



Analyse de l'évolution des prix des courses de taxis au Luxembourg

-

Mise à jour 2019

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 74125
Fax (+352) 26 86 45 18
observatoire@eco.public.lu
Octobre 2019

Cette publication est téléchargeable sur le site
<https://odc.gouvernement.lu/fr/domaines-activite/observatoire-formation-des-prix.html>

© Ministère de l'Économie, Luxembourg, 2019

Résumé

En septembre 2016, la nouvelle loi sur l'organisation des services de taxis¹ est entrée en vigueur au Luxembourg, avec une période transitoire jusque fin février 2017. Cette réforme du secteur avait été préparée de longue date, avec le dépôt du projet de loi en juillet 2013 et avait comme objectif d'introduire 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.

Avant la réforme de 2016, les prix maxima étaient 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 augmenté en moyenne de 2,8% par année, une évolution plus rapide que l'IPCEN (2,0%), mais similaire à celle des 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 dont, entre autres, celles relatives aux courses de taxi dans l'alinéa 5 de l'article 2. En juillet 2004, le dernier RGD fixant les prix maxima a été adopté. Après 2004, même en absence de nouveaux RGD, les prix ont continué d'augmenter. Une situation juridique floue 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%, alors que l'IPCEN a augmenté de 1,8% par année pendant cette même 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'était terminée le 28 février 2017 pour notamment permettre aux acteurs l'échange des autorisations d'exploitation de taxi émises sous l'ancien régime avec celles 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) ainsi que l'attribution de 20 licences pour des taxis « zéro émissions », ce dernier nombre pouvant être adapté en fonction de son succès.

Cependant, en mai 2017, seulement 415 des 550 licences ont été attribuées, soit 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 avaient bénéficié d'une autorisation d'exploitation, équivalant à quelque 150 exploitants et quelque 500 chauffeurs²). Le nombre de licences vacantes différait fortement selon les six zones définies par la nouvelle loi : seulement 8,6% des licences au centre étaient encore disponibles, tandis que presque 75% des licences au nord (cantons Clervaux et Vianden) n'ont pas encore été attribuées. En mai 2017 un premier avis de vacance de licences a été lancé pour les 135 licences vacantes : 63 licences ont pu être attribuées.

¹ Loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation. Pour plus de détails: <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/2016/07/05/n3/jo>

² Exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)

Avec la réforme un point « Infotaxi » a également été mis en place³ en vue d'accroître la transparence du marché et permettant à la fois aux usagers, aux conducteurs ainsi qu'aux exploitants de taxis de consulter les principaux éléments de la réforme.

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, l'Observatoire de la formation des prix avait publié, en juillet 2017, une « Analyse du secteur des services de taxis au Luxembourg »⁴. Entre avril et juillet 2017, sur base des statistiques du STATEC utilisées dans le cadre du calcul de l'indice des prix à la consommation, on pouvait constater une légère baisse des tarifs des services de taxis au Luxembourg. Cette analyse préliminaire sur les prix des services de taxis au Luxembourg, basée sur un nombre très limité de mois suivant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, ne pouvait être considérée que comme un bilan intermédiaire.

En mai 2017, une question parlementaire a notamment abordé l'impact de la réforme sur les prix des courses de taxis⁵. Dans sa réponse datant de début juillet 2017, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a répondu que l'offre de prix des services de taxis était en train de bouger et en mars 2018, le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a procédé à un « Bilan et options d'ajustement de la loi du 5 juillet 2016 »⁶. Celui-ci comprenait également un bilan de l'évolution des tarifs, faisait référence aux travaux de l'OFP et venait à la conclusion que « l'impact [de la loi] sur les prix est hétérogène ».

Suite à la requête de l'Union luxembourgeoise des consommateurs (ULC), l'Observatoire de la formation des prix a été mandaté d'effectuer une mise à jour de ses analyses sur base des nouvelles observations de prix des courses de taxis réalisées par le STATEC dans le cadre du calcul mensuel des indices de prix à la consommation. Une simulation de l'évolution d'un prix libéralisé des services de taxis au Luxembourg sur base des différents coûts à supporter par les entreprises est aussi effectuée afin de simuler l'évolution des prix des services de taxis sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois. En théorie, l'évolution des prix devrait refléter l'évolution des coûts supportés par une entreprise de taxi.

L'OFP a donc procédé à une nouvelle simulation de l'évolution d'un prix libéralisé des services de taxis au Luxembourg suivant les différents coûts supportés par les entreprises. D'après ce modèle, les prix du transport par taxi ont augmenté plus rapidement que la hausse des différentes composantes de coûts à supporter qu'une entreprise de taxi pourrait le justifier pour la période de 2000 à mi-2019. 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 ont évolué globalement en parallèle : la simulation présente une évolution annuelle moyenne de 3,3%, tandis que les prix constatés par le STATEC ont connu une hausse moyenne annuelle de 3,5%. Seulement à partir de 2013, les prix ont évolué plus rapidement que les coûts. Entre 2013 et mi-2016, alors que l'évolution du coût de la main d'œuvre a connu un ralentissement et le prix du pétrole a fortement baissé, selon la simulation les coûts auraient augmenté de seulement 2,1% alors que les prix du transport de personnes par taxi ont augmenté de 11,1%. Pour la période successive, la simulation de l'évolution des coûts démontre qu'entre mars 2017 et juin 2019 les coûts pour

³ www.infotaxi.lu

⁴ <https://odc.gouvernement.lu/fr/publications/rapport-etude-analyse/rapports-observatoire-formation-prix/rapport-thematique-ofp/rapport-thematique-ofp-007.html>

⁵ Réponse à la question parlementaire n°3024 du 24 mai 2017.

⁶ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2018/03-mars/presentation-taxi-bilan-et-options-d-ajustement.pdf>

les entreprises du secteur des taxis ont augmenté de 6,1% alors que les prix du transport de personnes par taxi ont augmenté de 11,3%. La remontée des prix du pétrole ainsi que le renchérissement des coûts de la main d'œuvre à cette période ont ainsi surement eu un impact au niveau des coûts auxquels ces entreprises doivent faire face mais leur évolution reste inférieure à la hausse des prix du transport de personnes par taxi enregistrée.

Table de matières

Résumé	3
Table de matières	6
1 Introduction	7
2 La situation du secteur des taxis avant la réforme de 2016	9
2.1 Evolution des prix entre 1993 et 2016.....	10
3 La situation du secteur des taxis après la réforme de 2016	14
3.1 Changement législatif de septembre 2016.....	14
3.2 Entrée en vigueur de la nouvelle législation.....	17
3.3 Nouveautés du secteur.....	21
3.4 Evolution des prix depuis la réforme.....	22
4 Simulation de l'évolution du coût de revient des services de taxis	26
4.1 Données.....	26
4.2 Résultat de la simulation.....	31
5 Comparaison internationale des prix des taxis	33
6 Conclusion	35

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 de 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 taxis⁷ et sur une réforme des tarifs des taxis⁸, de l'Automobile Club du Luxembourg (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 mobilité⁹. En 2009 le gouvernement avait commandité une étude du secteur des taxis pour mieux appréhender ce phénomène.

En septembre 2016, une nouvelle législation est entrée en vigueur, posant 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. L'ancien ministre du Développement durable et des Infrastructures avait ainsi, à l'époque, estimé que « *la réforme raccourcira le temps d'attente des clients, la qualité de l'offre et les prix pratiqués* »¹⁰.

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, l'Observatoire de la formation des prix (OFP) a publié, en juillet 2017, une « Analyse du secteur des services de taxis au Luxembourg ». Cette analyse préliminaire sur les prix des services de taxis au Luxembourg, basés sur un nombre très limité de mois suivant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, ne pouvait être considérée qu'un bilan intermédiaire.

En mai 2017, une question parlementaire a notamment abordé l'impact de la réforme sur les prix des courses de taxis¹¹. Dans sa réponse datant de début juillet 2017, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a répondu que l'offre de prix des services de taxis [était] en train de bouger : « *No den éischte 6 Méint wou den néie gesetzleche Kader applikabel as kann ee feststellen, dass d'Präisser ufänken ze bougéieren. Esou gesäit ee méttlerweil dass de bëllegste „Prix indicatif“ fir en Wee vun 10 km am normalen Dag inklusiv der Prise en charge bei 22€ léit an deen deierste bei 37,60€. Virun der Entrée en vigueur vum néie Gesetz louch de vergläichbare Präis bei 35,60€, e Präis deen och haut nach vu vereenzelte Firmen ugebuede gëtt. Gläichzaiteg as méi eng grouss Offer um Marché wat d'Marquen an d'Gréisste vun den Autoen ugeet déi bedriwwen ginn an och d'Reservatiounsméiglechkeeten iwwert d'Handye gouf vu verschiddenen Operateure wesentlech verbessert an as als direkt Konsequenz vun de Méiglechkeeten déi den néie legale Kader bitt ze wäerten. »*

En mars 2018, le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a procédé à un « Bilan et options d'ajustement de la loi du 5 juillet 2016 »¹². Celui-ci comprend également un bilan de l'évolution des tarifs, et fait référence aux travaux de l'OFP. Il vient à la conclusion que « l'impact sur les prix est hétérogène ». Cinq pistes d'ajustement ont

⁷ « 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

⁸ « 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

⁹ « Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale de l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg. Exercice 2011 », page 30.

¹⁰ https://gouvernement.lu/lb/gouvernement/francois-bausch/actualites.gouvernement+fr+actualites+toutes_actualites+articles+2016+07-juillet+12-reforme-taxis.html

¹¹ Question parlementaire n°3024 du 24 mai 2017.

¹² <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2018/03-mars/presentation-taxi-bilan-et-options-d-ajustement.pdf>

été proposées afin de stimuler l'offre et la demande de services de taxi durables : 1. Option de création d'une zone nationale ; 2. Piste d'augmentation de l'offre de taxis propres ; 3. Adaptation du secteur à l'ère digitale ; 4. Renforcement des droits des usagers ; 5. Renforcement des pouvoirs de contrôle.

Dans l'accord de coalition 2018-2023¹³, le gouvernement annonce entreprendre une nouvelle réforme du secteur des taxis et de la voiture de location avec chauffeur : « *Les mesures requises pour assurer le respect de la législation applicable aux voitures de location avec chauffeur seront adoptées et la qualité de l'offre de taxis et des voitures de location avec chauffeur continuera d'être augmentée par le biais d'une réduction voire d'une suppression des zones géographiques et d'une augmentation/libéralisation de l'offre de licences de taxis zéro émissions* ».

Dans un communiqué de presse publié début janvier 2019, l'ULC constate ce qui suit : « (...) Les tarifs des courses ont par ailleurs été libéralisés et ne sont désormais plus fixés par voie réglementaire. Si, selon STATEC, la loi a entraîné une baisse de 4,3 % des tarifs durant une première phase de mars 2017 à juillet 2017, ils ont toutefois augmenté de 11,2 % entre juillet 2017 et décembre 2018, ce qui équivaut à une hausse moyenne de 6,6 % entre septembre 2016 et décembre 2018. L'ULC signale qu'il ne s'agissait pas du sens et de l'objectif de la modification de la loi, qui manque ainsi totalement son objectif d'offrir les services de taxis à un prix plus avantageux. Les courses de taxis au Luxembourg demeurent parmi les plus chères d'Europe. (...) L'ULC appelle également le ministre compétent à commander une nouvelle étude sur les services de taxis auprès de l'Observatoire de la formation des prix et à engager une adaptation de la loi en fonction de ses conclusions. »¹⁴. En septembre 2019, l'ULC demandait « que l'on agisse rapidement et de manière concrète pour que le Luxembourg puisse offrir à l'avenir des tarifs de taxis moins élevés »¹⁵.

Le présent rapport constitue une mise à jour des analyses effectuées par l'OFP sur base des seules données disponibles à l'OFP, c'est-à-dire les observations de prix des services de taxis du STATEC. Ces données sont essentiellement celles utilisées par le STATEC pour le calcul de l'Indice des prix à la consommation national (IPCN) complétées par les données publiquement disponibles sur Internet. Pour une éventuelle mise à jour de ce rapport, d'autres sources de données pourraient être analysées, en fonction de leur disponibilité, en vue de pouvoir compléter cette analyse.

Il essaie de dresser un nouveau bilan de l'impact de la réforme aux prix pratiqués par les services de taxis au Luxembourg, sur base d'une série de données publiques disponibles plus longue. Le chapitre 2 résume la situation du secteur avant la réforme de 2016. Le chapitre 3 présente le changement législatif de la loi du 5 juillet 2016 ainsi que l'impact sur les prix depuis son entrée en vigueur. Le chapitre 4 est consacré à une simulation de l'évolution des prix du secteur des taxis sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois, qui, en théorie, devraient refléter l'évolution des coûts à supporter par une entreprise de taxi. Enfin, le chapitre 5 compare les niveaux de prix des taxis au Luxembourg ainsi que dans les pays voisins et résume les principaux résultats de quelques études internationales sur les prix et la qualité du service dans lesquelles le Luxembourg est analysé.

¹³ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2018/12-decembre/Accord-de-coalition-2018-2023.pdf>

¹⁴ <https://www.ulc.lu/fr/publications/detail.asp?T=1&D=descr&ID=2649>

¹⁵ https://www.ulc.lu/download.asp?r=0&p=11&f=2684_01_com_tarifs_taxis.pdf&l=Fr

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

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 étaient fixés par règlement grand-ducal. Le présent chapitre résume les évolutions des prix selon les différents règlements grand-ducaux (RGD) de 1993 à 2004 sur base des données recensées par le STATEC¹⁶.

La fixation des tarifs maxima était basée sur une loi spécifique¹⁷ jusqu'au moment de l'entrée en vigueur de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence qui a marqué une césure nette du régime des prix au Luxembourg, et donc également des tarifs des taxis. Dans son article 32, cette loi a explicitement abrogé la loi relative à l'Office des prix. Jusqu'à ce moment, tous les prix 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 ont fixé 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.

La loi de 2004 a inauguré le principe général de la liberté des prix en son article 2 et cette disposition a été reprise dans la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence¹⁸. Même si l'alinéa 7 prévoyait que « les infractions aux règlements pris en application des alinéas 2, 3 ou 6 du présent article so[ie]nt punies d'une amende de 251 à 50.000 euros », ceci n'était pas le cas 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, 7e 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 prix. 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.

¹⁶ Plus de détails concernant les différentes réglementations en vigueur à cette période sont reportés dans les précédents rapports de l'Observatoire de la compétitivité/formation des prix traitant le sujet des taxis : <https://odc.gouvernement.lu/fr/publications/rapport-etude-analyse/perspectives-politique-economique/perspectives-politique-economique-12.html> et <https://odc.gouvernement.lu/fr/publications/rapport-etude-analyse/rapports-observatoire-formation-prix/rapport-thematique-ofp/rapport-thematique-ofp-007.html>

¹⁷ 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.

¹⁸ <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-2011-218-fr-pdf.pdf>

2.1 Evolution des prix entre 1993 et 2016

Entre 1993 et 2016 les prix maxima nationaux étaient fixés par règlement grand-ducal pour les tarifs ordinaires et un prix forfaitaire par heure mais aussi pour les courses entre 22 heures et 6 heures du matin, les courses à l'étranger (toutes deux majorées de 10%) et les courses du dimanche (majorées de 25%). Le règlement grand-ducal adopté le 9 juillet 2004 modifiait le prix minimum (le prix ayant doublé mais se référant à un trajet de 3 km et non plus de 1 km) et le prix par km ne variait plus en fonction du nombre de passagers.

Tableau 2-1 : Prix maxima des différents services de taxi de 1993 à 2004¹⁹

		1993	1994	1999	2001	2004
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	€ 1,02
	6 à 8 personnes transportées, le km	€ 0,77	€ 0,82	€ 0,89	€ 1,04	€ 1,02
	prix minimum par course	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48	€ 5,00
	Distance	1 à 1747 m	1 à 1539 m	1 à 1075 m	1 à 1000 m	1 à 3000 m
2.	<i>Tarif 2 (voyage aller simple)</i>					
	1 à 5 personnes transportées, le km	€ 1,49	€ 1,59	€ 1,74	€ 2,04	€ 2,04
	6 à 8 personnes transportées, le km	€ 1,54	€ 1,64	€ 1,78	€ 2,08	€ 2,04
	prix minimum par course	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48	€ 2,48	€ 5,00
	Distance	1 à 873 m	1 à 769 m	1 à 537,5 m	1 à 500 m	1 à 1500 m
3.	Période d'attente, par minute	€ 0,24	€ 0,28	€ 0,28	€ 0,33	€ 0,33
B	Course entre 22 heures et 6 heures du matin	+10%	+10%	+10%	+10%	+10%
C	Courses à l'étranger	+10%	+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	€ 12,40
E	Divers					
1.	Colis transportés (à partir du 2 ^e colis)*	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,62	€ 0,75	€ 0,75
2.	Animaux transportés: par animal	€ 0,62	€ 0,62	€ 0,62	€ 0,75	€ 0,75
F	Courses de dimanche	+25%	+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).

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 mars 1999 qui correspondait à la hausse constatée du prix par km suite à l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal de 1999 par rapport au RGD de 1994. Suite à l'entrée en vigueur du RGD de 2001, le tarif par km avait augmenté de 17,6% et la position dans l'indice des prix avait connu une hausse de 15,3% alors qu'il avait augmenté de 12,6% en juillet 2004 par rapport à l'entrée en vigueur du RGD de 2001.

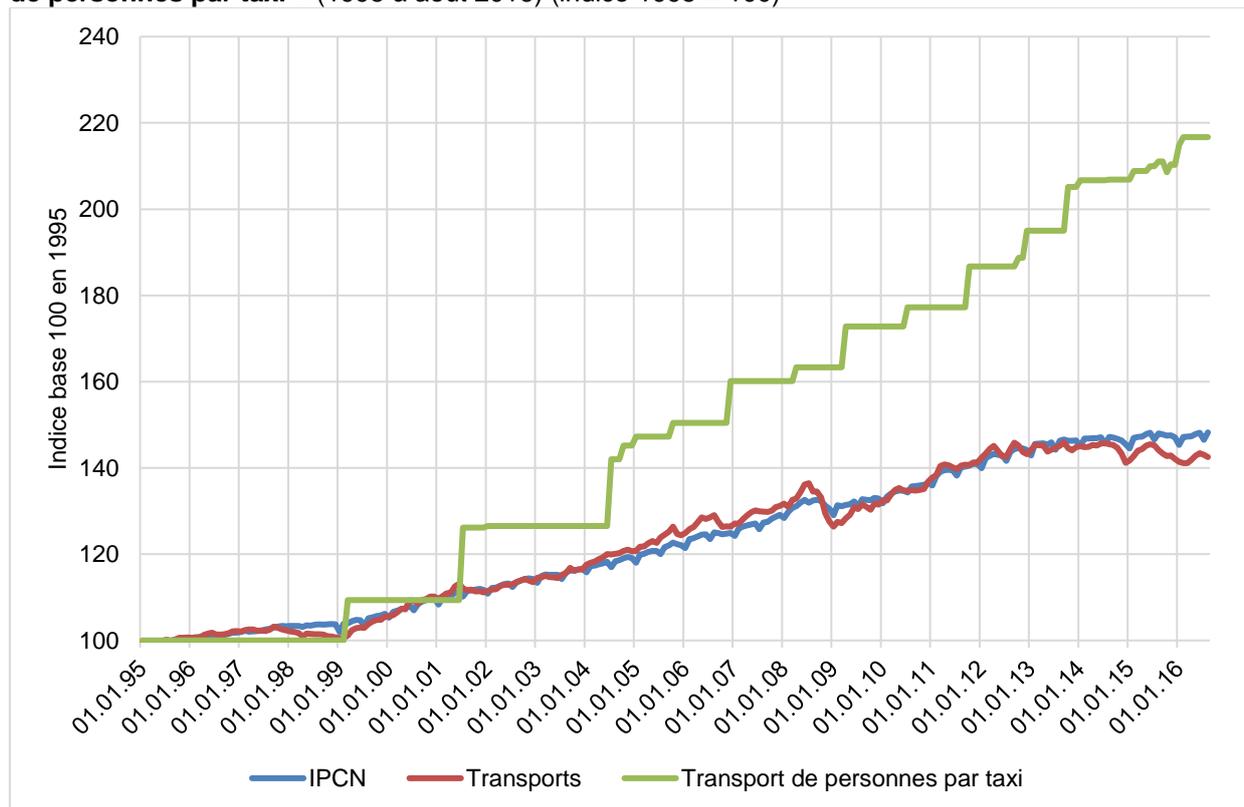
¹⁹ Source : <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1993-14-fr-pdf.pdf>; <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1994-99-fr-pdf.pdf>; <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1999-24-fr-pdf.pdf>; <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-2001-67-fr-pdf.pdf>

Cependant, il est important de remarquer que :

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. L'évolution de cette position ne peut donc pas renseigner un prix par km exact pour les taxis analysés dans ce rapport.

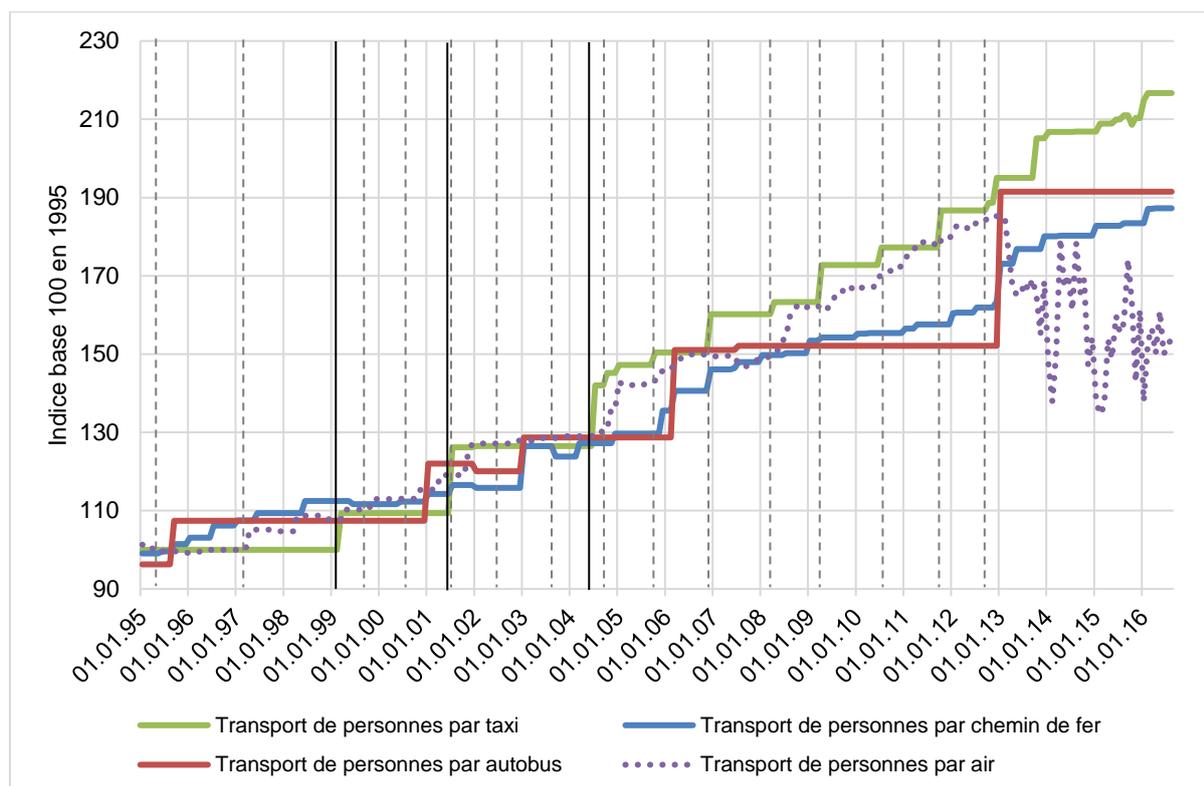
Ainsi entre 1995 et août 2016, la position « transports de personnes par taxi » avait augmenté de 116,7%, c'est-à-dire une hausse annuelle moyenne de 1,9%.

Graphique 2-1 : Evolution de l'IPCN, de la catégorie « transports » et de la position « transports de personnes par taxi » (1995 à août 2016) (indice 1995 = 100)



Entre 1995 et décembre 2004 l'IPCN avait augmenté de 2% en moyenne annuelle, tandis que la catégorie « transports » augmentait de 2,1%. Lors de la période successive, de 2005 à décembre 2016, l'IPCN augmentait de 1,7% tandis que la catégorie « transports » de 1,3%. Cependant, en l'absence de nouveaux règlements grand-ducaux entre 2004 et 2016, les prix avaient continué d'augmenter (+60,7%). Il est intéressant de constater que les dates des hausses des hausses ont souvent coïncidé avec le déclenchement d'une nouvelle tranche indiciaire (indexation automatique des salaires) mais avec une ampleur plus élevée: par exemple lors de l'application d'une nouvelle tranche indiciaire en décembre 2006, la position avait connu une hausse de 6,5%, tandis que la cote d'application avait augmenté de 2,5%.

Graphique 2-2 : Evolution des prix des services de transport (1995 à août 2016) (indice 1995 = 100)



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

Note : les barres verticales noires représentent les dates d'entrée en vigueur des règlements grand-ducaux depuis 1995 et les barres verticales grises en pointillé représentent les nouvelles tranches indiciaires

Le même constat était valable pour les autres services de transport repris dans l'indice des prix : les transports de personnes par chemin de fer et par autobus avaient augmenté d'environ 50% entre 2004 et 2016 avec une hausse des prix plus sensible à partir de 2013. Le transport de personnes par air avait suivi l'évolution des prix des taxis jusque fin 2013, avant l'application d'une nouvelle méthodologie pour la collecte des prix. Suite à cette rupture de série, la position est devenue plus volatile et avait tendance à la baisse.

Pour mieux appréhender l'évolution des prix, dans le rapport précédent 4 *exemples-types* de trajet avaient été définis et leurs tarifs calculés sur base des tarifs maxima des cinq RGD de 1993 à 2004²⁰:

1. Luxembourg-Ville, 4,3 km, en semaine, aller simple ;
2. Luxembourg Gare Centrale à Mersch Gare, 26,5 km, dimanche, aller simple ;
3. Walferdange à Hôpital Kirchberg, 9,5 km, en semaine, aller simple ;
4. Luxembourg-Ville à Strassen, 8,5 km, en semaine, après 22 heures, aller simple.

	1993	1994	1999	2001	2004	Evolution 1993 – 2001	Evolution 2001 – 2004
Trajet 1	6,40 €	6,82 €	7,46 €	8,77 €	8,77 €	+37,2%	0,0%
Trajet 2	49,27 €	52,55 €	57,48 €	67,58 €	67,58 €	+37,2%	0,0%
Trajet 3	14,13 €	15,07 €	16,48 €	19,38 €	19,38 €	+37,2%	0,0%
Trajet 4	13,91 €	14,83 €	16,22 €	19,07 €	19,07 €	+37,2%	0,0%

²⁰ De légers réajustements de la définition de ces trajets ont été effectués afin de garantir la comparabilité au long des années sur base des données publiquement disponibles

Les tarifs des quatre exemples-types ont connu une hausse de 37,2% entre 1993 et 2001. Cependant, alors que l'indice de la position « *transport de personnes par taxi* » de l'IPCN avait augmenté de 12,3% en juillet 2004, entre 2001 et 2004 aucune augmentation n'avait été enregistrée au niveau des trajets-types analysés.

3 La situation du secteur des taxis après la réforme de 2016

3.1 Changement législatif de septembre 2016

La tarification nationale des courses de taxis a souvent été perçue comme très élevée comparée aux prix pratiqués dans d'autres pays, et pour cette raison le secteur des taxis a souvent été critiqué. Citons par exemple les communiqués et avis de l'Union luxembourgeoise des consommateurs (ULC) sur la transparence sur le marché des taxis²¹ et sur une réforme des tarifs des taxis²², et de l'Automobile Club du Luxembourg (ACL) qui plaidaient 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 mobilité²³.

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 2013-2018²⁴, la poursuite de la réorganisation du secteur des taxis avait 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.* »

En mars 2014, le nouveau gouvernement a présenté les premiers amendements du projet de loi incluant notamment des normes environnementales minimales à respecter. En mars 2015, il a été décidé d'introduire un amendement afin d'ajouter les « taxis zéro émissions » (un taxi n'émettant aucune émission 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 à la Chambre de députés et est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016²⁵. La loi posait 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

²¹ « L'ULC exige la transparence sur le marché des taxis » (30 janvier 2007) :

https://www.ulc.lu/download.asp?r=0&p=11&f=38_01_070130_com_taxis_f_.pdf&l=De

²² « L'ULC exige une réforme des tarifs des taxis » (17 mars 2011) :

https://www.ulc.lu/download.asp?r=0&p=11&f=226_01_180311_com_prix_taxis.pdf&l=Fr

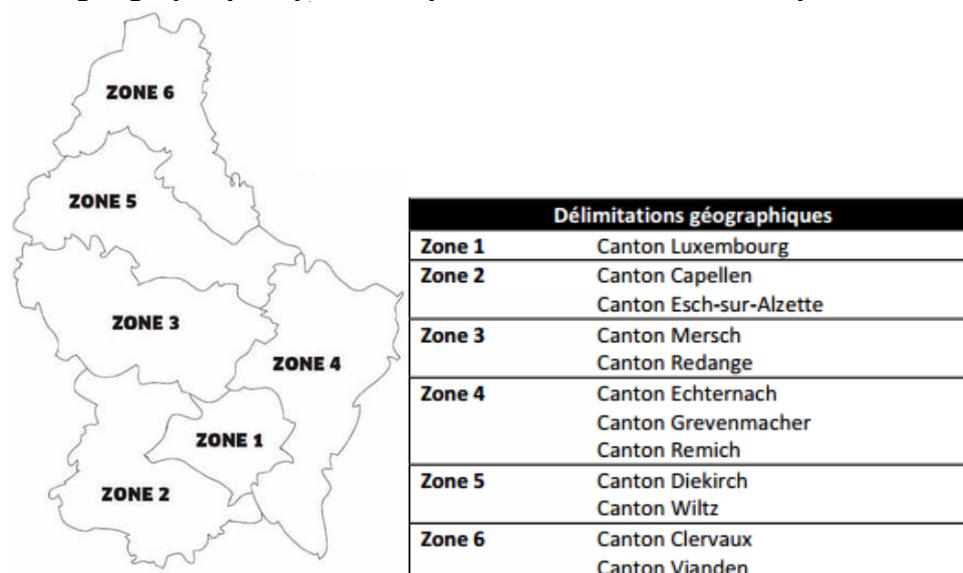
²³ « Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale de l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg. Exercice 2011 », page 30.

²⁴ <https://gouvernement.lu/dam-assets/fr/dossiers/gouv-2013/assermentation/programme-gouvernemental.pdf>

²⁵ <http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2016/0121/a121.pdf#page=2>

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

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

De plus, la loi réglemente 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 quelques 480 autorisations d'exploitation de taxis délivrées auparavant par les communes.
- Elle introduit le „taxi zéro émissions“ défini comme un taxi n'émettant aucune émission de CO₂ et NO_x. L'obtention des licences d'exploitation „taxi zéro émissions“ est limité à 20 par an (15 pour la zone 1 et 5 pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues). Ces licences permettent 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 (des tarifs forfaitaires sont aussi possibles). Elle introduit la possibilité de tarifs unitaires ou forfaitaires et abolit la distinction entre tarifs aller simple et aller-retour. Les tarifs doivent être affichés de manière visible à l'extérieur et à l'intérieur de la voiture (p.ex. prix indicatif pour 10 km en journée). L'usage du taximètre reste obligatoire : celui-ci doit être remis à zéro en début de course et doit rester affiché visiblement jusqu'à la fin de la course et une copie du ticket de course doit être émis par le dispositif imprimeur relié au taximètre.
- 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 5 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 Ministre ayant les transports dans ses attributions qui dispose d'un catalogue de 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, la loi introduit une contraventionnalisation de beaucoup de chefs d'infraction de sorte que des avertissements taxés puissent 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 est exercé également par l'Administration des douanes et accises.

3.2 Entrée 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.

Suite à son succès, le Conseil de gouvernement avait décidé en mars 2017 de déposer un nouveau projet de loi ayant pour but d'ajuster le nombre de licences d'exploitation « zéro émissions »²⁶.

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) avait 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)²⁷. En date du 13 décembre 2016 le nombre de demandes pour la zone 1 avait augmenté à 38 et le service des taxis avait 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 exploitaient leur service de taxis encore sur base de l'autorisation d'exploitation de taxi émise par leur commune d'origine²⁸.

Le nombre de taxis illégaux a aussi diminué grâce au nouveau cadre légal. Les autorités ont à présent 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.

En mai 2017, le MDDI avait publié une liste des licences disponibles au Luxembourg²⁹ : sur les 550 actuelles, accordées auparavant par les communes et désormais gérées par le MDDI, 135 n'avaient pas trouvé preneur, ce qui correspondait à un quart des licences à attribuer, et une

²⁶https://gouvernement.lu/fr/actualites/conseils_de_gouvernement/gouvernement%2Bfr%2Bactualites%2Btoutes_act ualites%2Bcommuniqués%2B2017%2B03-mars%2B03-conseil-gouvernement.html

²⁷https://gouvernement.lu/fr/actualites/conseils_de_gouvernement/gouvernement%2Bfr%2Bactualites%2Btoutes_act ualites%2Bcommuniqués%2B2017%2B03-mars%2B03-conseil-gouvernement.html

²⁸ Réponse à la question parlementaire n°2624 du 8 décembre 2016

²⁹ <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-adm-pa-2017-05-05-b1582-jo-fr-pdf.pdf>

baisse de 13,5% par rapport à l'ancienne situation, où environ 480 taxis avaient bénéficié d'une autorisation d'exploitation³⁰.

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

En mars 2018, le MDDI a publié un bilan des licences délivrées au 31 décembre 2017 Luxembourg. Suite à l'avis de vacance de 135 licences en 2017, 63 avaient été délivrées et se rajoutaient aux 415 licences déjà échangées pour un total de 478 licences délivrées. Les 72 licences non-attribuées devraient faire l'objet d'un nouvel avis de vacance. On dénombrait aussi 38³¹ licences « zéro émissions » qui ont connu un énorme succès étant donné que le « contingent annuel (2016-2018) a été attribué endéans les premières minutes du 1^{er} janvier des années respectives »³². En mars 2018 ont comptait ainsi 521 licences au total.

³⁰ Source : exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)

³¹ 38 licences avaient été physiquement attribuées à ce moment et vu les délais de livraisons parfois allant jusqu'à 1 an, celles en cours n'ont pas pu être prises en compte

³² <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2018/03-mars/presentation-taxi-bilan-et-options-d-ajustement.pdf>

L'installation et la programmation des taximètres

L'installation et la programmation des taximètres sont définies par le règlement ministériel du 28 juillet 2016 concernant les modalités d'application de la réglementation portant organisation des services de taxis³³. Selon ce règlement, le taximètre installé dans un taxi, ses dispositifs complémentaires, obligatoires ou non, ainsi que [leurs] installations doivent être conformes aux instructions en la matière du fabricant du taximètre, respecter les normes de la directive 2004/22/UE dans sa version en vigueur, et notamment son annexe MI-007, ainsi que répondre à des **exigences techniques spécifiques**.

La vérification de l'installation d'un taximètre incombe à la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA)³⁴ qui est en charge de l'immatriculation des taxis et de la vérification de la conformité au cadre légal, de la vérification et scellement des installations des taximètres (après la première installation et, ensuite, de façon périodique), ainsi que de la délivrance des carnets métrologiques après installation des taximètres.

Les dispositifs complémentaires d'un taximètre (dispositif de mesurage, dispositif calculeur et dispositif de commande) installés dans un taxi doivent répondre à des exigences spécifiques.

1. Le dispositif de mesurage et le dispositif calculeur

Le taximètre doit être réalisé de telle sorte qu'il calcule et indique le prix de la course en se basant uniquement sur la **distance parcourue** ou sur le **temps** nécessaire pour compléter la course. Il existe deux modes de calcul possibles : soit en utilisant la seule position tarifaire disponible par le kilométrage et le temps soit, à défaut du premier, l'application d'un prix forfaitaire.

2. Le dispositif de commande

Les organes du taximètre ne doivent pouvoir être mis en mouvement qu'après avoir été enclenchés par le dispositif de commande sur l'une des positions autorisées :

- position « libre » ;
- autres positions :
 - les différentes positions tarifaires, base « distance parcourue » ou base « temps » doivent être enclenchés ;
 - position « à payer » affichant le montant final de la somme due, indépendamment de tout supplément; dans cette position, l'entraînement sur base du temps doit être interrompu et l'entraînement sur base de la distance parcourue doit être enclenché sur le tarif le plus bas.

Le changement de position tarifaire entre la base « temps » et la base « distance parcourue » ou vice-versa doit être automatique et ne peut donc pas être changé manuellement.

3. Les dispositifs indicateurs

Le règlement prévoit une claire indication des prix à travers plusieurs éléments qui doivent être présents sur les taximètres dont:

- la position de non-fonctionnement, soit par le mot « libre » soit par le repère «0»;
- les positions tarifaires dans l'ordre suivant:
 - Position A ou 1: tarif unitaire de 6 heures à 22 heures
 - Position B ou 2: tarif après 22 heures à 6 heures
 - Position C ou 3: tarif le dimanche / jours fériés
 - Position D ou 4: tarif le dimanche / jours fériés après 22 heures à 6 heures
 - Autres positions: tarifs forfaitaires.

³³ <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rmin/2016/07/28/n1/jo>

³⁴ <https://snca.public.lu/fr/professionnels/taxi.html>

- La position indiquant le montant à percevoir doit être désignée par la mention « à payer » ou « caisse », au voisinage de l'indication du prix de la course.

Le taximètre doit comporter des totalisateurs au voisinage pouvant notamment indiquer:

- a) la distance totale parcourue par le taxi;
- b) la distance totale parcourue en charge;
- c) le nombre total de «prises en charge»;
- d) le nombre de passages d'échelons de prix (« chutes »).

La **vérification des installations de taximètres** comprend un examen administratif ainsi que des essais métrologiques. L'examen administratif consiste à s'assurer de la:

- présence et intégrité des informations et mentions obligatoires sur le taximètre, ses dispositifs complémentaires et dans le carnet métrologique,
- conformité de l'installation et approbation du type du taximètre ;
- respect des dispositions réglementaires concernant les connexions et liaisons entre les différents composants de l'installation et l'intégrité de leur scellement;
- intégrité de l'identifiant, du numéro de version ou de la signature du logiciel du taximètre;
- conformité et protection de la connexion entre le taximètre et l'imprimante correspondante ainsi que des données imprimées sur le ticket destiné à l'usager du taxi avec celles mesurées, calculées et affichées par le taximètre;
- conformité des tarifs appliqués aux tarifs affichés et la présence des paramètres détaillés de la programmation tarifaire.

Les essais métrologiques comprennent le contrôle de l'adaptation conforme du taximètre à son taxi porteur ainsi que la vérification des erreurs maximales tolérées.

Les essais ont lieu dans des conditions spécifiques ou, dans d'autres cas, un coefficient de correction est affecté afin de ramener la valeur du résultat de l'essai à ce qu'elle aurait été dans les conditions d'essai prédéfinies.

De leur côté, les **exploitants de taxi** sont tenus de :

- veiller à l'état réglementaire et au bon entretien des taximètres et d'en demander la vérification auprès de la SNCA dans les délais prescrits à cette fin;
- s'assurer du maintien de l'intégrité des scellements des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de leur installation;
- instruire son ou ses conducteurs de taxi à la bonne manipulation de ses taximètres et de leurs dispositifs complémentaires.

La SNCA et l'installateur agréé sont tenus chacun de maintenir un archivage approprié (**traçage**) sur toutes les interventions (vérifications, scellements, essais, etc.) qu'ils effectuent sur des taximètres installés dans un taxi ainsi que de toute intervention faite par un installateur sur un taximètre dans un taxi et qui lui est notifiée³⁵.

Les données d'identification, d'installation et d'intervention sur le taximètre sont renseignées chronologiquement dans le **carnet métrologique**, après contrôle par celui-ci, soit par un installateur bénéficiant d'un agrément par le fabricant pour le taximètre en question soit par la SNCA, seule habilitée à remplir la case de résultat en cas de première installation ou de nouvelle installation. L'installateur est habilité à remplir la case de résultat en cas d'intervention.

³⁵ RGD 23 juillet 2016 Art. 9 et Art. 14(1): <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/2016/07/23/n14/jo>

Les démarches sont à effectuer par l'installateur. Toute démarche incorrecte ou incomplète résulte dans le refus de contrôle du taxi en question.

3.3 Nouveautés du secteur

A la 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 routier³⁶. Un des objectifs 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 seraient devenues moins chères. La nouvelle application aurait permis, 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, affirmait en décembre 2016 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* »³⁷. Dans une réponse à une question parlementaire, le ministre du Développement durable et des Infrastructures affirmait 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 différentes 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* »³⁸. Après s'être installé à Strasbourg, Uber s'est installé à Metz et à Nancy en septembre 2019. Cependant, malgré s'être rapproché de la frontière luxembourgeoise, selon la directrice de la communication d'UBER, Rym Saker, il n'y aurait « *actuellement aucun projet de lancement au Luxembourg [car] le principe même de l'entreprise ne correspond pas aux normes sociales et aux taxes appliquées au Grand-Duché* »³⁹.

Alors que l'arrivée d'UBER au Luxembourg ne s'est toujours pas concrétisée, le 17 janvier 2019 a été inaugurée une nouvelle « *plateforme/centrale de réservations indépendante de mise en relation entre chauffeurs professionnels de taxi et utilisateurs* » appelée Taxiapp.lu. Ce service se différencie d'Uber en travaillant uniquement avec des conducteurs professionnels de taxi locaux et des compagnies de taxis luxembourgeoises⁴⁰. L'apparition de cette application mobile proposant des prix des courses « *très compétitifs, entre 20 et 50% moins chers que [les] concurrents* »⁴¹, a provoqué de vives réactions de la part des syndicats laissant sous-entendre une éventuelle exploitation des chauffeurs. Cela a été ensuite démenti par le ministre François Bausch, devenu depuis ministre de la Mobilité, qui garantissait que « *50% des licences de taxis accordées dans le pays concernent des indépendants. Les gens qui conduisent pour taxiapp.lu sont des indépendants enregistrés légalement. Ils payent leur sécurité sociale, leurs impôts* »⁴². Taxiapp.lu emploie ainsi des chauffeurs professionnels de taxi luxembourgeois et dispose d'autorisations ministérielles. Les chauffeurs sont donc déclarés et titulaires d'une licence d'exploitation de taxi et reversent entre 5 et 10% du prix des courses effectuées aux fondateurs de l'application⁴³.

³⁶ <http://paperjam.lu/news/webtaxi-se-prepare-a-larrivee-potentielle-duber>

³⁷ <http://paperjam.lu/news/uber-negocie-son-arrivee-au-luxembourg>

³⁸ Réponse à la question parlementaire n° 2437 du 30 septembre 2016

³⁹ <https://www.lequotidien.lu/grand-duche/incompatibilite-duber-au-grand-duche/>

⁴⁰ <https://www.taxiapp.lu/about>

⁴¹ <https://paperjam.lu/article/news-taxiapplu-le-taxi-a-prix-competitifs>

⁴² <http://www.lessentiel.lu/fr/luxembourg/story/francois-bausch-vole-au-secours-de-taxiapp-lu-21498067>

⁴³ <https://www.lequotidien.lu/grand-duche/incompatibilite-duber-au-grand-duche/>

La récente nouvelle alliance des taxis, voitures de location et ambulances (Altva) créée à la fin du mois de juin 2019 dans le but de « défendre les intérêts du métier de taxis, voitures de location avec chauffeur et ambulances ». Selon son président « c'est surtout dans le secteur des taxis qu'il faudra intervenir auprès des institutions compétentes afin d'améliorer les services aux clients »⁴⁴.

On constate, ainsi, depuis quelques années, une digitalisation du secteur de plus en plus marquée et un nombre croissant d'acteurs utilisant les plateformes internet ou applications mobiles permettant à l'utilisateur d'effectuer un même trajet à un prix généralement inférieur par rapport à un service « traditionnel ».

3.4 Evolution des prix depuis la réforme

Après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, plusieurs acteurs du secteur se sont montrés sceptiques quant à une éventuelle baisse des prix⁴⁵. Aussi l'MDDI avait 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 »⁴⁶.

En effet, le STATEC n'avait 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 » avait certes connu une hausse de 0,16%, cependant une adaptation des tarifs d'un service de bus à la demande était à l'origine de cette variation.

En avril 2017, la position « transport de personnes par taxi » avait connu une baisse de 3% par rapport au mois précédent suivie, entre avril et juillet 2017, de quelques légères baisses (entre -3% et -0,1% en variations mensuelles). Ces baisses enregistrées n'auront été que passagères étant donné que, à partir du mois d'août 2017, les prix avaient repris à augmenter, et ce de manière régulière, jusqu'en novembre 2018. Entre novembre 2018 et mars 2019, les tarifs de la position « transports de personnes par taxi » se sont stabilisés et n'ont plus subi de variations. Après avoir légèrement fléchi au mois d'avril 2019 les prix ont repris à augmenter, avec une hausse de 4,5% enregistrée au mois de juin par rapport au mois précédent. Ainsi, en juin 2019 on enregistrait une hausse de 11,3% des prix de cette position depuis la fin de la période transitoire de la réforme (28 février 2017) et de 16,2% par rapport à juillet 2017, moment où les prix les plus bas ont été enregistrés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Depuis le mois de juillet 2019 les prix ont légèrement baissé. En septembre 2019 on enregistrait ainsi une augmentation des prix de 10,9% de cette position depuis la fin de la phase transitoire de la nouvelle législation et de 15,9% par rapport à juillet 2017.

Il faut cependant remarquer qu'en 2019 le « transport de personnes par taxi » a une pondération de 0,16% au sein de la catégorie des transports, qui elle-même a une pondération de 17,1% dans l'IPCN. Le transport de personnes par taxi représente ainsi seulement 0,03% de l'IPCN.

A noter aussi que le Répertoire des entreprises publié annuellement par le STATEC recense, dans le code NACE 49.320 « Transports de voyageurs par taxis »⁴⁷, 203 entreprises actives

⁴⁴ <https://paperjam.lu/article/nouvelle-association-taxis>

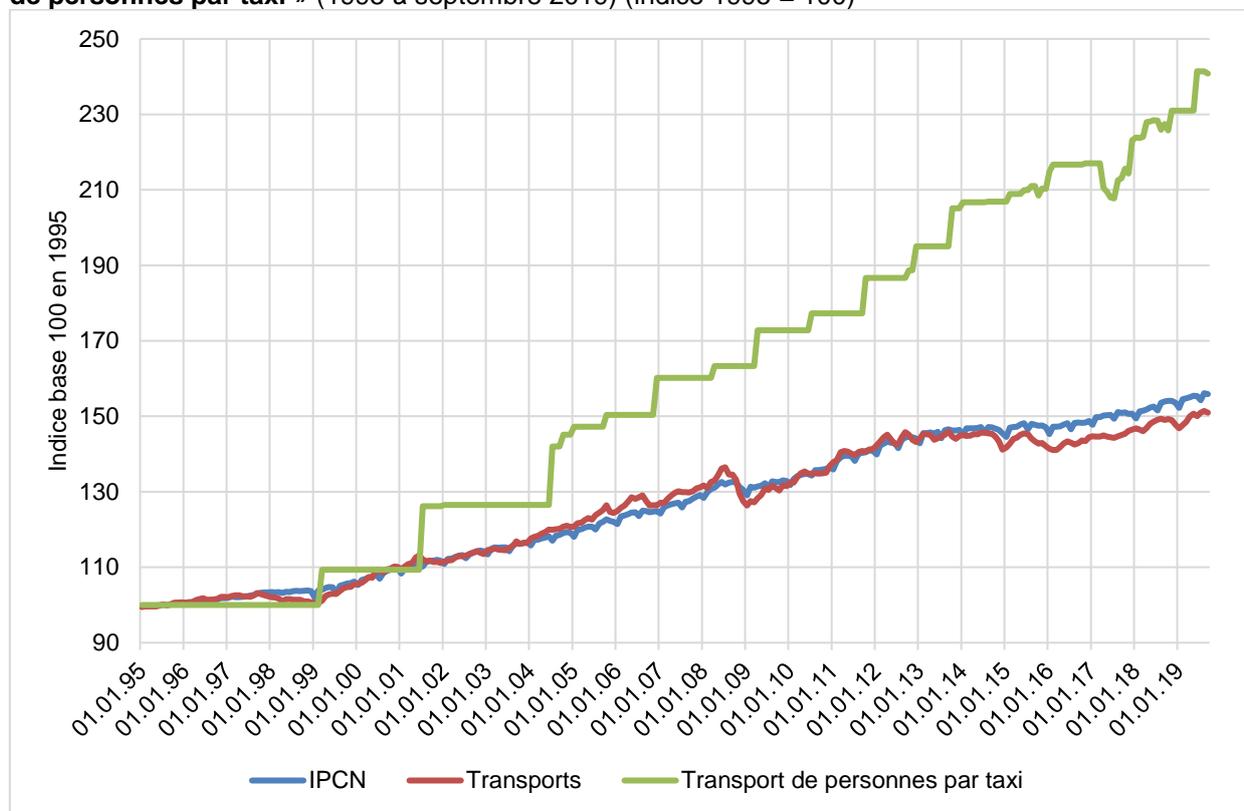
⁴⁵ <http://www.lessentiel.lu/fr/luxembourg/story/la-liberalisation-ne-va-rien-changer-aux-prix-17577711>

⁴⁶ <http://paperjam.lu/news/les-tarifs-des-taxis-devraient-changer-au-1er-mars>

⁴⁷ Cette catégorie peut inclure des taxis-ambulances

dans ce secteur au Luxembourg en 2018⁴⁸ contre 179 en 2017⁴⁹ (et 153 en 2014), ceci démontre un certain dynamisme au sein du secteur du transport de personnes par taxis.

Graphique 3-1 : Evolution de l'IPCN, de la catégorie « transports » et de la position « transports de personnes par taxi » (1995 à septembre 2019) (indice 1995 = 100)



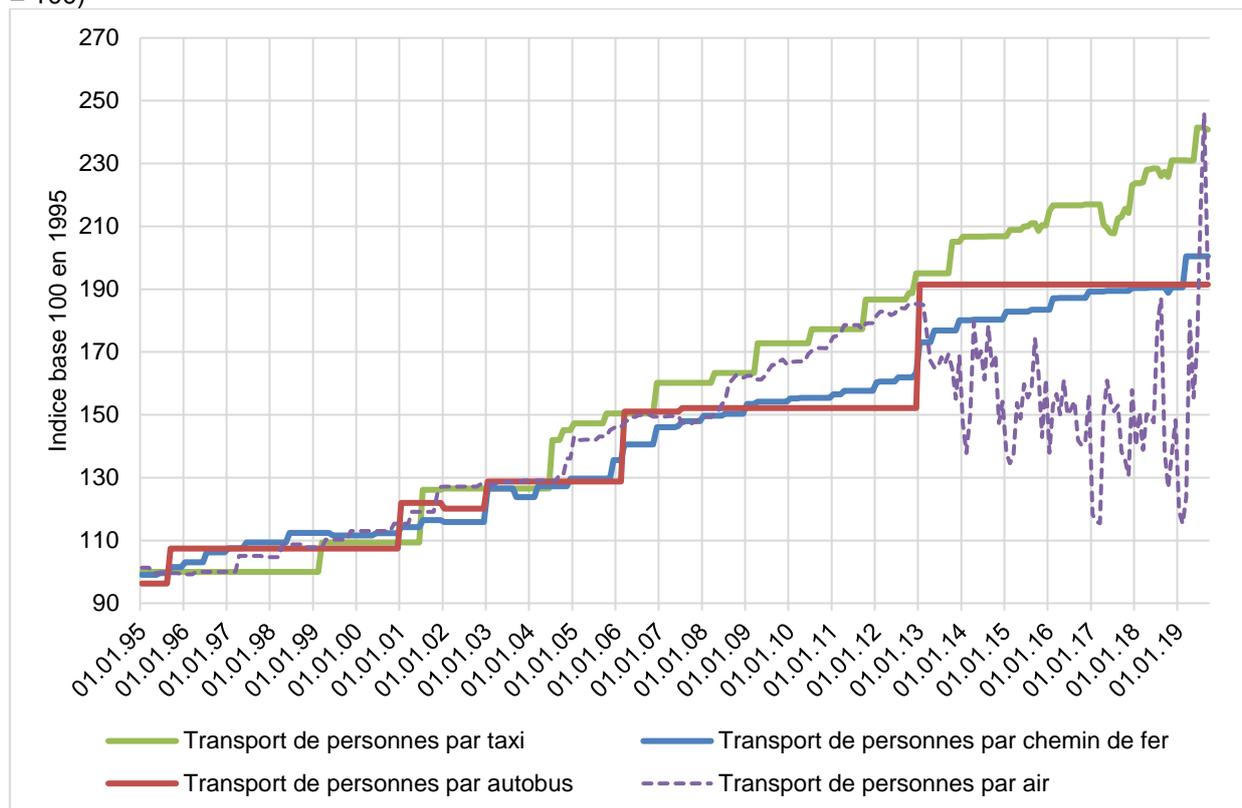
Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

Les autres positions de services de transport ont subi aussi quelques variations. Le transport de personnes par train a connu deux fortes hausses par rapport au mois précédent ces dernières années, une en janvier 2013 (+5,9%) et l'autre, très récente, en mars 2019 de 5,2%. Inversement, les prix du transport de personnes par air sont, depuis 2013, très volatiles et a tendance à la baisse notamment suite à l'application d'une nouvelle méthodologie pour la collecte des prix du transport par air.

⁴⁸ <https://statistiques.public.lu/catalogue-publications/repertoire/2018/repertoire-entreprises-luxembourgeoises.pdf>

⁴⁹ <https://statistiques.public.lu/catalogue-publications/repertoire/2017/repertoire-entreprises-luxembourgeoises.pdf>

Graphique 3-2 : Evolution des prix des services de transport (1995 à septembre 2019) (indice 1995 = 100)



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

Les prix proposés varient en fonction de nombreux facteurs. Plusieurs acteurs du secteur offrent la possibilité de réserver un taxi via une application mobile ou un site internet, ensemble avec un prix qui, selon les opérateurs, est seulement une indication ou un tarif garanti en cas de commande. Ces prix peuvent, dans certains cas, varier en fonction de l'heure pour laquelle ce service est commandé, notamment suivant la situation du trafic. Certaines compagnies appliquent, pour les réservations faites en ligne, une réduction de 10% sur le prix au km normalement appliqué. De plus, selon le Ministre de la mobilité, il existe, à ce jour, environ 20 différents tarifs de « prix indicatif » pour un même tronçon de 10 kilomètres effectué en journée incluant la « prise en charge » et ceux-ci varient entre 22,50€ et 45€⁵⁰.

En reprenant les 4 exemples-types de trajets définis précédemment, on peut estimer l'évolution des prix entre le dernier règlement grand-ducal de 2004 et les prix proposés en mai 2017, date de référence utilisée pour les simulations lors de la publication de la précédente version de ce rapport, par plusieurs acteurs du marché (données publiques) :

1. Luxembourg-Ville, 4,3 km, en semaine, aller simple ;
2. Luxembourg Gare Centrale à Mersch Gare, 26,5 km, dimanche, aller simple ;
3. Walferdange à Hôpital Kirchberg, 9,5 km, en semaine, aller simple ;
4. Luxembourg-Ville à Strassen, 8,5 km, en semaine, après 22 heures, aller simple.

⁵⁰ Réponse à la question parlementaire n°209 du 16 janvier 2019

	2004	2017	Evolution 2004 – 2017
Trajet 1	8,77 €	15,37 €	+75,2%
Trajet 2	67,58 €	77,53 €	+14,7%
Trajet 3	19,38 €	30,17 €	+55,7%
Trajet 4	19,07 €	23,63 €	+23,9%

L'évolution n'était pas uniforme pour tous les exemples. Le trajet 1 (4,3 km en centre-ville) avait augmenté de 75,2% entre 2004 et mai 2017, contre une augmentation de 14,7% pour le trajet 2. Généralement, suite à la libéralisation des prix des services de taxi, une diversification des tarifs entre les différents acteurs a été constatée. Quelques acteurs avaient aussi commencé à proposer des tarifs forfaitaires (par exemple de l'aéroport au centre-ville), grâce à la nouvelle législation.

Les prix de ces quatre trajets ont été relevés à plusieurs reprises au cours de l'année 2019 et, lors de la dernière évaluation (le 1^{er} octobre 2019) il résultait qu'en un peu plus de deux ans, sur base du même échantillon d'entreprises étudié en 2017, les prix avaient augmenté d'entre 12,8% pour le trajet 1 et 19% pour le trajet 3.

	2017	2019	Evolution 2017 – 2019
Trajet 1	15,37 €	17,33 €	+12,8%
Trajet 2	77,53 €	90,77 €	+17,1%
Trajet 3	30,17 €	35,90 €	+19,0%
Trajet 4	23,63 €	27,10 €	+14,7%

En rajoutant à l'échantillon analysé en 2017 trois acteurs additionnels (dont deux nouveaux acteurs entrés sur le marché en 2019) pour lesquels il a été possible d'estimer le prix des courses grâce à des simulateurs ou à des tarifs annoncés sur leur site Internet, les prix de tous les trajets baissent d'entre 3,8% (trajet 4) et 10,8% (trajet 3) par rapport à l'échantillon initialement analysé. L'entrée de ces acteurs additionnels dans l'échantillon, qui proposent des tarifs plus bas par rapport aux entreprises initialement analysés, ont impacté à la baisse les prix des courses de taxi. Cependant, malgré cette baisse, l'analyse des évolutions de prix entre 2017 et l'échantillon plus exhaustif de 2019 montre que les prix ont quand-même subi une hausse : alors que les augmentations de prix sont moindres pour les trajets 1 et 3, les trajets 2 et 4 ont subi une plus forte augmentation des prix de plus de 10%.

	2019	2019*	Prix min relevé	Prix max relevé	Différence de prix	Evolution 2019 – 2019*	Evolution 2017 – 2019*
Trajet 1	17,33 €	15,85 €	14,08 €	22,00 €	56,3%	-8,6%	+3,1%
Trajet 2	90,77 €	85,56 €	58,75 €	149,00 €	153,6%	-5,7%	+10,4%
Trajet 3	35,90 €	32,02 €	25,97 €	47,00 €	81,0%	-10,8%	+6,1%
Trajet 4	27,10 €	26,08 €	18,88 €	39,00 €	106,6%	-3,8%	+10,4%

* Nouvel échantillon incluant 3 nouveaux acteurs dont deux nouveaux entrants en 2019

Les écarts de prix sont très prononcés principalement sur le trajet 2, parcours le plus long et impliquant un supplément pour une course de dimanche. Les prix de ce trajet peuvent différer de plus que le double, selon le prestataire de services. On remarque des tendances similaires aussi par rapport aux autres trajets pour lesquels les prix enregistrés peuvent varier du simple au double en fonction du service de taxi analysé.

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

4.1 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 2011⁵¹.

L'objectif est de simuler l'évolution des prix des services de taxis sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois. En théorie, les prix devraient refléter 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 taxi⁵². 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 refléter 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 4-1 : 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 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% x 30%) des frais

⁵¹ Pour plus de détails, veuillez consulter le premier rapport semestriel de l'OFP (mars 2012) :

<https://odc.gouvernement.lu/fr/publications/rapport-etude-analyse/rapports-observatoire-formation-prix/rapport-semestriel-ofp/ofp-003.html>

⁵² <https://www.ctq.gouv.qc.ca/taxi.html>

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. En juillet 2016, le président de la *Fédération des Patrons Loueurs de Taxis et d'Ambulances* confirmait dans un article de presse que le salaire représente environ 60% des coûts pour une entreprise de taxis au Luxembourg⁵³.

Un multiple correspondant est attribué à chaque élément constitutif : le salaire est multiplié par l'indice du coût de la main d'œuvre (données désaisonnalisées et ajustées 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 :

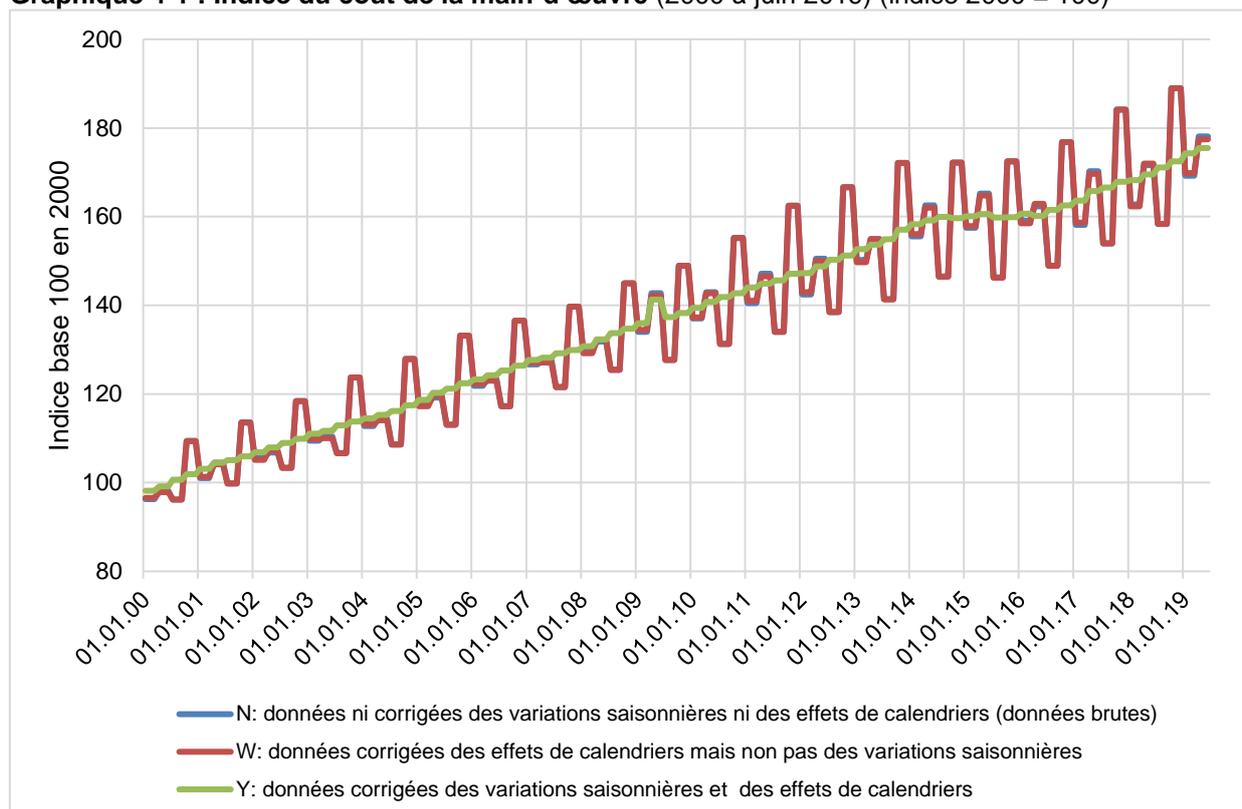
Tableau 4-2 : Les différents postes de dépenses et les multiplicateurs correspondants

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, relative aux données du coût de la main d'œuvre pour le secteur de l'industrie, construction et services, ajuste ces différences de saisonnalité et sera utilisée pour la simulation.

⁵³ Luxemburger Wort, « Wir räumen den Markt auf », 13.07.2016

Graphique 4-1 : Indice du coût de la main-d'œuvre (2000 à juin 2019) (indice 2000 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix
Note : données disponibles jusqu'au 2^e trimestre 2019

L'indice du coût de la main d'œuvre a augmenté de 75,5% pendant la période de 2000 à juin 2019. Après un ralentissement en 2015 et 2016, on constate une accélération de l'évolution. Le taux annuel se situait entre 2,2% et 4,6% dans la période de 2000 à 2014, avant de diminuer à 0,5% en 2015 et à 0,7% en 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. Inversement, les deux années suivantes ont été marquées par le déclenchement de deux tranches indiciaires (le 1^{er} janvier 2017 et 1^{er} août 2018) avec un impact direct sur l'évolution des coûts de la main d'œuvre. On assiste ainsi à une augmentation de l'indice du coût de la main d'œuvre de 2,9% en 2017 et 2,5% en 2018. Le deuxième trimestre 2019⁵⁴ se caractérise par une croissance de 3,5% par rapport à la même période de l'année précédente probablement due à la hausse de 1,1% du salaire social minimum depuis le 1^{er} janvier 2019⁵⁵.

Le carburant est la composante avec la plus grande volatilité au cours de la période analysée : entre janvier 2000 et juillet 2008, le carburant augmentait de 70%, avant de diminuer de 33% en seulement six mois. Au cours des années suivantes, les produits pétroliers ont de nouveau connu une évolution vers le haut, dépassant les prix constatés de 2008 entre 2012 et 2013. Depuis on constatait une baisse des prix jusque début 2016 pour ensuite reprendre à augmenter jusqu'en octobre 2018. En janvier 2019, les prix étaient repassés en dessous du niveau de prix de fin 2017 pour ensuite repartir à la hausse et atteindre, en mai 2019, leur niveau le plus haut de

⁵⁴ Dernières données disponibles, les données du 3^e trimestre n'étant pas disponibles car publiées 90 jours après la fin du trimestre en question

⁵⁵ https://gouvernement.lu/fr/actualites/toutes_actualites/communiques/2019/01-janvier/09-adaptation-salaire-social.html

l'année (indice 160,99) et baisser à nouveau par la suite (indice 154,80 en septembre 2019). L'évolution moyenne annuelle des prix entre 2000 et septembre 2019 était de 2,4%.

Le contrôle technique automobile appartenait à la catégorie des prix administrés avant d'être libéralisée en février 2016⁵⁶ lorsqu'une nouvelle législation a introduit plusieurs allègements (suppression du contrôle de conformité, nouvelles échéances du contrôle technique périodique, etc.). En avril 2016, la *Société Nationale de Contrôle Technique* (SNCT) a introduit une nouvelle tarification du contrôle technique pour voitures, camionnettes ou véhicules utilitaires de 27,47€ à 37,50€⁵⁷. Une nouvelle hausse des prix a ensuite été annoncée prévoyant une augmentation des tarifs de 37,50 euros à 52€ pour les voitures (soit une augmentation de 38,7%) et de 27€ à 39€ pour les motos (+44,4%) à partir du 1^{er} février 2019. Malgré cette hausse, « les nouveaux tarifs restent inférieurs aux prix proposés par la concurrence à Luxembourg et à ceux pratiqués dans la Grande Région⁵⁸ ». Ainsi, après avoir connu une hausse des tarifs de 90,1% entre 2000 et 2016, qui sont restés constants jusqu'en janvier 2019, en février 2019 les prix de cette catégorie ont augmenté de 27,6% par rapport au mois précédent.

Les tarifs de la catégorie « entretien et réparations » ont augmenté de 3,4% en moyenne annuelle entre 2000 et septembre 2019. Les assurances liées aux transports ont augmenté de 29,5% depuis 2000, ce qui correspond à une évolution annuelle moyenne de 1,4%. Les voitures neuves ont aussi suivi 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 2,5% en moyenne annuelle durant cette même période.

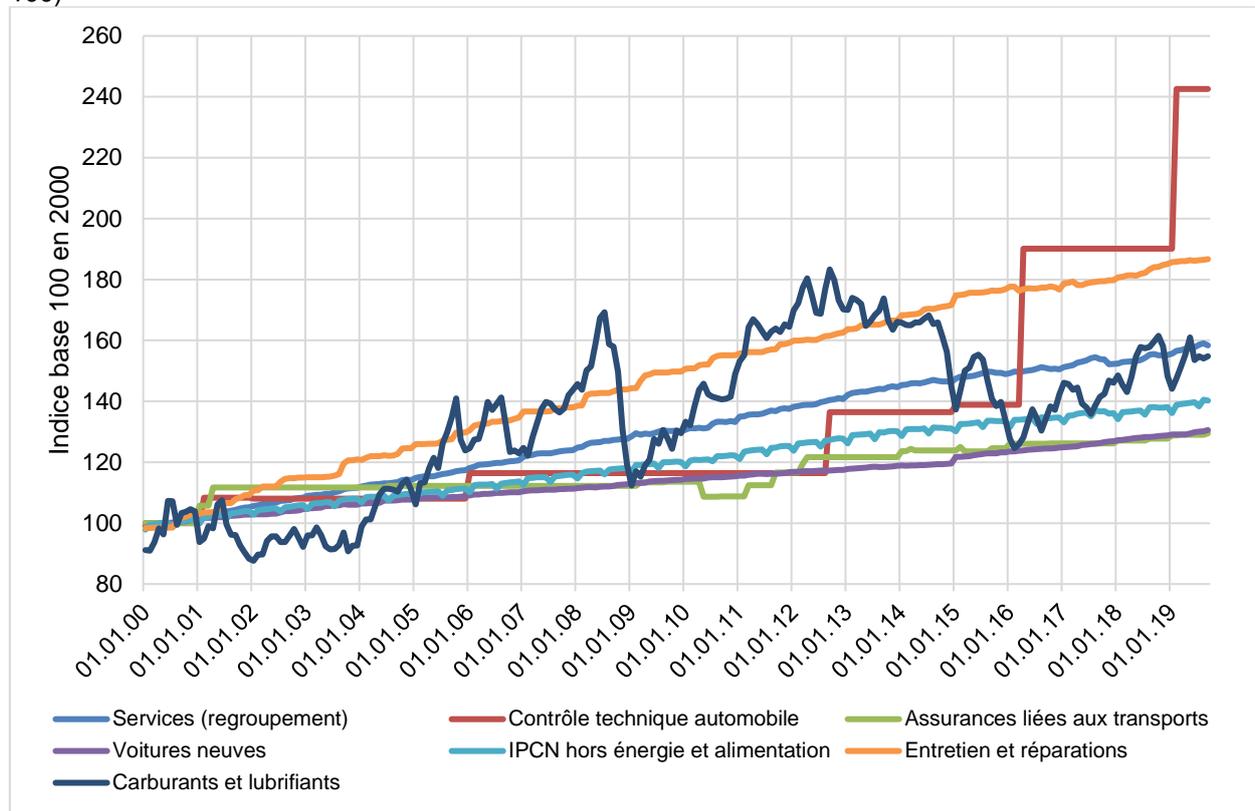
Le sous-agrégat « IPCN hors énergie et alimentation » est utilisé comme multiplicateur pour les frais intermédiaires et a augmenté de 1,8% par année entre 2000 et septembre 2019.

⁵⁶ https://gouvernement.lu/fr/actualites/toutes_actualites/communiques/2016/01-janvier/27-reforme-controle-technique.html

⁵⁷ <http://www.snct.lu/news/13-nouvelle-tarification>

⁵⁸ <http://www.lequotidien.lu/luxembourg/hausse-du-prix-du-controle-technique-la-snct-reagit/>

Graphique 4-2 : Les différentes composantes des coûts (2000 à septembre 2019) (indice 2000 = 100)



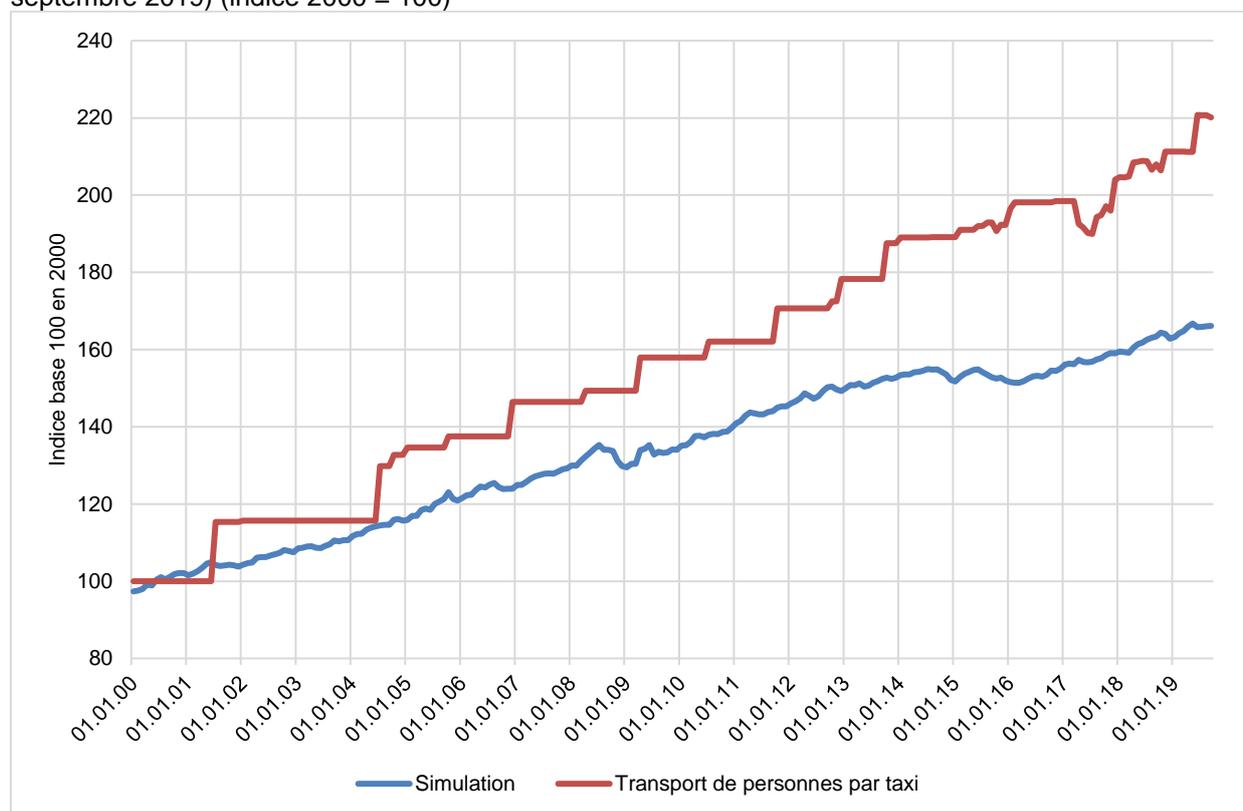
Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix

4.2 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 observé par le STATEC pendant toute la période analysée : en septembre 2019, l'indice de la position « transport de personnes par taxi » est à 220,15, donc le prix relevé a plus que doublé entre 2000 et septembre 2019 (évolution moyenne annuelle de 4,3%), tandis que la simulation donne un indice de 165,82 pour juin 2019⁵⁹, ce qui correspond à une évolution moyenne de 2,8% par année.

Donc d'après cette simulation de l'OFP, le prix du transport par taxi aurait 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 la mi-2019. De plus, on remarque qu'entre mars 2017 et juin 2019 les deux courbes ont une tendance à la hausse, cependant la simulation présenterait une évolution annuelle moyenne de 2,7%, tandis que les prix constatés par le STATEC ont connu une hausse moyenne de 4,9% par année.

Graphique 4-3 : Evolution et simulation des prix du transport de personnes par taxi (2000 à septembre 2019) (indice 2000 = 100)



Source: STATEC. Calculs: Observatoire de la formation des prix
Note : simulation disponible uniquement jusqu'au 1^{er} trimestre 2019

En effet, entre juillet 2004 (après l'entrée en vigueur de la loi relative à la concurrence) et novembre 2012, les deux courbes évoluent globalement en parallèle : la simulation présente une évolution annuelle moyenne de 3,3%, tandis que les prix constatés par le STATEC ont connu une hausse moyenne de 3,5% par année.

⁵⁹ Les simulations sont effectuées jusqu'à juin 2019 étant donné que les données relatives à l'indice du coût de la main d'œuvre ne sont disponibles, à ce jour, que jusqu'à ce moment

C'est seulement à partir de 2013 que l'on constate une différence entre le prix simulé par l'OFP et les tarifs de l'indice des prix de la position « transport de personnes par taxi » : l'évolution de l'indice du coût de la main d'œuvre est restée plutôt stable entre juin 2014 et juin 2016 (cf. Graphique 5-1), ainsi la simulation a aussi connu une évolution nettement moins rapide à cette période (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 (-21,2% entre janvier 2013 et décembre 2015) (cf. Graphique 4-2). Ainsi entre janvier 2013 et juin 2016, selon la simulation, les coûts auraient augmenté de seulement 2,1% alors que les prix du transport de personnes par taxi ont augmenté de 11,1% pendant cette période. 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%). Comme cité précédemment l'évolution du coût de la main d'œuvre a en effet connu un ralentissement et le prix du pétrole a fortement baissé pendant cette période.

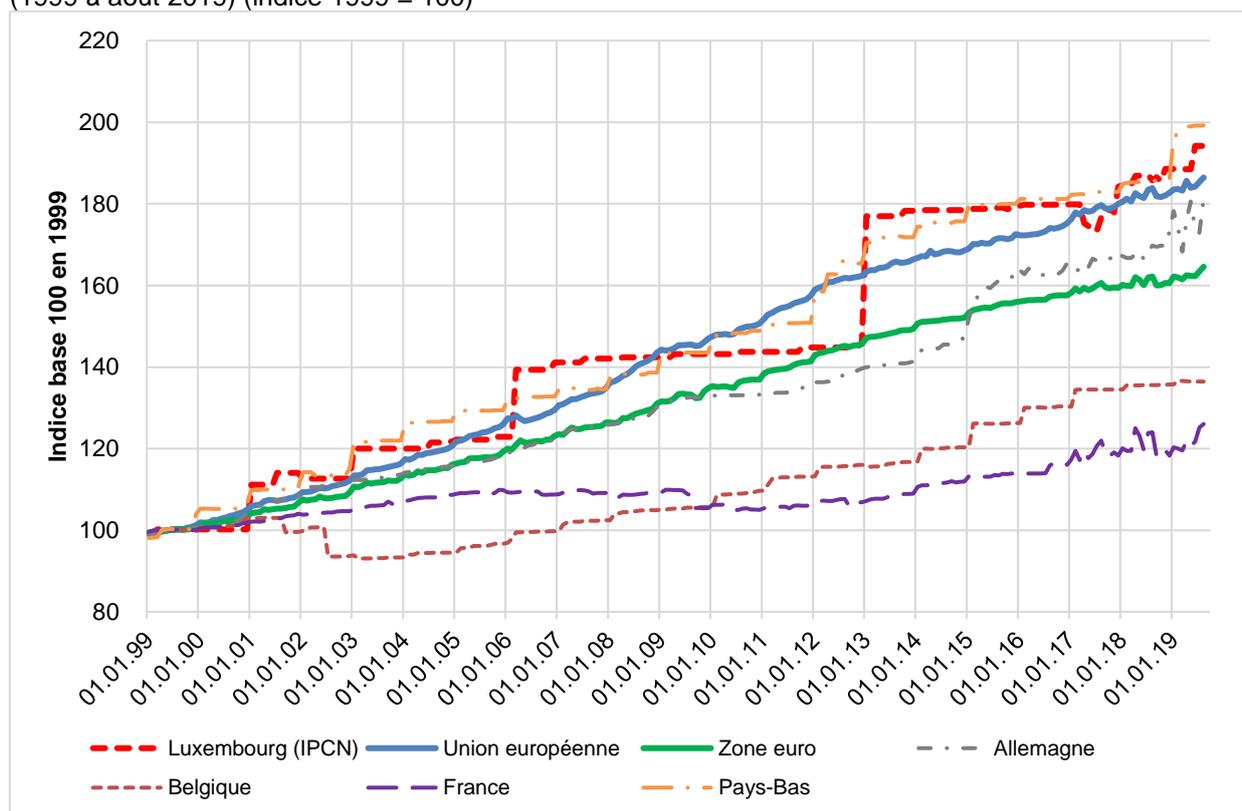
Mais c'est depuis juin 2016, qu'on assiste à une reprise de l'évolution de l'indice du coût de la main d'œuvre qui, outre à l'augmentation des prix des carburants de 20,1% entre janvier 2016 et juin 2019 (21,1% entre janvier 2016 et septembre 2019), a contribué à l'augmentation des coûts de 9,2% selon la simulation pendant la même période. En analysant uniquement la période allant de mars 2017 à juin 2019, on enregistre une augmentation de 6,8% des prix des carburants (et de 7,6% entre mars 2017 et septembre 2019) et de 7,2% des coûts de la main d'œuvre à cette même période. Ainsi, selon la simulation de l'évolution des coûts ceux-ci auraient augmenté de 6,1% entre mars 2017 et juin 2019 contre une augmentation de 11,3% des prix du transport de personnes par taxi pendant cette même période (et de 10,9% entre mars 2017 et septembre 2019).

5 Comparaison internationale des prix des taxis

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).

En 2018 et 2019, le transport par taxi représentait au Luxembourg environ 67% du sous-agrégat « *transport de voyageurs par route* » (contre 16% en 2016 et 86% en 2017) alors que l'évolution des tarifs du transport par autobus n'influence l'évolution de cet sous-agrégat plus que pour un tiers. Les tarifs ont augmenté de 93,8% au Luxembourg pendant la période de 1999 à septembre 2019 (3,4% en moyenne annuelle), une évolution qui reste inférieure à celle des Pays-Bas (+99,2% jusqu'en août 2019), malgré la forte augmentation enregistrée dans le pays depuis le début de l'année 2019. L'évolution des prix de la position « *transport de voyageurs par route* » au Luxembourg est similaire à celle de l'UE en total (+86,5% en août 2019, soit 3,2% en moyenne annuelle), mais est nettement plus élevée par rapport à l'évolution des tarifs en France (+26%, soit 1,2% en moyenne annuelle) et en Belgique (+36,5%, soit 1,6% en moyenne annuelle). En Allemagne, les tarifs ont augmenté de 81,4% ces derniers 20 ans (soit 3,1% en moyenne annuelle).

Graphique 5-1 : Indice de la position « Transport de voyageurs par route » au niveau européen (1999 à août 2019) (indice 1999 = 100)



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

Pour rappel, sont reportés ci-dessous les principaux résultats de quelques études sur le prix et la qualité du service des taxis présentés dans la version précédente de ce rapport.

L'étude de la fédération d'automobile clubs d'Allemagne (*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*, ADAC) a publié, en octobre 2011, une étude de taxis dans 22 grandes villes d'Europe, dont

le Luxembourg⁶⁰. Selon cette étude, Luxembourg était la 5^e ville la plus chère avec un prix moyen de 17,87€ et se classait en 20^e position en tenant compte de toutes les critères du test (p.ex. 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 etc.).

L'étude « Prix et salaires » de UBS de 2015⁶¹ montrait qu'il existe une disparité importante à travers les villes du monde pour le prix d'un trajet en taxi. Avec un prix de 20,67€, le Luxembourg occupait la troisième position, derrière Zurich, mais dépassait le prix demandé dans les villes des pays voisins représentés dans l'étude: dans les trois villes allemandes (Francfort, Berlin et Munich) le prix s'élevait 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. L'étude UBS mettait aussi en relation le prix d'une course de taxi et le niveau général de prix d'une ville : cinq villes européennes avaient 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 étaient 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 affichaient des prix pour une course de taxi largement inférieurs au Luxembourg, par exemple Londres avait 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) affichaient un niveau de prix pour une course de taxi inférieur au Luxembourg (par exemple Dublin -49%, Milan -22,5%).

D'après l'enquête TNS-Ilres de mars 2017 sur la fréquence d'utilisation du taxi au Luxembourg⁶², 52% des résidents ne prenaient jamais le taxi au Luxembourg, alors que 3% le prenaient au moins une fois par semaine. En moyenne, 30% des résidents au Luxembourg prenaient le taxi au moins 1 fois par an, 18% le faisaient moins souvent. Au total, le taux d'utilisation du taxi au Luxembourg était de 48%. Peu surprenant, il est toutefois à observer que le taux d'utilisation du taxi au Luxembourg variait 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) indiquaient par exemple qu'ils prenaient le taxi au moins 1 fois par an contre 26% des résidents du sud, 17% du nord et 14% de l'est. Au total, le taux d'utilisation du taxi était de 71% pour les résidents de la Ville du Luxembourg.

⁶⁰ www.adac.de

⁶¹ <https://www.ubs.com/microsites/prices-earnings/edition-2015.html>

⁶² 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/>.

6 Conclusion

La dernière réforme du secteur des services de taxis (2016) avait été attendue de longue date au Luxembourg. Plusieurs acteurs avaient exprimé leurs critiques par rapport à la tarification en vigueur, mais aussi par rapport à la transparence du secteur. La loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi, est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016 avec une période transitoire allant jusqu'à fin février 2017.

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, l'Observatoire de la formation des prix avait publié, en juillet 2017, une « Analyse du secteur des services de taxis au Luxembourg »⁶³. Cette première analyse sur les prix des services de taxis, basée sur un nombre très limité de mois suivant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, ne pouvait être considérée que comme une analyse préliminaire. Le présent rapport constitue ainsi une mise à jour des analyses sur base des plus récentes observations de prix des services de taxis recensés par le STATEC et publiquement disponibles.

Cette analyse permet d'observer que, suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, les prix des services de taxis, après avoir initialement baissé entre avril et juillet 2017, ont depuis généralement repris à augmenter, avec une hausse enregistrée au mois de juin 2019 de +4,5% par rapport au mois précédent. En effet, en juin 2019 on enregistrait une hausse de 11,3% des prix de cette position par rapport à mars 2017, date de fin de la période transitoire de la réforme, et de 16,2% par rapport à juillet 2017, moment où les prix les plus bas ont été enregistrés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Depuis, en juillet les prix ont légèrement baissé et en septembre 2019 on enregistrait une augmentation des prix de 10,9% de cette position depuis la fin de la phase transitoire de la nouvelle législation et de 15,9% par rapport à juillet 2017.

Dans ce cadre, l'Observatoire de la formation des prix a également procédé à une nouvelle simulation de l'évolution d'un prix libéralisé des services de taxis au Luxembourg suivant les différents coûts à supporter par les entreprises. L'objectif étant de simuler l'évolution des prix des services de taxis sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois. En théorie, les prix devraient refléter l'évolution des coûts supportés par une entreprise de taxi. Cependant, d'après ce modèle théorique, le prix du transport par taxi aurait augmenté plus rapidement au Luxembourg que la hausse des différentes composantes du coût à supporter par une entreprise de taxi pourrait le justifier pour la période de 2000 à la mi-2019. En effet, on remarque qu'entre mars 2017 et juin 2019, les deux courbes ont une tendance à la hausse, cependant alors que la simulation des coûts supportés présente une évolution annuelle moyenne de 2,7%, les prix observés par le STATEC ont connu une hausse moyenne de 4,9% par année.

La simulation de l'évolution des prix des services de taxis sous des conditions d'un marché libéralisé luxembourgeois, présenté dans le chapitre 4 de ce 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 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 observés ont évolué plus rapidement que les coûts simulés. En effet, entre 2016 et 2017 l'évolution des coûts selon la simulation reste plutôt stable grâce à la stabilité du coût de la main d'œuvre, notamment à cause d'une absence de nouvelles tranches indiciaires sur les traitements et salaires durant cette période, ainsi qu'aux prix relativement bas des carburants.

⁶³ <https://odc.gouvernement.lu/fr/publications/rapport-etude-analyse/rapports-observatoire-formation-prix/rapport-thematique-ofp/rapport-thematique-ofp-007.html>

Cependant, entre mars 2017 et juin 2019, selon la simulation de l'évolution des coûts appliquée par l'OFP ceux-ci auraient augmenté de 6,1% contre une augmentation de 11,3% des prix observés du transport de personnes par taxi (et de 10,9% entre mars 2017 et septembre 2019). Cette évolution peut s'expliquer par deux composantes majeures des coûts : les salaires (qui représentent près de 54% du total des coûts simulés dans notre modèle) et le carburant (pondération de 12,5%). L'évolution du coût de la main d'œuvre a connu en effet un renchérissement notamment suite au déclenchement de deux nouvelles tranches indiciaire (le 1^{er} janvier 2017 et le 1^{er} août 2018), à la hausse du salaire social minimum en janvier 2019 de 1,1%, ainsi qu'à la remontée des prix du pétrole (+3,1% entre mars 2017 et décembre 2018).

En conclusion, cette simulation de l'OFP montre qu'une augmentation des tarifs aurait pu être justifiée dans un premier moment si l'on considère que les prix n'ont pas pu être adaptés à la hausse pendant près de 12 années entre 2004 et 2016. Cependant l'adaptation des prix des transports de personnes par taxi observée par le STATEC après la libéralisation en septembre 2016 semble être supérieure au niveau qu'auraient atteint les coûts simulés à l'aide du modèle de l'OFP, décrit ci-dessus. En effet, alors que l'augmentation des prix observés du transport de personnes par taxi entre mars 2017 et juin 2019 a été de 11,3%, le modèle de l'OFP montre qu'une augmentation des prix de 6,1% aurait suffi à compenser l'augmentation des coûts des entreprises. Ce phénomène est encore plus marquant lorsque l'on observe la hausse enregistrée au mois de juin 2019 : alors qu'aucune hausse particulière au niveau des coûts n'a été enregistrée depuis le mois de mai ni au niveau du salaire minimum ni du carburant (ces derniers ont même baissé de 4,6%), principaux éléments selon la pondération appliquée, on assiste à une hausse de 4,5% des prix observés par rapport au mois précédent, même si ceux-ci sont ensuite repartis à la baisse. Alors qu'une augmentation des prix est constatée il faut cependant tenir compte que le transport de personnes par taxi représente actuellement seulement 0,03% de l'IPCN et donc a un impact très limité sur les dépenses des ménages.

Un certain dynamisme du secteur du transport de personnes par taxis est à constater. En effet, le STATEC comptabilisait un nombre croissant d'entreprises actives dans le secteur du transport de voyageurs en taxi : on recensait 203 entreprises en 2018 contre 153 en 2014. De plus, une plus forte digitalisation du secteur est clairement visible depuis quelques temps avec de plus en plus d'entreprises utilisant des plateformes internet ou applications mobiles permettant à l'utilisateur d'effectuer un même trajet à un prix généralement inférieur par rapport à un service « traditionnel ».

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 d'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 de l'époque 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 »⁶⁴. Dans sa présentation de mars 2018, le ministère a tiré ses premières conclusions par rapport à l'effet de la réforme⁶⁵. Il souligne notamment l'assainissement du secteur et l'écartement du marché de taxis sans licences ainsi que la diversification de l'offre avec de grands exploitants offrant des services innovants en termes de réservation préalable et de tarification souple prenant en compte des facteurs comme le trafic escompté. Malgré une

⁶⁴ Réponse à la question parlementaire n°2624 du 8 décembre 2016

⁶⁵ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2018/03-mars/presentation-taxi-bilan-et-options-d-ajustement.pdf>

utilisation des taxis limitée au Luxembourg, la principale zone d'attrait est celle du centre et les clients doivent faire face à un temps d'attente conséquent pendant les heures de « pointe », notamment pour les services offrant un bon rapport qualité-prix.

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 NO_x. 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, en mai 2017, seulement 415 des 550 licences en total avaient pu être attribuées. Ce nombre avait été majoré de façon à faire face à d'éventuels erreurs de communication de la part des communes, et ne veut donc pas forcément dire que le nombre de taxis ait diminué suite à l'introduction de la nouvelle loi (auparavant, environ 480 taxis avaient bénéficié d'une autorisation d'exploitation, équivalant à quelque 150 exploitants et quelque 500 chauffeurs⁶⁶). Le nombre de licences vacantes diffère fortement selon les six zones définies par la nouvelle loi : seulement 8,6% des licences sont encore disponibles dans le centre, tandis que 73,3% des licences au nord du pays (cantons Clervaux et Vianden) ne sont pas encore attribuées. Ainsi, suite à l'élimination avec succès des taxis illégaux, l'offre de taxis a de facto diminué depuis l'entrée en vigueur de la loi, alors qu'on a assisté au succès indéniable des licences « zéro émissions ».

Enfin, des discussions avec le secteur ont été entamées pour que la loi du 5 juillet 2016 soit ajustée afin de mettre « le client au centre du changement par une évolution durable et qualitative de l'offre ». Cinq pistes d'ajustement sont ainsi envisagées: 1. l'option de création d'une seule zone nationale au lieu des 6 zones actuelles ; 2. l'augmentation de l'offre de taxis propres (obtention des licences de taxi uniquement pour les taxis à faible niveau d'émissions et les taxis zéro émissions) ; 3. une adaptation du secteur à l'ère digitale avec autorisation du reçu électronique et l'encadrement légal du « taxi sharing » (partage de taxi) ; 4. un renforcement des droits des usagers (p.ex. introduction d'un temps d'attente non facturé en cas de retard d'un avion ou train international, obligation d'acceptation de carte bancaire) ; 5. un renforcement des pouvoirs de contrôle. Un nouveau projet de loi prenant en compte ces pistes de réflexion devrait être finalisé avant la fin de l'année 2019. En attendant, le sujet des prix des taxis reste toujours d'actualité : le 3 septembre dernier, une nouvelle pétition publique « contre les prix élevés des taxis »⁶⁷ a été déposée à la Chambre des Députés et est en attente de recevabilité.

⁶⁶ Exposé des motifs du projet de loi n° 6588 (30.07.2013)

⁶⁷ Pétition publique n° 1378 "Géint dei héich Taxipräisser":

<https://chd.lu/wps/portal/public/Accueil/TravailALaChambre/Petitions/RoleDesPetitions?action=doPetitionDetail&id=1708>