journée (une course en journée de 5 kilomètres / 3 miles dans le périmètre urbain, service compris). Avec un prix de 20,67 €, le Luxembourg occupe la troisième position, derrière Zurich, mais dépasse le prix demandé dans les villes des pays voisins représentés dans l'étude d'UBS : dans les trois villes allemandes (Francfort, Berlin et Munich) le prix s'élève à 13,50€ en moyenne, tandis que le prix pour un trajet s'élève entre 11,13€ et 11,77€ à Bruxelles, Paris et Lyon. Le prix moyen européen se situe à 10,74€

Graphique 2-8 : Prix en euro pour une course de taxi de 5 km (3 miles), service compris



Source : UBS (2015)

L'étude UBS permet également de mettre en relation les données pour le prix d'une course de taxi et le niveau général de prix d'une ville. En comparant ce niveau général de prix (basé sur un panier de 122 biens et services de référence) au prix d'une course de taxi, plusieurs constats peuvent être faits :

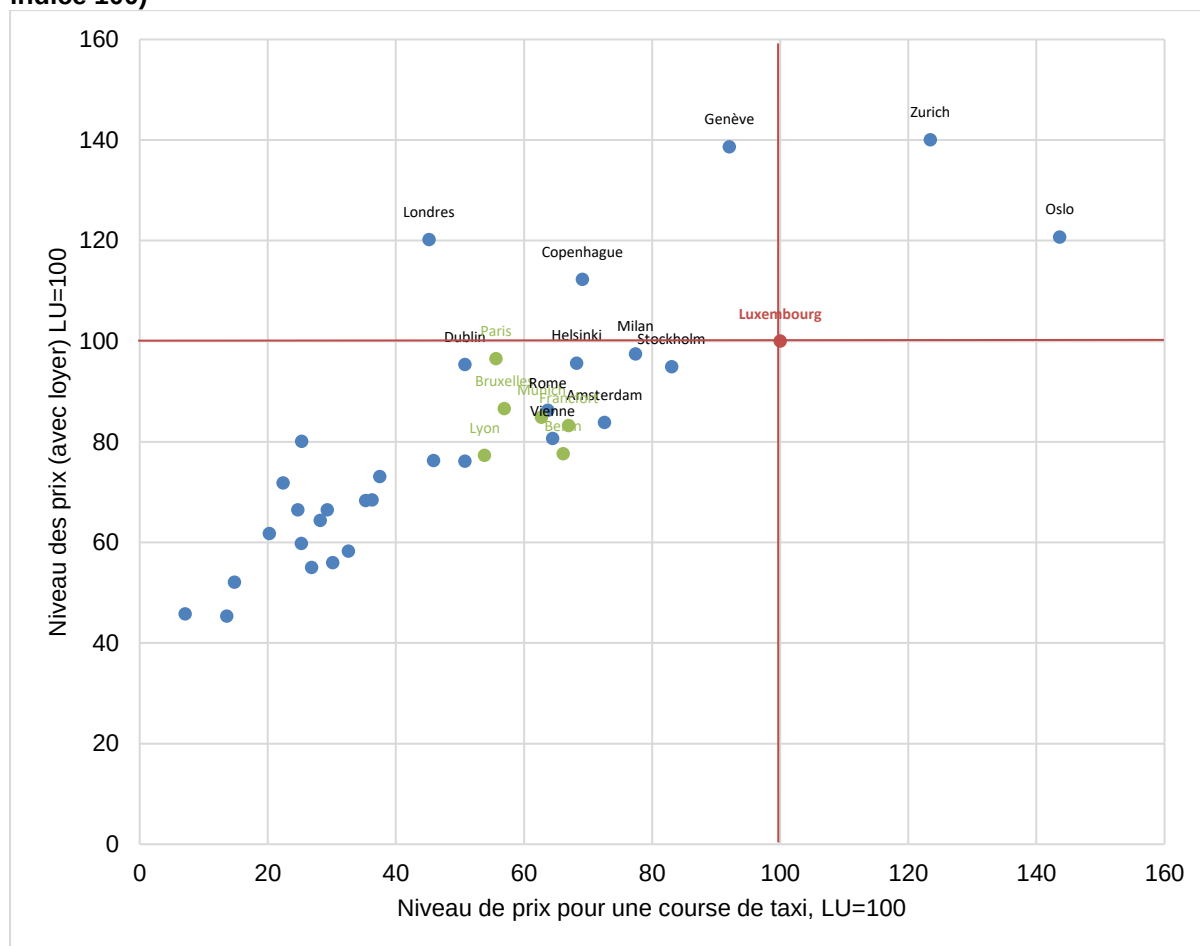
- Cinq villes européennes ont un niveau de prix plus élevé que le Luxembourg : Copenhague (+12,3%), Londres (+20,2%), Oslo (+20,7%), Genève (+38,7%) et Zurich (+40,1%), mais seulement deux villes sont plus chères en matière de prix de taxi (Zurich +23,4% et Oslo +43,6%). Les trois autres villes qui sont plus onéreuses que le Luxembourg en niveau général de prix affichent des prix pour une course de taxi

¹⁶ <https://www.ubs.com/microsites/prices-earnings/edition-2015.html>

largement inférieurs au Luxembourg, par exemple Londres a un avantage de presque 55% pour un trajet en taxi).

- Toutes les villes affichant un niveau général des prix proche du Luxembourg (donc proche de la base 100) affichent un niveau de prix pour une course de taxi inférieur au Luxembourg (par exemple Dublin -49%, Milan – 22,5%).

Graphique 2-9 : Niveau des prix (avec loyer) et prix pour une course de taxi (Luxembourg = indice 100)



Source : UBS (2015)

Selon les données de UBS, dans une comparaison européenne le niveau de prix d'une course de taxi au Luxembourg est donc relativement élevé par rapport à son niveau général des prix, toutes choses étant égales par ailleurs.

3 Le changement législatif en septembre 2016

La tarification nationale des courses de taxis était perçue comme très élevée par le citoyen luxembourgeois, comparée aux prix pratiqués dans d'autres pays. Les études internationales citées ci-dessus, mais aussi les acteurs nationaux ont critiqué le secteur des taxis. Citons par exemple les communiqués et avis de l'Union luxembourgeoise des consommateurs (ULC) sur la transparence sur le marché des taxis¹⁷ et sur une réforme des tarifs des taxis¹⁸, et de l'Automobile Club (ACL) qui plaide pour une réforme du secteur des taxis qui mette fin aux prix abusifs pratiqués et qui permette également aux taxis de jouer véritablement leur rôle en matière de mobilité¹⁹.

En 2009, le gouvernement a commandité une étude du secteur des taxis. L'objectif était de déterminer comment optimiser son fonctionnement global en améliorant des éléments de réglementation de cette époque. Pendant les prochaines années, de nouvelles offres de taxi et de locations de véhicule avec chauffeur ont été lancées, comme celle des « YellowCab » de l'ACL en 2012, avec des tarifs uniques pour leurs membres.

La réforme du secteur étant préparée de longue date, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé en juillet 2013 le projet de loi n°6588 portant a) organisation du secteur des services de taxis et b) modification du Code de la consommation. Les changements les plus importants prévus par le projet de loi étaient la libéralisation des tarifs, le libre choix des taxis (le principe de la tête de file est abandonné) et l'abandon de la délivrance des licences d'exploitation par les communes. L'article 8 du projet de loi règle le zonage et le nombre de licences. Dans les commentaires, le nombre de treize zones au maximum était évoqué (« *douze cantons du pays et une zone spécifique pour la région de la commune de Luxembourg comprenant l'aéroport* »). Un nombre trop petit, voire l'absence totale d'un zonage engendrerait un risque de désertification de services de taxis dans certaines régions du pays.

Dans le programme gouvernemental de 2013, la poursuite de la réorganisation du secteur des taxis a été confirmé : « *Le Gouvernement poursuivra la réforme du secteur des taxis afin d'améliorer l'organisation du marché et de mieux répondre aux besoins de la clientèle tant pour ce qui est de l'étendue des services que de l'attractivité des prix. Ainsi, le Gouvernement a l'intention de centraliser le régime des autorisations et de régionaliser le cloisonnement géographique des licences pour que les opérateurs puissent agir au-delà des frontières communales. En outre il est prévu de renforcer les conditions d'accès à la profession tant pour les exploitants que pour les conducteurs et de rendre la tarification plus attrayante et plus transparente.* »²⁰

En mars 2014, le nouveau gouvernement a présenté les premiers amendements du projet de loi. Entre autres des normes environnementales minimales à respecter ont été ajoutées dans le texte. En mars 2015, la Commission du Développement durable a décidé d'introduire un amendement afin d'ajouter les « taxis zéro émissions » (un taxi n'émettant aucune émission

¹⁷ « L'ULC exige la transparence sur le marché des taxis » (30 janvier 2007) :

https://www.ulc.lu/Uploads/Publications/Doc/38_1_070130_com_taxis_f_.pdf

¹⁸ « L'ULC exige une réforme des tarifs des taxis » (17 mars 2011) :

https://www.ulc.lu/Uploads/Publications/Doc/226_1_180311_com_prix_taxis.pdf

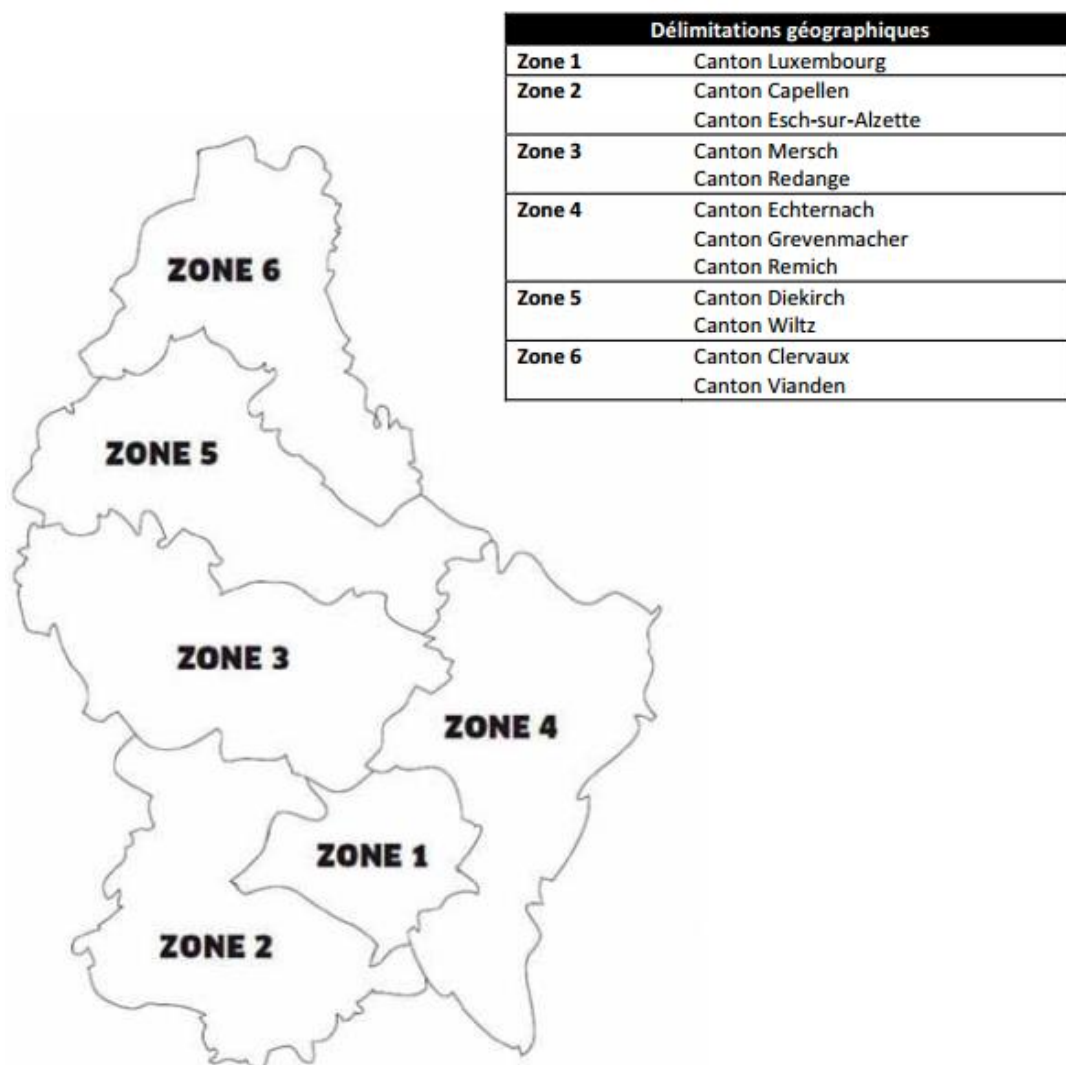
¹⁹ « Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale de l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg. Exercice 2011 », page 30.

²⁰ Programme gouvernemental 2013 : <https://www.gouvernement.lu/3322796/Programme-gouvernemental.pdf>

de CO₂ et NO_x). Aussi le zonage a été redéfini : au lieu de 13 zones, le nouveau texte parle de 6 zones géographiques.

Le 20 avril 2016, le *projet de loi n° 6588 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation* a été voté dans la Chambre de députés et est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016²¹. La loi a pour objet principal de poser un nouveau cadre légal pour les services de taxis, tant au niveau des entrepreneurs que des chauffeurs de taxis, mais également en ce qui concerne les autorités compétentes pour la gestion administrative du secteur des taxis. Ainsi, la réforme met fin à la compétence communale en matière de délivrance d'autorisations de taxis et crée des licences d'exploitation de taxi qui sont valables dans une des six zones géographiques déterminées par cette loi. La gestion des licences d'exploitation des taxis est assurée de manière centralisée par l'État comme unique instance compétente.

Les six zones géographiques pour la répartition des licences d'exploitation de taxi



Source : Loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation

²¹ <http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2016/0121/a121.pdf#page=2>

Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est fixé comme suit :

Numéro de la zone géographique de validité	Nom de la zone	Nombre maximal de licences
1	Zone Centre	290
2	Zone Sud	140
3	Zone Ouest	30
4	Zone Est	25
5	Zone Nord 1	50
6	Zone Nord 2	15

En plus, la loi règlemente les aspects suivants :

- Elle maintient le principe du *numerus clausus* pour les taxis, c'est-à-dire un nombre maximal de taxis par zone géographique en fixant le nombre de licences à un total de 550 licences par rapport aux quelque 520 autorisations d'exploitation de taxis délivrées à ce jour par les communes.
- Elle introduit le « *taxi zéro émissions* » défini comme un taxi n'émettant aucune émission de CO₂ et NO_x. Seuls ces taxis peuvent obtenir des licences d'exploitation de taxi dans le futur (limité à 20 par an, 15 pour la zone 1 et 5 pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues) permettant ainsi de contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux des villes imposés par la réglementation européenne et notamment en matière de respect des limites d'émissions NO_x.
- Elle redéfinit le zonage territorial de sorte que l'ensemble des taxis disposant d'une licence d'exploitation de taxi d'une zone peuvent mettre leurs services à disposition du public à n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis situé dans cette zone.
- Elle introduit le principe de la liberté tarifaire. Les tarifs appliqués par les taxis ne font plus l'objet d'une réglementation fixant des tarifs maxima (tarifs forfaitaires sont aussi possible). Les tarifs doivent être affichés de manière visible à l'extérieur et à l'intérieur de la voiture. L'usage du taximètre reste obligatoire.
- Le principe de la tête de file est modifié en ce qu'il n'est obligatoire que pour les exploitants et chauffeurs de taxis en ce qui concerne l'avancement de leur voiture dans la file d'attente. Le client quant à lui a le libre choix du taxi et n'est donc pas tenu par le principe de la tête de file, corolaire logique de la liberté tarifaire.
- La prise en charge peut avoir lieu soit sur un emplacement de stationnement dans la zone de validité géographique de la licence, soit dans n'importe quelle zone, sur simple signe du client à minimum 50 mètres d'un emplacement de taxi ou dans n'importe quelle zone sur commande par téléphone ou par écrit. Le lieu de déchargement est toujours libre.
- Il est créé un point de contact unique pour toute réclamation de client (numéro de téléphone (+352) 247-74444 et adresse e-mail complaint@infotaxi.lu).
- La reprise d'activité d'exploitant de taxi est encadrée : les licences qui font l'objet de la reprise peuvent être attribuées par le ministre au repreneur si certaines conditions sont remplies.

- La procédure d'attribution des licences devenues vacantes est organisée selon une procédure transparente et équitable avec des avis de vacance et une seule liste d'attente au niveau national.
- Le cadre normatif environnemental des voitures est fixé : 150g/km CO₂ au maximum et norme EURO V au minimum.

Une autre amélioration concerne les organes responsables du contrôle administratif et pénal ainsi que leurs pouvoirs en matière de recherche et de constatation des infractions.

Le volet administratif est centralisé sous la responsabilité du Ministère du Développement durable et des Infrastructures qui dispose d'un catalogue des moyens d'action administratifs à l'égard des exploitants et conducteurs de taxis ne respectant pas la réglementation ou faisant de fausses déclarations et ceci quelle que soit la zone d'activité de l'exploitant de taxi.

En effet, à côté de l'exploitant de taxi, le conducteur de taxi se voit remettre, après avoir suivi une séance d'information, une carte de conducteur qui peut, à l'instar de la licence d'exploitation de taxi, faire l'objet d'une mesure suspensive ou de retrait.

Au niveau du volet des sanctions pénales, le projet de loi introduit une contraventionnalisation de beaucoup de chefs d'infraction de sorte que des avertissements taxés peuvent être décernés en cas de violation des dispositions légales. A cela s'ajoute notamment le droit d'immobiliser un taxi, le droit d'enlèvement des clefs de contact et de rétention des papiers de bord.

Les pouvoirs en matière de recherche et de constatation des infractions ont été élargis ; à côté de la Police Grand-ducale ce pouvoir sera exercé également par l'Administration des douanes et accises.

4 La situation du secteur des taxis après la réforme

4.1 La mise en vigueur de la nouvelle législation

La loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016 avec une phase transitoire de 6 mois qui s'est terminée le 28 février 2017 pour notamment permettre l'échange des autorisations d'exploitation de taxi émises sous l'ancien régime par des licences d'exploitations de taxi émises sous le nouveau régime.

Les licences « zéro émissions » ont connu une forte demande dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi : en date du 21 septembre 2016, le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) a reçu 23 demandes, dont 20 demandes pour la zone 1 (maximum 15 de prévues) et 3 pour les zones 2 à 6 (maximum 5 de prévues)²². Le nombre de demandes pour la zone 1 a augmenté à 38 en date du 13 décembre 2016²³.

A cette même date, le service des taxis a procédé à l'échange de 306 autorisations d'exploitation de taxi délivrées par les communes sous l'empire de l'ancienne législation par des licences d'exploitation de taxi. Les autres taxis en circulation exploitent leur service de taxis encore sur base de l'autorisation d'exploitation de taxi émise par leur commune d'origine²⁴.

Aussi le nombre de taxis illégaux a diminué avec le nouveau cadre légal. Les autorités ont de nouveaux instruments de sanctions et notamment la possibilité de dresser, en cas de contraventions à la loi, des avertissements taxés d'un montant allant jusqu'à 500 euros. Cette mesure a eu un effet d'élimination des taxis n'étant pas titulaires d'une autorisation de taxi.

Suite à son succès, le Conseil de gouvernement a décidé en mars 2017 de déposer un nouveau projet de loi qui a pour but d'ajuster le nombre de licences d'exploitation « zéro émissions »²⁵.

En mai 2017, le MDDI a publié une liste des licences disponibles au Luxembourg²⁶ : sur les 550 actuelles, accordées auparavant par les communes et désormais gérées par le MDDI, 135 n'ont pas trouvé preneur, ce qui correspond à un quart des licences à attribuer, et une baisse de 13,5% par rapport à l'ancienne situation, où environ 480 taxis ont bénéficié d'une autorisation d'exploitation (source : exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)).

Numéro de la zone géographique de validité	Nom de la zone	Nombre maximal de licences	Nombre de licences vacantes	Pourcentage des licences vacantes
1	Zone Centre	290	25	8,6%
2	Zone Sud	140	65	46,4%
3	Zone Ouest	30	8	26,7%
4	Zone Est	25	13	52,0%
5	Zone Nord 1	50	13	26,0%
6	Zone Nord 2	15	11	73,3%

Source : MDDI

²² <http://www.gouvernement.lu/6322815/21-reforme-taxis>

²³ Réponse à la question parlementaire n°2624 du 8 décembre 2016

²⁴ idem

²⁵ <http://www.gouvernement.lu/6769070/03-conseil-gouvernement>

²⁶ <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-adm-pa-2017-05-05-b1582-jo-fr-pdf.pdf>

Une analyse des six zones montre que pour la zone 1 (centre), plus de 90% des licences sont attribuées, tandis que pour la zone 6 (nord 2), seulement 4 des 15 licences ont trouvé un preneur. Selon le service Taxis du MDDI, *« beaucoup d'exploitants n'ont pas fait l'échange entre l'ancien et le nouveau système »*²⁷, ce qui pourrait s'expliquer par le fait que les acteurs ne répondaient plus aux critères définis par la loi ou auraient souhaité concentrer leur activité.

Mi-février 2017, un acteur principal du secteur des taxis a présenté une nouvelle application mobile et une nouvelle grille tarifaire, prenant en compte la situation du trafic routier. Un objectif de cette méthode est d'inciter les clients à voyager en dehors des heures de pointe. Selon cet acteur, les courses réalisées en soirée ou pendant la nuit deviendraient moins chers. La nouvelle application permettrait, en temps réel, de détecter le taxi libre le plus proche de sa position, un système identique à celui mis en place par Uber.

Le Luxembourg est un des derniers pays d'Europe à ne pas proposer le service d'UBER, mais Pierre-Dimitri Gore-Coty, directeur Europe de l'Ouest, affirme que *« le marché luxembourgeois est extrêmement intéressant de notre point de vue pour la simple et bonne raison que le pays dispose, d'un côté, d'un énorme taux de voitures individuelles, ce qui est presque une surprise en considérant la taille du pays, et, de l'autre côté, d'un service de taxis très cher et pas forcément accessible pour beaucoup de personnes »*²⁸.

Dans une réponse à une question parlementaire, le ministre du Développement durable et des Infrastructures affirme que *« des représentants de la société UBER ont contacté le Ministère du Développement durable et des Infrastructures avec l'intention qu'elle envisage d'offrir différents services labellisés UBER au Luxembourg. L'échange qui a eu lieu lors de différents entrevues a permis de préciser le cadre légal applicable dans le domaine des taxis et des voitures de location avec chauffeur, tout en soulevant certaines questions relatives au business model de la société en relation avec des questions en matière de droit du travail, de la sécurité sociale et des impôts »*²⁹.

4.2 Evolution des prix

Après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, plusieurs acteurs du secteur se sont montrés sceptiques en ce qui concerne une éventuelle baisse des prix³⁰. Aussi le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) a estimé que *« dès le 1^{er} mars 2017, toutes ces nouvelles règles devront être appliquées par tous, sous peine d'avertissements taxés. Entre-temps, les deux systèmes vont perdurer jusqu'à ce que l'uniformisation se mette en place. Les tarifs ne devraient changer qu'à ce moment-là »*³¹.

En effet, le STATEC n'a pas constaté de variations de prix pour les services de taxis jusque fin mars 2017. En novembre 2016, la position « Transport de personnes par taxi » a certes connu une hausse de 0,16%, cependant une adaptation des tarifs pour un service de bus à la demande était à l'origine de la variation.

²⁷ <http://paperjam.lu/news/135-licences-de-taxi-cherchent-toujours-preneurs>

²⁸ <http://paperjam.lu/news/uber-negocie-son-arrivee-au-luxembourg>

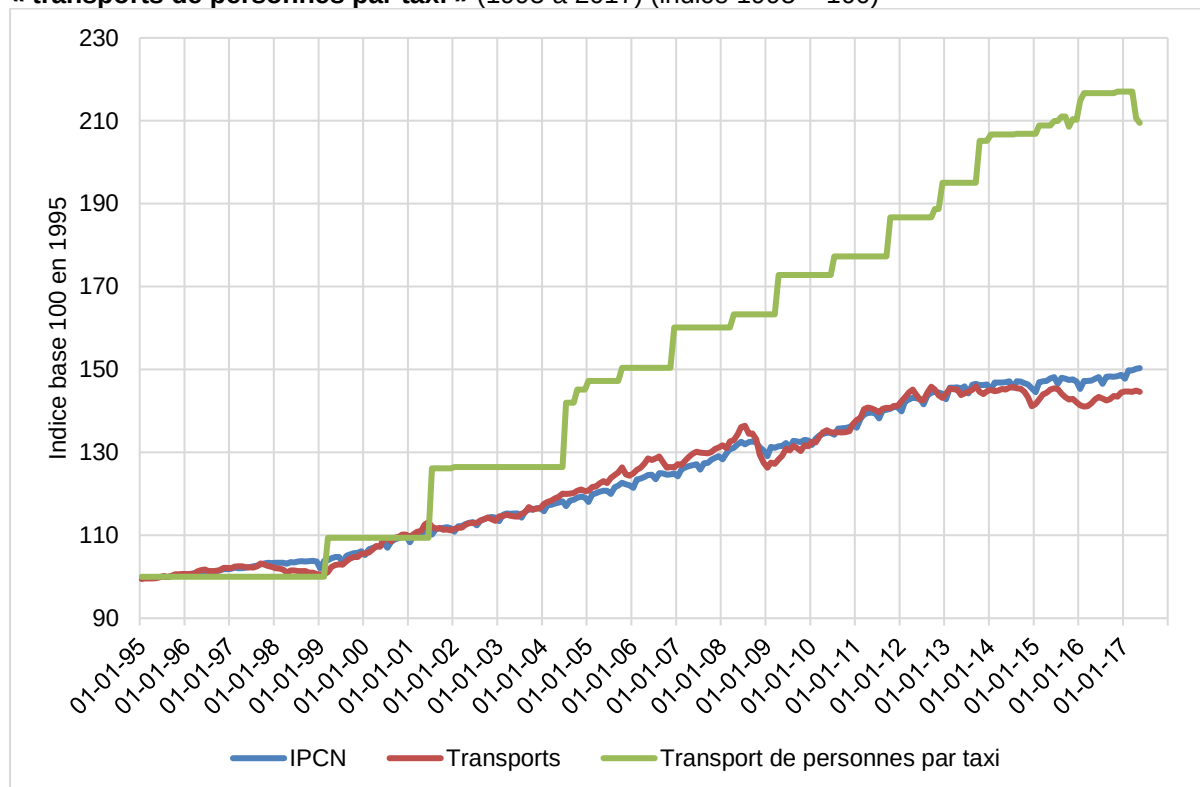
²⁹ Réponse à la question parlementaire n° 2437 du 30 septembre 2016

³⁰ L'essentiel, « Rien ne va changer » avec les prix libéralisés des taxis », Luxembourg, 18.07.2016

³¹ <http://paperjam.lu/news/les-tarifs-des-taxis-devraient-changer-au-1er-mars>

En avril et en mai 2017, les premières légères baisses de tarifs ont été constatées par le STATEC. En avril, la position « transport de personnes par taxi a connu une baisse de 3% en variation mensuelle, et en mai, une baisse de 0,5% a été constatée.

Graphique 4-1 : Evolution de l'IPCN, de la catégorie « transports » et de la position « transports de personnes par taxi » (1995 à 2017) (indice 1995 = 100)

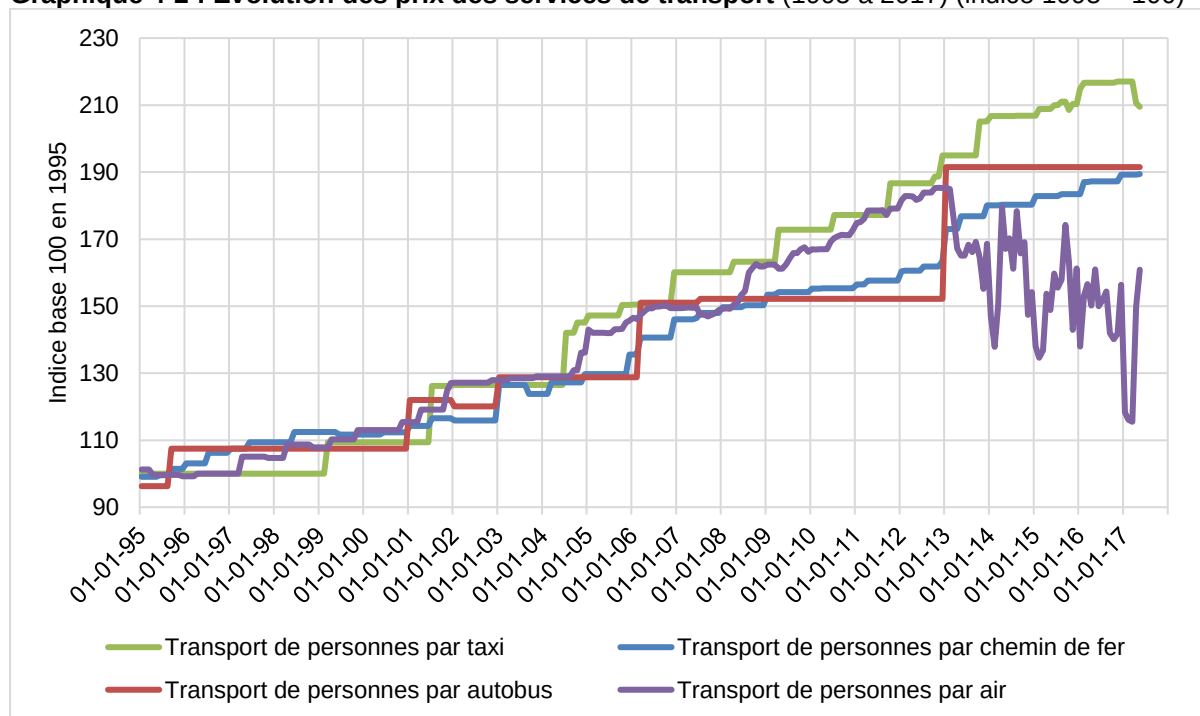


Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Les autres positions de services de transport ont connu quelques variations : le transport de personnes par train a augmenté de 1,05% en décembre 2016 (par rapport au mois précédent), et le transport de personnes par air a continué de baisser les derniers mois.

Pour rappel : suite à l'application d'une nouvelle méthodologie pour la collecte des prix du transport par air (intégration des prix relevés sur internet et traitement de l'aspect temporel, donc pour les services les prix sont enregistrés dans l'IPC le mois durant lequel peut commencer la consommation du service), la position est devenue plus volatile et a tendance à la baisse.

Graphique 4-2 : Evolution des prix des services de transport (1995 à 2017) (indice 1995 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Plusieurs acteurs du secteur offrent la possibilité de réserver un taxi via une application ou site internet, ensemble avec un prix qui, selon les opérateurs, est seulement une indication ou un tarif garanti en cas de commande.

En reprenant les 4 exemples-types de trajets définis au point 2.2.2, on peut estimer l'évolution des prix entre le dernier règlement grand-ducal de 2004 et les prix proposés en mai 2017 par plusieurs acteurs du marché (données publiques) :

1. Luxembourg-Ville, 4,3 kilomètres, en semaine, aller simple ;
2. Luxembourg Gare Centrale à Mersch, 23 kilomètres, dimanche, aller simple ;
3. Walferdange à CHL Kirchberg, 9,5 kilomètres, 30 minutes d'attente, en semaine, aller-retour ;
4. Luxembourg-Ville à Strassen, 8,5 kilomètres, 6 personnes, en semaine après 22 heures, aller simple.

	2004	2017	<i>Evolution 2004 – 2017</i>
Trajet 1	8,77 €	15,37 €	75,2%
Trajet 2	58,91 €	77,53 €	31,6%
Trajet 3 (*)	19,59 €	25,17 €	28,5%
Trajet 4	19,07 €	20,30 €	6,4%

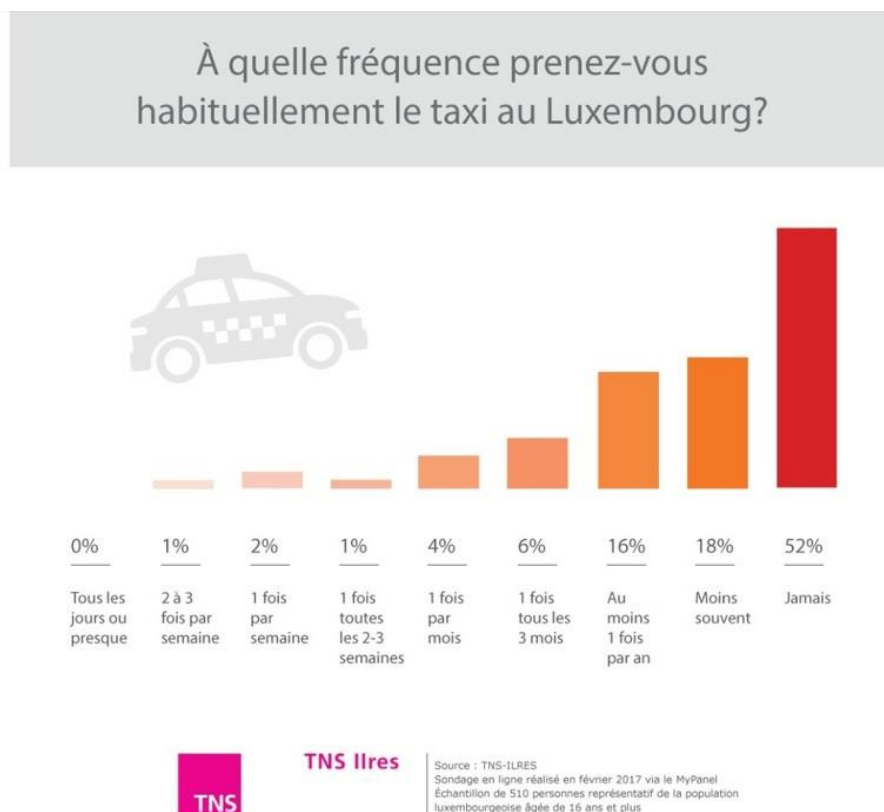
(*) hors temps d'attente pour 2017

L'évolution n'est pas uniforme pour les quatre exemples. Le trajet 1 (4,3 kilomètres en centre-ville) a augmenté de 75% entre 2004 et mai 2017, le trajet 4 par contre seulement de 6%. Généralement, suite à la libéralisation des prix des services de taxi, on constate une diversification des tarifs entre les différents acteurs. Quelques acteurs proposent aussi des tarifs forfaitaires (par exemple aéroport au centre-ville), ce qui est d'ailleurs possible avec la nouvelle législation.

4.3 Enquête TNS-Ilres

En mars 2017, donc après la période transitoire de la loi sur le secteur des taxis, l'institut TNS-Ilres a consacré un sondage à la fréquence d'utilisation du taxi au Luxembourg³².

D'après cette enquête, 52% des résidents ne prennent jamais le taxi au Luxembourg, alors que 3% le prennent au moins une fois par semaine. En moyenne, 30% des résidents au Luxembourg prennent le taxi au moins 1 fois par an, 18% le font moins souvent. Au total, le taux d'utilisation du taxi au Luxembourg est de 48%.



Source : TNS-Ilres

Peu surprenant, il est toutefois à observer que le taux d'utilisation du taxi au Luxembourg varie selon la région d'habitation des répondants. Ainsi 54% des résidents de la Ville de Luxembourg (ainsi que 41% du reste de la région du centre du Luxembourg) indiquent par exemple qu'ils prennent le taxi au moins 1 fois par an contre 26% des résidents du sud, 17% du nord et 14% de l'est. En total, le taux d'utilisation du taxi est de 71% pour les résidents de la Ville du Luxembourg.

³² Sondage réalisé par TNS Ilres en février 2017 via un échantillon de 510 personnes représentatif de la population luxembourgeoise âgée de 16 ans et plus : <https://www.tns-ilres.com/news/questions-du-mois/quelle-est-la-fr%C3%A9quence-d-utilisation-du-taxi-au-luxembourg/>.

5 Simulation de l'évolution du coût de revient des services de taxis

5.1 Données

Dans cette section on simule l'évolution d'un prix libéralisé des services de taxis au Luxembourg suivant les différents coûts à supporter par les entreprises. La méthode de calcul s'inspire largement de celle utilisée par l'OFP pour estimer l'évolution du prix des leçons de conduite suite à la libéralisation de ce secteur en juillet 2011³³.

L'objectif est de comparer l'évolution observée des prix des services de taxis avec une évolution simulée des coûts à supporter par une entreprise. En théorie, les prix devraient suivre l'évolution des coûts à supporter par une entreprise de taxi. Faute de sources fiables de la structure des coûts au Luxembourg, on doit se baser sur des données étrangères pour la pondération.

Au Canada, dans la région du Québec, une commission des transports règle les services de transport par taxi³⁴. L'objectif est d'accroître la sécurité des usagers et d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle. Le transport par taxi doit être effectué à un prix conforme aux taux et tarifs fixés par cette commission. La fixation des tarifs de transports de taxi se base sur un mécanisme, développé en consultation avec des représentants de l'industrie du taxi et les partenaires de la Commission. Ce mécanisme s'appuie sur un indicateur développé par la Commission qui se nomme *Indice des coûts du taxi* ou *ICT*. Il s'agit d'un nombre qui permet de suivre l'évolution de ce que coûte l'exploitation d'un permis de taxi. L'ICT est composé de 10 indicateurs compilés par Statistique Canada qui représentent des catégories de coûts pour un taxi. Chacune de ces catégories a un poids dans l'ensemble des coûts. Le tableau suivant décrit les indicateurs et leur importance relative dans les coûts d'exploitation d'un taxi :

Tableau 5-1 : Catégories des coûts pour l'ICT

Poste de dépenses	Pondération
Inspections, comptabilité, fréquence radio et téléphone cellulaire	1,67%
Droits, immatriculation et permis	0,52%
Assurances (dommages corporels, matériels et responsabilité)	3,15%
Financement et amortissement du véhicule et de l'équipement	5,98%
Frais d'intermédiaire	4,77%
Entretien du véhicule	10,66%
Carburant	12,47%
Salaire 1 (toutes les industries)	26,89%
Salaire 2 (transport et entreposage)	26,89%
Retour sur investissement	7,00%
Total	100,00%

Source : Commission des transports Québec

Remarque : Le retour sur investissement n'est pas un poste de dépenses. Toutefois, cet élément a toujours été pris en considération par la Commission dans l'établissement des tarifs de transport par taxi.

Chaque poste de dépenses est pondéré selon son importance relative dans les coûts d'exploitation d'un taxi. Le salaire représente la partie la plus importante des coûts. Selon la Commission des transports au Québec, le taux s'élève à 53,78% (divisé en partie égales entre secteur « transport et entreposage » et l'industrie en total). L'essence représente globalement

³³ Pour plus de détails, veuillez consulter le premier rapport semestriel de l'OFP (mars 2012) :

<http://www.gouvernement.lu/5489607/2012-ofp-rs-001.pdf>

³⁴ Pour plus de détails: <https://www.ctq.gouv.qc.ca/taxi.html>

près de 12,47% des frais d'exploitation d'un taxi. Ainsi, si le prix de l'essence grimpe de 30%, cela se traduira en conséquence par une hausse de 3,7% (soit $12,47\% \times 30\%$) des frais d'exploitation d'un taxi. La pondération permet donc de déterminer l'impact de la variation d'une dépense sur les frais d'exploitation d'un taxi.

En partant de l'hypothèse que la structure des coûts d'exploitation d'un taxi au Luxembourg est proche de celle au Canada, on peut simuler l'évolution des prix des services de taxi sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois. Même si les chiffres du tableau précédent ne représentent que la proportion des coûts au Québec, la situation au Luxembourg ne devrait pas être fort différente et on peut ainsi estimer un coût de revient hypothétique au Luxembourg. Le président de la *Fédération des Patrons Loueurs de Taxis et d'Ambulances* a confirmé dans un article de presse que le salaire représente environ 60% des coûts pour une entreprise de taxis au Luxembourg³⁵.

Un multiple correspondant sera attribué à chaque élément constitutif : le salaire est multiplié par l'indice du coût de la main d'œuvre (données désaisonnalisées et ajusté aux jours de travail), tandis que les autres postes sont multipliés par les positions (ou sous-regroupements) de l'indice des prix à la consommation national (IPCN). Le tableau suivant donne les détails du calcul :

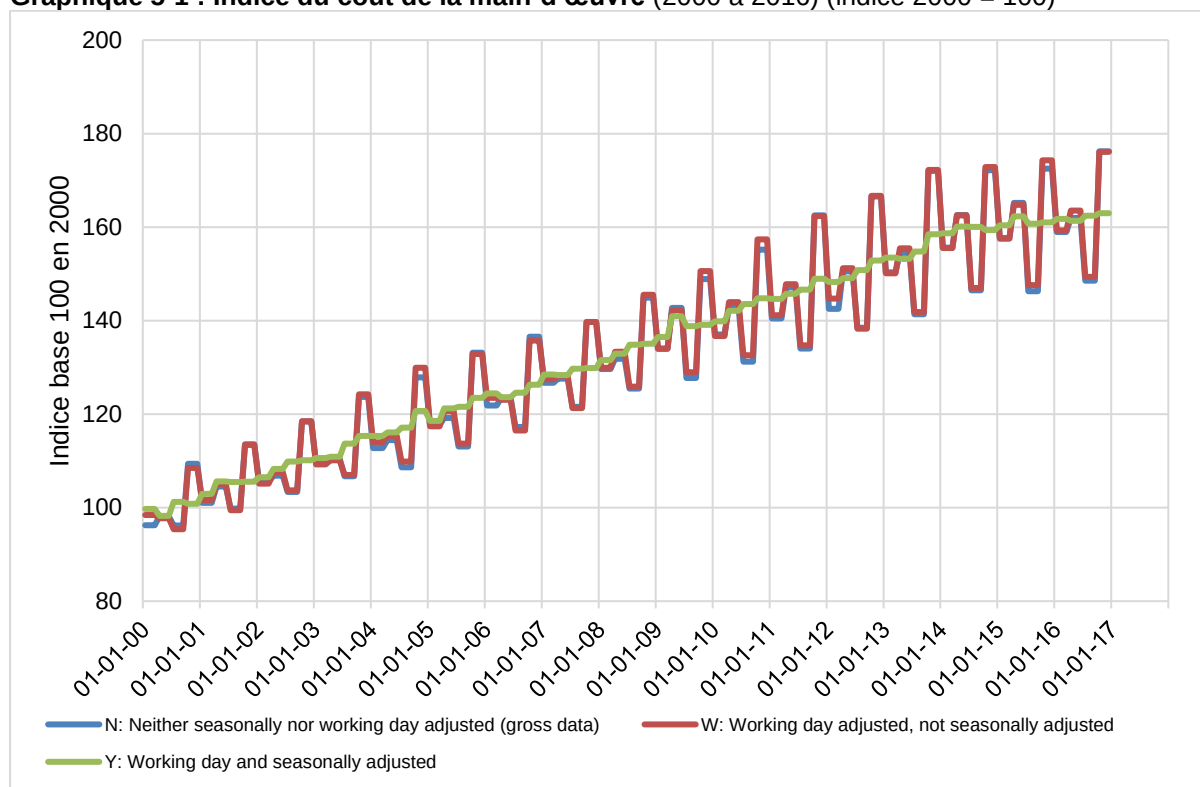
Tableau 5-2 : Les différents postes de dépenses et les multiplicateurs correspondants

Poste de dépenses	Code IPCN	Multiplicateur
Inspections, comptabilité, fréquence radio et téléphone cellulaire	(regroupement)	Services
Droits, immatriculation et permis	07.02.04.03.02	Contrôle technique automobile
Assurances (dommages corporels, matériels et responsabilité)	12.05.04.01	Assurances liées aux transports
Financement et amortissement du véhicule et de l'équipement	07.01.01.01	Voitures neuves
Frais d'intermédiaire	(regroupement)	IPCN hors énergie et alimentation
Entretien du véhicule	07.02.03	Entretien et réparations
Carburant	07.02.02.01	Carburants et lubrifiants
Salaire 1 (toutes les industries)		Indice du coût de la main d'œuvre
Salaire 2 (transport et entreposage)		Indice du coût de la main d'œuvre
Retour sur investissement	00	Ensemble des biens et services

Les données de l'indice du coût de la main-d'œuvre ne sont disponibles qu'à partir de 2000. L'indice du coût de la main-d'œuvre montre l'évolution conjoncturelle des coûts horaires totaux supportés par les employeurs et résultant de l'embauche de la force de travail. L'indice couvre toutes les activités économiques marchandes excepté l'agriculture, la sylviculture, la pêche, l'éducation, la santé et les activités de services collectifs, sociaux et personnels. Les coûts de la main-d'œuvre incluent les salaires et traitements bruts, les cotisations sociales à la charge des employeurs et les impôts moins les subventions liées à l'emploi. L'indice du coût de la main-d'œuvre est un indice trimestriel, avec des variations importantes : lors du dernier trimestre de chaque année, l'indice connaît une forte augmentation suite aux boni et primes versés à la fin d'année. La courbe verte ajuste ces différences de saisonnalité et sera utilisée pour la simulation.

³⁵ Luxemburger Wort, « Wir räumen den Markt auf », 13.07.2016

Graphique 5-1 : Indice du coût de la main-d'œuvre (2000 à 2016) (indice 2000 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

L'indice du coût de la main d'œuvre a augmenté de 63% pendant la période de 2000 à 2016, cependant on constate un ralentissement de l'évolution à partir de 2014. Le taux annuel s'est élevé entre 2,7% et 4,9% dans la période de 2000 à 2013, avant de diminuer en-dessous de 1% à partir du dernier trimestre 2014 jusque fin 2016. Ce ralentissement peut s'expliquer par l'absence d'une nouvelle tranche indiciaire dans cette période, suite à la stagnation du taux d'inflation luxembourgeois.

Le carburant est la composante avec la plus grande volatilité au cours de la période analysée : entre janvier 2000 et juillet 2008, le carburant augmente de 70%, avant de diminuer de 33% en seulement six mois. Pendant les années suivantes, les produits pétroliers ont de nouveau connu une évolution vers le haut, dépassant les prix constatés de 2008. En 2013, une baisse des prix pouvait être constatée, qui a continué jusque début 2016. En décembre 2016, le prix du carburant était de 42% au-dessus du niveau de l'année 2000.

Le contrôle technique automobile a connu la hausse la plus élevée entre 2000 et 2016 : pendant cette période, le tarif a presque doublé (hausse de 90,1%). Cette position appartenait à la catégorie des prix administrés avant être libéralisée en février 2016³⁶ : une nouvelle législation a introduit plusieurs allègements (suppression du contrôle de conformité, nouvelles échéances du contrôle technique périodique, etc.), ainsi que l'ouverture du contrôle technique automobile à la concurrence. En avril 2016, la *Société Nationale de Contrôle Technique* (SNCT) a installé une nouvelle tarification « adaptée à la réalité économique »³⁷. Le tarif d'un

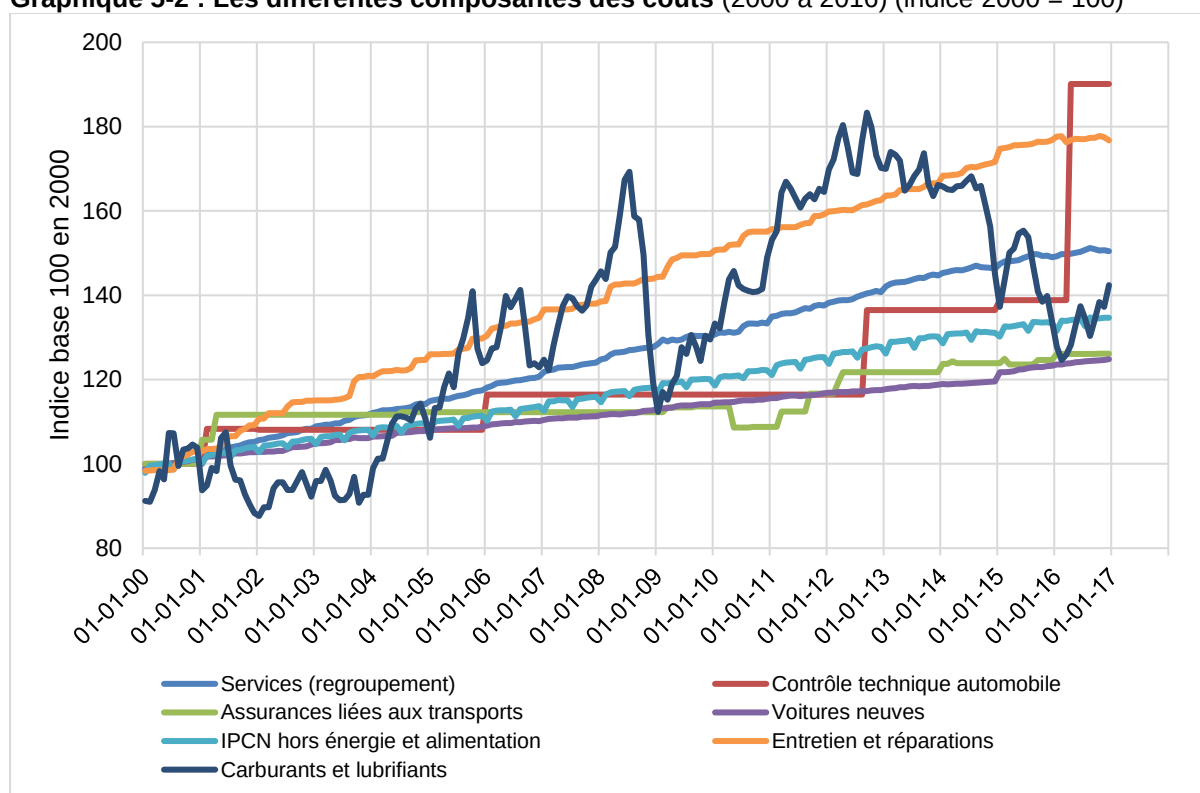
³⁶ <http://www.gouvernement.lu/5653271/27-reforme-contrôle-technique>

³⁷ <http://www.snct.lu/news/13-nouvelle-tarification>

contrôle technique pour une voiture, camionnette ou un véhicule utilitaire a augmenté de 10 euro (de 27,47 euros à 37,50 euros).

Les tarifs de la catégorie « entretien et réparations » ont augmenté de 3,6% en moyenne annuelle. Les assurances liées aux transports ont augmenté de 26% depuis 2000, ce qui correspond à une évolution annuelle moyenne de 1,5%. Les voitures neuves ont une évolution similaire avec un taux annuel moyen de 1,4%. Les services sont utilisés comme multiplicateur pour les dépenses liées à l'inspection, la comptabilité, la fréquence radio et téléphone cellulaire pour la simulation. Ils regroupent tous les services de l'IPCN et ont augmenté de 2,6% en moyenne annuelle. Le sous-agrégat « IPCN hors énergie et alimentation » est utilisé comme multiplicateur pour les frais intermédiaires et a augmenté de 1,9% par année entre 2000 et 2016.

Graphique 5-2 : Les différentes composantes des coûts (2000 à 2016) (indice 2000 = 100)



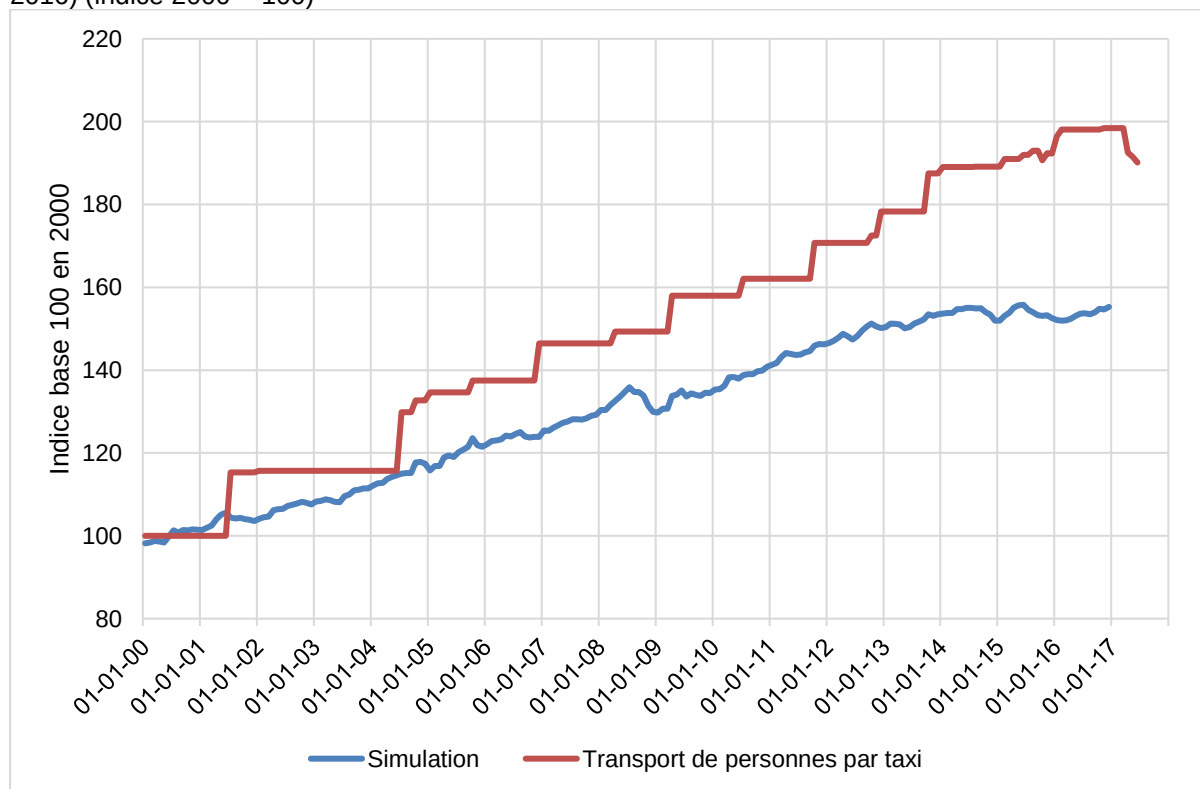
Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

5.2 Résultat de la simulation

Le graphique suivant montre l'évolution « hypothétique » du prix de revient en fonction des différentes composantes des coûts à supporter par les entreprises de taxis (en bleu) et l'évolution des prix des transports de personnes par taxi constatée par le STATEC (en rouge). On constate que le prix simulé a évolué moins rapidement que le prix réel pendant toute la période analysée : fin 2016, l'indice de la position « transport de personnes par taxi » est à 198,45, donc le prix a presque doublé de 2000 à 2016 (évolution moyenne annuelle de 4,4%), tandis que la simulation nous donne un indice de 155,25 pour décembre 2016, ce qui correspond à une évolution moyenne de 2,7% par année.

Donc d'après cette simulation de l'Observatoire de la formation des prix, le prix du transport par taxi a augmenté plus rapidement que la hausse des différentes composantes du coût à supporter par une entreprise de taxi pourrait le justifier pour la période de 2000 à fin 2016.

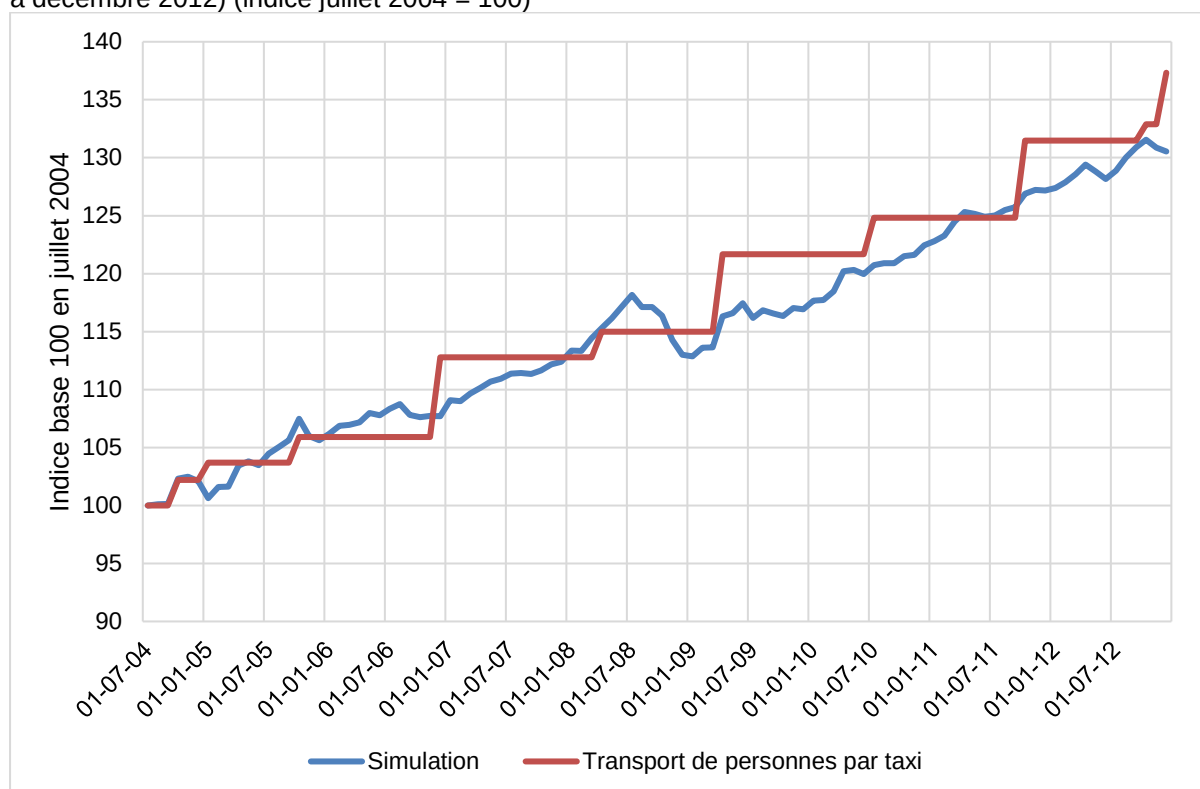
Graphique 5-3 : Evolution et simulation des prix du transport de personnes par taxi (2000 à 2016) (indice 2000 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Cependant, une analyse plus détaillée de la période après 2004 s'avère utile, car en mai de cette année, la loi relative à la concurrence est entrée en vigueur au Luxembourg et le dernier règlement grand-ducal fixant les tarifs maxima pour les différents services a été adopté en juillet. Le point 2.3 du présent rapport analyse en détail les changements législatifs et tarifaires. Entre juillet 2004 et novembre 2012, les deux courbes évoluent globalement en parallèle : la simulation présente une évolution annuelle moyenne de 3,7%, tandis que les prix constatés par le STATEC ont connu une hausse moyenne de 3,9% par année.

Graphique 5-4 : Evolution et simulation des prix du transport de personnes par taxi (juillet 2004 à décembre 2012) (indice juillet 2004 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Seulement à partir de 2013, on constate une différence entre le prix simulé par l'OFP et les tarifs de l'indice des prix : comme l'évolution de l'indice du coût de la main d'œuvre a ralenti à partir de fin 2013 (cf. Graphique 5-1), la simulation a aussi connu une évolution nettement moins rapide (pour rappel : dans notre modèle, les salaires représentent 53,78% du total des coûts). A cette stagnation s'ajoute encore la baisse du prix du carburant (cf. Graphique 5-2), ce qui a comme conséquence que les coûts ont seulement augmenté de 3,2% entre janvier 2013 et décembre 2016. Pendant cette même période, les prix du transport de personnes par taxi ont cependant augmenté de plus de 11%.

6 Conclusion

La réforme du secteur des services de taxis a été attendue de longue date au Luxembourg. Les acteurs de tous bords avaient exprimé leurs critiques avec la tarification en vigueur, mais aussi avec la transparence du secteur. La loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016 avec une période transitoire jusqu'à fin février 2017, semble provoquer les premières répercussions à la tarification : le STATEC a constaté de légères baisses de prix à partir d'avril 2017.

Plusieurs études internationales ont confirmé que les prix des services de taxi sont plutôt élevés au Luxembourg, par exemple d'après une étude de UBS de 2015, seulement Zurich et Oslo affichent des tarifs supérieurs au Luxembourg. Avant l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016, les prix au Luxembourg ont été fixés par le législateur à l'aide de règlements grand-ducaux (RGD). Les tarifs ont été régulièrement adaptés par RGD jusqu'en 2004, où l'entrée en vigueur de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence marque une césure nette du régime des prix au Luxembourg, et donc également pour les tarifs des taxis. Même en l'absence de nouveaux RGD après 2004, les prix ont continué d'augmenter. Une situation juridique floue (cf. point 2.3.1 du présent rapport) a fait que les prix maxima fixés ne furent pas respectés par le secteur sans que des amendes ont pu être prononcées.

En théorie, les prix devraient suivre l'évolution des coûts à supporter par une entreprise de taxi. La comparaison de l'évolution des prix des services de taxis avec une évolution simulée des coûts à supporter par une entreprise, présentée dans le chapitre 5 du rapport, montre que l'évolution des prix constatés par le STATEC dans le cadre du calcul de l'Indice des prix à la consommation national (IPCN) n'a en moyenne pas connu de dérapage par rapport à l'évolution des coûts à supporter par les entreprises du secteur dans la période de 2004 à fin 2012. Seulement à partir de 2013, les prix ont évolué plus rapidement que les coûts. Pendant les quatre dernières années, les tarifs du service des taxis ont augmenté de 11%, tandis que les coûts ont seulement augmenté de 3,2% selon notre simulation. Ceci pourrait s'expliquer par deux composantes majeures des coûts : les salaires (qui représentent près de 54% du total des coûts dans notre modèle) et le carburant (pondération de 12,5%) : l'évolution du coût de la main d'œuvre a connu un ralentissement et le prix du pétrole a fortement baissé pendant cette période.

Cependant, la baisse des prix n'était pas le seul but de la nouvelle loi. L'objectif principal était de redéfinir le cadre du secteur, et surtout éliminer le nombre de taxis illégaux. Dans la réponse à la question parlementaire n°2624 du 8 décembre 2016, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a confirmé que les nouveaux instruments de sanctions ont eu « *un effet d'élimination des taxis titulaires d'aucune autorisation de taxi. Au vu des contrôles déjà effectués l'on constate une diminution des taxis illégaux, sans être pourtant en mesure d'avancer à ce jour des chiffres* »³⁸.

La nouvelle loi établit que la gestion des licences d'exploitation des taxis est assurée de manière centralisée par l'État comme unique instance compétente, et elle introduit le concept des licences « zéro émissions » pour des taxis n'émettant aucune émission de CO₂ et NOx. Les demandes pour ce type de licence ont dépassé le nombre prévu dans la loi, et le Gouvernement est en train d'adapter le nombre de licences « zéro émissions ». Cependant,

³⁸ Réponse à la question parlementaire n°2624 du 8 décembre 2016

en mai 2017, seulement 415 des 550 licences en total ont pu être attribuées, donc il semble que le nombre de taxis a diminué suite à l'introduction de la nouvelle loi (auparavant, environ 480 taxis ont bénéficié d'une autorisation d'exploitation, équivalant à quelque 150 exploitants et quelque 500 chauffeurs³⁹). Le nombre de licences vacantes diffère fortement selon les six zones définies par la nouvelle loi : seulement 8,6% des licences au centre sont encore disponibles, tandis que presque 75% des licences au nord (cantons Clervaux et Vianden) ne sont pas encore attribuées.

A ce nombre de licences pas encore attribuées s'ajoute aussi un sondage de TNS-Ilres de mars 2017, où 52% des résidents répondent de ne prendre jamais le taxi au Luxembourg, alors que 3% le prennent au moins une fois par semaine. Le taux d'utilisation varie fortement selon la région d'habitation des répondants : les résidents de la Ville de Luxembourg prennent plus souvent le taxi que les résidents des autres régions du pays.

Cette première analyse préliminaire sur les prix des services de taxis au Luxembourg, après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, ne peut être qu'un bilan intermédiaire : l'Observatoire de la formation des prix continue de suivre l'évolution des prix pendant les prochains mois et années.

³⁹ Source : exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)