

PC n°
Nom et prénom des élèves
<i>Documentaliste : Waldburger, Guillaume</i>
<i>Webmaster : Mustière, Paul</i>
<i>Quantificateur : De Salve De Bruneton, Théophile</i>
<i>Rédacteur : Landry, Antoine</i>
<i>Coordinateur : Pasquet, Joy</i>
Sujet
Taxi et régulation
Le problème (maximum 15 lignes)
La controverse sur les taxis et la régulation existe à différentes échelles, tout d'abord en France, avec la controverse très actuelle - en témoigne la grève du 13 janvier 2014 - entre les taxis et les VTC (véhicules de tourisme avec chauffeur). En effet, le rapport Attali de 2008 a lancé la polémique en proposant entre autres de développer les véhicules de grande remise, ancêtres des VTC, qui sont considérés comme des concurrents déloyaux des taxis car ils ne paient pas de licence à proprement parler mais une carte de chauffeur (de l'ordre de 100€ contre plus de 200 000€). C'est une des solutions qui a été adoptée à l'étranger, comme par exemple aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne.

Outre la question de la répartition du marché des transports à la demande, un autre point de la controverse vient également du prix des licences : pour augmenter le nombre de taxis dans la capitale, il est envisagé d'augmenter le nombre de licences, ce qui baisserait par conséquent le prix des licences et dans le même temps le patrimoine de l'artisan taxi. Cela pose la question de la régulation du marché du taxi lui-même : en effet il s'agit d'un marché réglementé, c'est-à-dire où les prix sont fixés par l'État. Le problème des VTC soulève donc la question plus large de la régulation des professions réglementées.

Thèmes principaux
Taxi contre VTC
Taxi et régulation
Réforme des taxis
Valeur des licences des taxis
Marché « de la rue »/marché « du téléphone »
Les conséquences d'une ouverture du marché / de la sortie du système
Mots clés français
<i>taxi</i>
<i>régulation</i>
<i>service</i>
<i>VTC (voiture de tourisme avec chauffeur)</i>
<i>porte à porte</i>
<i>offre-demande</i>
<i>concurrence</i>
<i>marau</i>
...
Traduction des mots clés en anglais

<i>taxicab</i>
<i>regulation</i>
<i>service</i>
<i>PHV (private hire vehicle)</i>
<i>door-to-door</i>
<i>demand-supply</i>
<i>competition</i>
<i>transportation</i>
<i>hail-a-ride</i>
...

1. Littérature grise

Titre	Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur
Date	20 décembre 2013
URL	http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/13a23.pdf
Auteur	Autorité de la concurrence - Bruno Lasserre, président et Caroline Chéron, secrétaire de séance
nombre de pages	24
Qui l'a commandé?	Pierre Moscovici, ministre de l'économie et des finances
Quelle diffusion?	publique après le 20 décembre
Acteurs du débat	Pas d'audition
Pourquoi l'avoir choisi?	Cité par Yves Weisberger, fondateur de Snapcar, comme argument à la libéralisation du marché des VTC / Cité à de très nombreuses reprises par la presse comme soutien aux chauffeurs privés / Premier étude à part entière sur le problème de régulation des taxis
Principaux arguments	<p>Les taxis ne satisfont pas l'ensemble de la demande, en particulier à Paris</p> <p>Le capital des taxis s'appuie sur leur « rareté » définie par le préfet, les VTCs chambouleraient cet ordre des choses. Le rapport Attali a donc eu pour conséquence leur augmentation.</p> <p>Si on compare Paris à New York en terme de touristes et de taxis, il y a un vrai déséquilibre.</p> <p>La tarification des taxis ne suit pas la loi de l'offre et de la demande en fonction du lieu et du moment, ce qui fragilise le système.</p> <p>Il y a donc un vrai décalage avec les VTCs</p> <p>La demande pour les services de transports particuliers n'est pas satisfaite.</p> <p>Il faut limiter la concurrence au secteur de la réservation préalable, ceci est pertinent.</p> <p>Mais la règle de 15 minutes va créer une distortion qui nuira aux entreprises et aux consommateurs</p>
Citation utile	« L'attente (pour une licence à Paris) dure entre 15 et 20 ans. »



Titre	Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française
Date	23 janvier 2008
URL	http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000041/0000.pdf
Auteur	Jacques Attali et <i>al.</i>
nombre de pages	245 (Taxis pp. 156-163)
Qui l'a commandé?	François Fillon, premier ministre
Quelle diffusion?	Publié sous <i>300 décisions pour changer la France</i> par XO édition
Acteurs du débat	Pas d'audition
Pourquoi l'avoir choisi?	Il est au cœur du débat, c'est l'élément déclencheur du début de la libéralisation du secteur, et est cité quasiment dans chaque article
Principaux arguments	<p>L'ouverture des secteurs réglementés a permis la modernisation des services sans nuire aux employés.</p> <p>L'ouverture à la concurrence fait baisser les prix, augmente la productivité, augmente l'offre et l'innovation.</p> <p>Il faut mettre fin au numerus clausus des taxis : Depuis 1981, 8000 licences supplémentaires auraient du voir le jour pour satisfaire la demande.</p> <p>Il faut aussi ouvrir le marché aux VTCs comme à New York et Londres. Il faut préconiser une libéralisation du système qui augmenterait considérablement le nombre de taxis. Libéraliser le système tarifaire (pour les VTCs)</p> <p>Mesures à prendre : Autoriser le suivi des tarifs sur le cours du baril, supprimer les restrictions territoriales des taxis, faciliter la vente des licences, fluidifier le trafic des taxis (voies privées), diviser les VTCs et les taxis sous deux ministères distincts</p>
Citations utiles	<p>Le nombre de taxis par habitant a augmenté des deux tiers entre 1989 et 1994 en Nouvelle-Zélande après la suppression des licences.</p> <p>les taxis 0,18 % de l'emploi et 0,11 % du PIB</p> <p>L'ouverture des professions réglementées pourrait offrir des opportunités professionnelles non seulement aux entrepreneurs innovants et aux salariés qualifiés, mais aussi dans certains cas aux salariés les moins qualifiés et à un grand nombre d'exclus du marché du travail.</p>

l'augmentation de l'offre de taxis améliorera par exemple l'attractivité de la France pour les touristes et facilitera les déplacements professionnels

Une ouverture complète du marché des taxis et des véhicules de petite remise parisiens permettrait d'avoir au total de 50 000 à 60 000 taxis et VPR à Paris et en proche banlieue (contre 16 000 aujourd'hui), soit un gain d'emploi de 35 000 à 45 000.

★★★

Titre	Proposition de réforme de la profession de taxi
Date	Mars 2008
URL	
Auteur	Pierre CHASSIGNEUX (préfet, président de la SANEF)
nombre de pages	99
Qui l'a commandé?	François Fillon, Premier ministre
Quelle diffusion?	ouvert à tous dès la remise au PM
Acteurs du débat	M. Jean-François MICHAUD ; M. Pierre LASSALLE ; M. Jean FONTOURCY (membres de la SLOTA) ; M. Karim ASNOUN (cgt-taxi) ; M. Nicolas JACQUET ; Mme Geneviève ROY ; M. Dominique CHARNEAU (représentant de la chambre de commerce et d'industrie de Paris) ; M. Philippe CHOTARD ; Mme de BAYSER ; M. Marc LEBRET. (représentant de la mairie de Paris) ; M. Jean-François MORÈVE du GESCOPI ; M. Jean-Christophe MARTIN (DCASLP) ; et des membres de la FNAT, FFTP, FNTI, G7. Il y a des représentants des syndicats de taxi, des pouvoirs publics, des aéroports de Paris...
Pourquoi l'avoir choisi?	Cette proposition de réforme suit le rapport Attali, il a été cité par Richard Darbéra dans son commentaire sur le rapport Attali.
Principaux arguments	Tout d'abord dans la certification des chauffeurs de taxi : il y a deux examens, un national et un départemental, un sélectif (départemental 45 % de réussite), l'autre moins (92%), il est proposé de fusionner les deux. Proposition de diversification de la profession, services à la personne, transport de colis. Proposition d'une meilleure identité visuelle des taxis, voyant lumineux plus visible, couleur reconnaissable... proposition pour contrôler le prix des licences : - geler la valeur des licences et l'indexer sur le prix du tarif kilométrique. - autoriser le doublage, deux chauffeurs pour une même licence.

Le chauffeur de taxi parisien est un cas particulier dans la législation avec notamment l'obligation d'une pause unique de une heure à trois heures. Le rapport propose de la supprimer.
Pour augmenter le nombre de taxis présents aux heures de pointe, il est suggéré d'augmenter le nombre de licences en imposant des heures de travail.
Création d'une voie réservée aux taxis.

Citations utiles

Si la déréglementation totale n'est ni souhaitable ni souhaitée, l'impact que peut avoir une augmentation de l'offre sur le prix des licences doit être envisagé dans le souci de préserver un patrimoine qui constitue souvent l'investissement retraite du chauffeur ; à l'inverse, un maintien artificiel de la rareté de l'offre crée des rentes de situation sans rapport avec la valeur économique réelle de la licence.

En 2007, la répartition des prises en charge est estimée à :

- 40 % en station.
- 16 % sur la voie publique.
- 36 % via un central radio (9 500 taxis équipés).
- 7 % via une borne d'appel.

2. Documentation scientifique

Avez-vous utilisé des **moteurs de recherche** de documentation scientifique (comme Google Scholar, Scirus) ? Si oui lesquels ? Oui, Google Scholar.

Avez-vous utilisé des **bases de données** scientifiques (comme Web of Knowledge, Scopus, Pubmed, Cairn, Persée...) ? Si oui, lesquelles ? Oui, Cairn, Web of Knowledge.

Avez-vous utilisé des **catalogues** de bibliothèques (comme Koha – celui des Mines – ou le Sudoc) ? Si oui, lesquels ? **Non.**

2.1 Résultats généraux des explorations bibliographiques pour chaque base scientifique

Google Scholar

- **L'équation de recherche** (ou les équations s'il y en a plusieurs), la manière d'affiner, les éventuels problèmes rencontrés. Bien indiquer les champs interrogés, les termes et les opérateurs.

Mots clés utilisés : *Taxi, Taxi et VTC, Taxi et régulation, libéralisation des taxis, taxi vtc concurrence, analyse économique de la libéralisation des taxis, taxis et grande remise.* *Taxi* était présent à chaque fois, puis un ou deux autres mots clés maximum (on affine un peu, mais trop fait diverger la recherche vers des articles peu pertinents). Parfois (sauf *grande remise*), nous avons utilisé le champ *depuis 2008*, date du rapport Attali et début du débat (2010, apparition du mot VTC).

- Le **nombre d'articles** (et éventuellement de livres) repérés (ou de brevets), le nombre d'articles retenus :
Une trentaine d'articles de magazines, parmi lesquels quelques livres, pas plus de cinq-six. Seule la moitié était pertinente.
- La **répartition chronologique** : Article le plus vieux : 1989, un de 1996, sinon tous à partir de 2008 en France, ou 2007-2008 sinon

- Les **disciplines** concernées : l'économie, en anglais seulement, politique juridique, analyse de rapport, ou analyse historique.
- L'**origine nationale** des travaux : Les articles trouvaient concernaient tout les pays, de l'Afrique à Singapour en passant par les pays nordique, le Canada, les Etats-Unis ... mais principalement Londres, New York et surtout Paris. (plus ciblés sur les villes que les pays d'ailleurs)
- Les principaux **auteurs** (ou les laboratoires de recherche les plus importants sur la question) : Richard Darbéra, économiste, chercheur au CNRS, nombreux auteurs chinois, Tamer Cetin, turque, économiste, Philippe Laneyrie
- Les **travaux les plus cités** : Rapport Attali, Rapport de l'autorité de la concurrence
- **Synthèse sur la base** : On y retrouve tous les articles de Richard Darbéra, articles très pertinents et intéressants, mais on a difficilement d'autres articles, sauf quand google nous renvoie sur d'autres bases comme Cairn ou Worldcat. Les documents étrangers sont peu pertinents, et ne sont pas forcément en anglais.
- Préciser **le(s) motif(s) de rejet** de certains articles : Nous avons rejeté peu d'articles (si on ne compte pas ceux de Richard Darbéra) car peu étaient pertinents. Le motif de rejet principal était pour les rapports qui ne rentraient pas dans la littérature scientifique.

Web of Science

- **L'équation de recherche :**

« taxi regulation », puis affinage en limitant le domaine de recherche aux sciences sociales, puis les aires de recherche à « business economics »,/ « government law »/transportation/ « public administration »/ « sociology »/ « behavioral sciences »/ « social issues »/ « social sciences other topics »/ « urban studies », puis en limitant les dates de publication à la période 2007-2014.

- **Le nombre d'articles :**

421 puis au fur et à mesure des affinements, 52, puis 42, et enfin 20. Seule une demi-douzaine de pertinents.

- **La répartition chronologique :** 1943-2013 en tout, la moitié avant 2007, l'autre moitié après. Les plus pertinents ont été publiés après 2012.

- **Les disciplines concernées**

Au sein de social science, dans les rubriques « business economics »,/ « government law »/transportation/ « public administration »/ « sociology »/ « behavioral sciences »/ « social issues »/ « social sciences other topics »/ « urban studies ».

- **L'origine nationale** des travaux :

Ces travaux sont internationaux et concernent principalement les grandes métropoles (comme Paris, Londres, New York).

- Les principaux **auteurs** (ou les laboratoires de recherche les plus importants sur la question) : noter leur discipline, leur pays d'origine, les moments forts de leur production, les mots-clefs qui sont spécifiques à leurs travaux (si c'est le cas)

Les principaux auteurs sont Yang et al. , d'origine chinoise, qui sont économistes et ont publié surtout des articles entre 2000 et 2005. Les mots-clés spécifiques à leurs travaux sont « taxi services », « model », « regulating », « competition ».

- Les **travaux les plus cités**

Competition and regulation in the taxi industry, 39 fois cités , *A network model of urban taxi services*, 38 fois cités.

- **Synthèse sur chaque base :**

La base Web of Science est assez complète, elle comporte néanmoins beaucoup d'articles en anglophones concernant des modèles généraux. Il y a donc peu d'articles traitant de la controverse française, et plus particulièrement des VTC et des taxis.

- Préciser **le(s) motif(s) de rejet** de certains articles

Certains articles sont trop mathématiques ou trop anciens, d'autres concernent des aspects sociaux trop précis par rapport à notre controverse, par exemple en se concentrant uniquement sur les zones aéroportuaires.

2.2 Analyse de quelques articles scientifiques

Nom de la base de données interrogée : Google Scholar
Références bibliographiques
Darbéra, Richard. « La drôle d'histoire des voitures de tourisme avec chauffeur ». <i>Transports</i> , mars-avril 2012, n°472, pp. 27-29

URL ou DOI des références (si document numérique)
http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/77/12/63/PDF/RD12-drole_d_histoire_desVTC.pdf
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Il résume bien la situation et montre que le débat sur la libéralisation s’ancre dans le temps et dans les régimes politiques.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Résumé de l'histoire de la voiture de tourisme : Celle-ci existe depuis longtemps, et les distinctions entre voitures de petites remises et taxis datent de 1955. La législation change constamment, suivant le combat constant entre la libéralisation du système et sa protection. Depuis plus de 30 ans, les voitures de petites remises sont réprimées par les préfets, l’apparition des VTC est le renouveau de cette concurrence, sous un autre nom.
Les principaux arguments
Les voitures des petites remises existent depuis longtemps, et ont été simplement renommés La législation change avec les régimes politiques.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Dans les villes moyennes, la concurrence apportée par les VTC présente sans doute un danger réel pour les taxis » « concurrence déloyale » à propos de Easy Take

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).
Le discours est totalement neutre, il ne fait que poser les faits historiques. Il relate certains faits, mais ne va pas en profondeur du coup.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Google Scholar
Références bibliographiques (suivre les normes, cf. http://controverses.ensmp.fr/wordpress/presentation-des-references-bibliographiques-2/)
Laneyrie, Philippe ; Roux, Jacques. « Transport traditionnel et innovation technique : L'exemple des taxis ». <i>Culture Technique</i> , 1989, n°19, pp. 262-272
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/31929/C%26T_1989_19_262.pdf?sequence=1
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
L'article a un point de vue européen sur la question. De plus, il montre la complexité et la diversité du système, notamment avec les radio-taxis, ainsi que l'inscription de ce conflit dans le temps et les conséquences de celui-ci.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Le rapport taxis/client a toujours été conflictuel. Après une première tutelle qui pris fin en 1866, les pouvoirs publics ont du à nouveau fortement réglementer et restreindre le domaine d'exercice dans lequel le manque de contrôle avait abouti à des spéculations et des hausses anormales des tarifs aux heures de pointe. Puis apparaissent les radio-taxis et aujourd'hui, leur manque de modernité est criant (catégorie de taxis qui sont réservés à

<p>l'avance, donc en concurrence avec les VTCs). Il existe une réelle différence entre les radio-taxis et les chauffeurs de taxis : statut différent. L'offre est très supérieure à la demande à Paris mais c'est l'inverse en province. Les taxis ont nettement évolué dans le sens d'une entreprise commerciale malgré la très forte tutelle des pouvoirs publics.</p>
<p>Les principaux arguments</p>
<p>Les taxis, confiant en leur monopole, ne sont pas sujets à de véritables innovations technologiques et sont en décalage avec la demande croissante et les technologies actuelles.</p>
<p>Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail</p>
<p>A propos des radio-taxis : « Il est toutefois à noter que cette innovation technique n'a été que rarement l'effet d'une volonté de modernisation de la part des professionnels du taxi. Elle n'a été, le plus souvent, qu'une réplique quasi obligée à la vive concurrence exercée par les entreprises de voitures de remise. » « Le, le chauffeur se transforme progressivement en professionnel spécialisé qui loue un service de type commercial auprès d'une société prestataire de service. »</p>
<p>Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).</p>
<p>La date de parution est antérieure à l'autorisation de la grande remise en France. De ce fait, l'article se situe dans un contexte de marché entièrement fermé. Cependant, cela montre les problèmes d'un tel système par opposition au système totalement libéralisé.</p>

★★★

<p>Nom de la base de données interrogée : Cairn</p>
<p>Références bibliographiques</p>
<p>Le Breton, Eric. « Le transport à la demande comme innovation institutionnelle ». <i>Métropolis</i>, janvier 2001, n°43, pp. 58-69</p>

URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.cairn.info/revue-flux-2001-1-page-58.htm
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
La mobilité à petite échelle ne peut se reposer sur les seuls services publics, les taxis sont un mode de transport particulier très demandé. De plus, l'article propose d'autres alternatives que les VTCs.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Devant la mobilité particulière des usagers, les transports devraient se concentrer sur un système à la demande (taxis ...). C'est un transport qui doit satisfaire tout le monde même quand cela n'est pas rentable. Il faut revoir le système juridique, institutionnel et organisationnel. L'article insiste bien sur le fait que le système de transport est fortement dépendant de son environnement d'implantation. A Poitiers, le taxi est le seul transport dans certains quartiers.
Les principaux arguments
Il y a une alternative aux taxis dans les services publics. C'est d'ailleurs avantageux car cela ne délaisse personne, même si cela n'est pas rentable à petite échelle. Il faut revoir les politiques tarifaires trop mal adaptées à la réalité.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Ils n'opèrent aucun investissement dans la conception du service, sur le plan de son contenu, de son image, de son environnement, de son articulation avec d'autres services »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

Les taxis sont ici présentés comme un transport public parmi d'autres (bus), qui présente l'avantage d'accompagner l'utilisateur du début à la fin. C'est un domaine particulier d'utilisation. Cet article montre qu'il y a d'autres alternatives que les VTCs aux taxis, mais localisés.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Cairn

Références bibliographiques

Flores-Guri, Daniel. « An Economic Analysis of Regulated Taxicab Markets». *Review of Industrial Organization*, 2003, n°23, pp. 255-266

URL ou DOI des références (si document numérique)

<http://link.springer.com/article/10.1023/B:REIO.0000031368.93775.0a#page-1>

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

C'est une étude économique de la relation entre le client et l'offre, qui analyse les réactions à un changement de politique tarifaire et d'effectif. C'est tout à fait pertinent dans le contexte actuel.

Contenu (idée centrale ou objet du texte)

La demande est dépendante des tarifs et des taxis libres. Une augmentation de la demande ou des prix augmente les recettes, et une augmentation du nombre de taxi nuit aux chauffeurs malgré l'augmentation générale. A court terme, l'augmentation des prix et du nombre de taxis a fait diminuer le ratio d'efficacité, mais à moyen terme puis encore plus à long terme, il l'a

augmenté. Mais cela dépend également des prix des autres transports qui ici, dans l'exemple de New York, ont augmenté. Une augmentation tarifaire occasionne une baisse de la demande mais un gain monétaire. Inversement l'augmentation du nombre de taxi augmente la demande, mais occasionne une perte économique par individu.

Les principaux arguments

Augmenter l'offre est moins rentable, même si cela augmente la demande, d'où le peu d'intérêt économique à augmenter le nombre de taxis.

Pour satisfaire la demande, l'augmentation des taxis n'est pas forcément peu rentable si elle est accompagnée d'une hausse des prix, et l'augmentation des taxis vacants est peut-être une perte de rendement, mais satisfait le client en baissant le temps d'attente

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« Increasing the number of taxicab medallions, as occurred in New York City in 1996 and 1997, increases taxicab demand but not enough to prevent a reduction in revenue per taxicab. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

Cette étude ne prend pas en compte les variations tarifaires des autres moyens de transports et est limité à la ville de New York. On ne peut pas savoir si un tel modèle économique pourrait se translater à Paris.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Science Direct

Références bibliographiques

Salanovaa, Josep Maria ; Estradab Miquel ; Aifadopouloua, Georgia et al. Procedia Social and Behavioral Sciences 2 - A review of the modeling of taxi services [en ligne]. Elsevier Ltd, 2011, 12 p. Disponible sur :

http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042811014005 (23/11/2013).
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042811014005
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
<p>L'article fait partie des résultats obtenus dans la base ScienceDirect pour les requêtes « modeling », « taxi » et « regulation » pour la période qui commence en 2008.</p> <p>Cet article ne fait pas le simple inventaire des mesures à prendre pour réguler de manière acceptable le marché des taxis, mais les justifie par une analyse des différentes approches utilisées par les économistes pour modéliser l'organisation du marché et propose en outre une synthèse des situations dans les grandes métropoles.</p>
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Différentes modélisations du marché des taxis et état actuel du marché à travers le monde.
Les principaux arguments
<ul style="list-style-type: none"> - La plupart des taxis en circulation sont vides, ce qui signifie des bénéfices plus faibles pour les chauffeurs, et plus de congestionnement et de pollution dans les rues. Mais cette situation est aggravée par la crise actuelle qui ébranle l'équilibre du marché : en effet, la population est moins demandeuse en raison de ses revenus diminués, et dans le même temps l'offre augmente avec le nombre de chauffeurs. Mais pour autant, l'équilibre du marché n'est pas atteint en raison de la régulation du marché des taxis, qui empêche les chauffeurs de fixer librement leurs prix. - Il existe trois types de services proposés par des taxis. Dans le premier cas, les taxis attendent à une station, ou à l'inverse, les clients doivent se rendre à une station pour attendre un véhicule. Dans le deuxième cas, les clients croisent un taxi dans la rue et le hèlent. Le taxi est alors en situation de monopole, car le client n'a pas les moyens de savoir quelle sera la qualité du service. Enfin, dans le troisième cas, les clients appellent une plateforme téléphonique pour commander un taxi à l'avance

ou dans l'immédiat. Ils disposent d'un choix varié de compagnies, ce qui fait de ce système un marché compétitif.

- Il existe de nombreux paramètres à prendre en compte lorsqu'on cherche à optimiser l'organisation du marché des taxis, suivant les paramètres auxquels on se limite. On relève entre autres le prix de la course, la durée de la course, le temps d'attente estimé, l'élasticité de la demande par rapport à l'offre, la volonté de payer pour une qualité de service plus élevée, la discipline dans le cas de queues, le congestionnement de la circulation, etc.

- Ce qu'il faut conclure des différentes études menées : en situation de monopole, sans régulation, les tarifs seront élevées, la demande plutôt basse, et le bénéfice de l'opérateur maximal ; avec un marché compétitif, l'opérateur tentera d'atteindre une situation optimale socialement en poussant le chauffeur à optimiser son temps à vide dans cette optique ; plus la taille du marché est petite, plus le temps d'attente gagne en importance, et donc moins les variations des tarifs affectent la demande.

- La plupart du temps, l'amorçage de la régulation du marché des taxis s'est fait en gelant le nombre de licences alors qu'on constate que les effets de la régulation dépendent de la situation dans la période précédente. Il en va de même pour la dérégulation : elle ne peut se faire sans prendre en compte l'état du marché avant.

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« Taxi services can be divided into three broad categories : rank market, hail market and prebooked market. »

« Fernandez et al. (2006) studied the characteristics of the cruising taxi market, proving that a unique equilibrium exists for a deregulated market and it corresponds to a monopolistic equilibrium. They conclude that entry regulations are redundant with fare regulations, producing worse industry conditions. »

« Cairns and Liston-Heyes (1996) analyzed the monopoly market, the social optimum (maximizing the sum of the social and industrial benefits) and the second best (non-negative profits). They observed that profits are zero when taxis are used at their optimal intensity. They showed that price regulation is necessary for producing equilibrium in a simple model of taxi services »

« Massow and Canbolat (2010) develop a model for simulating the taxicab behaviour in a dispatching market where taxis are assigned to virtual queues generated in each zone, and also in high demand points. They conclude that taxis will wait in the borders between zones and propose the creation of super zones for increasing the level of service to customers. »

« using information systems is equivalent to an increase in the number of taxis by 20% in regard to the quality of the

service »

« General conclusions are that the monopoly industry will obtain the maximum total benefit with a small fleet and high prices, covering only the high-income demand sector, with a poor level of service. »

« Most of the entry regulations were done simply freezing the number of taxi licenses, without supporting in any way why the actual/current number of taxis was optimal, or simply good. »

« Most of the authors agree with the above, a liberalization of the market will increase the taxi fleet and level of service to the customers, but a fare regulation is needed. »

« Most of the authors agree with the above, a liberalization of the market will increase the taxi fleet and level of service to the customers, but a fare regulation is needed. »

« It is important to highlight that the effects of deregulation will depend on the initial pre-deregulation situation. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

Les auteurs se focalisent surtout sur l'équilibre du marché pour juger de l'intérêt de la dérégulation et ne se placent peut-être pas assez du point de vue des usagers. Il est intéressant qu'ils détaillent toutefois les différentes motivations des chauffeurs suivant les situations économiques qui vont déterminer leur comportement.

★★★

Nom de la base de données interrogée : SpringerLink

Références bibliographiques

Kirby, Ronald F.; Miller, Gerald K. Transportation 4 – Some promising innovations in taxicab operations [en ligne]. Elsevier Scientific Publishing Company, 1975, pp. 369-386 Disponible sur : <http://link.springer.com/article/10.1007/BF00174737> (11/12/2013).

URL ou DOI des références (si document numérique)
http://link.springer.com/article/10.1007/BF00174737
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Cet article était disponible à partir d'une recherche centrée autour de la question des services dans le domaine des transports. Il a été obtenu notamment en mettant les requêtes « transportaion » et « services » avec « taxicabs » ciblées sur la période qui précède 2000 dans la base SpringerLink, qui donne accès à des documents scientifiques aussi axés sur l'aspect social du problème. Il permet de constater qu'avant le début de la controverse, une distinction avait déjà été établie dans le monde scientifique entre les différents types de service qu'offrent les taxis.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Détail des types de services proposés par les taxis.
Les principaux arguments
Il y a 4 types principaux de services proposés par les taxis, suivant la situation dans laquelle se trouvent l'utilisateur et le chauffeur. Les besoins de régulation varient suivant le type de service recherché. <ul style="list-style-type: none"> - Dans la 1^{ère}, celle de la commande d'un taxi, l'utilisateur téléphone pour obtenir un véhicule et le chauffeur adapte son trajet à la requête. - Dans la 2^{ème}, le taxi est hélé dans la rue alors qu'il circule sur un parcours quelconque et n'emprunte pas un itinéraire fixe ; il demande seulement la destination du passager. - Dans le 3^{ème} cas, plusieurs passagers s'accordent pour un partager un seul véhicule et choisissent au préalable un itinéraire qu'ils indiquent au chauffeur. - Enfin, dans le dernier cas, le véhicule circule sur de petits trajets fixes et est hélé par les passants.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« While ensuring necessary public review of vehicle condition, financial responsibility, driver qualifications, and fare structures, these regulations often unnecessarily limit the number of taxicabs which may operate, the areas which they may serve, and the types of service which they may offer. »

« In addition to the travel demand revealed by the usage of existing taxicab services, experimentation with dial-a-ride services in a number of U.S. and Canadian cities has demonstrated demand for these services from all socio-economic groups in the communities served. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

Cet article s'appuie sur plusieurs exemples concrets et non un modèle économique éloigné de la réalité pour justifier ses conclusions. Il explique aussi l'intérêt que présentent les taxis comme mode de transport, sans partir du principe qu'il s'agit d'une évidence et offre un point de vue plus ancien.

Les auteurs se placent du point de vue des usagers en détaillant les innovations qui amélioreraient la qualité du service des taxis suivant leur utilisation.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Google scholar

Références bibliographiques

Darbéra, Richard "Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?", *Transport*, n° 448, mars-avril 2008, pp. 86-91.

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

Cet article réunit deux aspects intéressants, tout d'abord il commente le rapport Attali qui est l'élément déclencheur de la controverse en France, de plus, il a été écrit par Richard Darbéra, qui a écrit pas mal d'articles sur les taxis, et dont le nom

revient souvent lorsque l'on cherche sur les taxis.

Contenu (idée centrale ou objet du texte)

Tout comme le rapport Rueff-Armand, il y a 50ans, le rapport Attali propose des réformes de la profession de chauffeurs de taxi. Le rapport préconise de libérer les petites remises (ancêtres des VTC). En 2008, les véhicules de petites remises étaient réduits à la portion congrue (une cinquantaine), pour 17 000 taxis. Autre piste, autoriser plusieurs chauffeurs pour une même licence. Le rapport préconise également de créer 6000 licences.

Les principaux arguments

Le métier de chauffeur de taxi est rémunérateur, ce qui explique qu'il y a des personnes prêtes à déboursier 200 000€. Il s'agit d'un capital négociable, facilement revendable. Augmenter le nombre de chauffeurs, diminuerait le nombre de client par chauffeurs donc la rémunération des chauffeurs et ainsi le prix des licences.

A Londres et à New York, les marchés de la petite remise et du taxi cohabitent, ce qui permet d'avoir un nombre de taxis et de VTC par habitant plus important (3/1000 à Paris, 9/1000 à Londres, 12/1000 à New York).

A New York, malgré l'arrivé de la petite remise, les licences se vendent toujours très bien (500 000\$), car le nombre de taxis est limité tout comme à Paris, mais il y a en moyenne trois chauffeurs par licence.

La création de 6000 licences créerait une perte de capital pour les taxis, car contrairement à New York où elles sont vendues aux enchères, en France, elles sont délivrées gratuitement par la préfecture. Pour contrer cette perte, la proposition est de donner une deuxième licence gratuitement aux chauffeurs de taxis (on double le marché, donc on divise le prix de la licence par deux), qui pourraient ensuite la revendre. Mais si le nombre de courses reste le même, il y aura moins de courses par taxis, donc moins de revenus par taxi, donc une baisse du prix de la licence.

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« **Le métier est très rémunérateur parce qu'il y a trop peu de taxis à Paris par rapport à la population et parce que les**

tarifs sont trop élevés. »

« En fait il y a deux fois plus de “plaques” par habitant à Paris qu'à New York (2,8 contre 1,6). »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

Richard Darbera critique ouvertement le rapport et montre que certains chiffres sont fantaisistes, il les qualifie d'amateurs.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Science direct

Références bibliographiques

Robert D. Cairns , Catherine Liston-Heyes , « Competition and regulation in the taxi industry », *Journal of Public Economics*, 1996, 59, 1-15

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

Les mots clés comportent taxi et régulation, de plus l'article a été publié en 1996, soit avant le début de la controverse française, il est en anglais et fait par des chercheurs étrangers, il permet de prendre du recul par rapport à la France.

Contenu (idée centrale ou objet du texte)

Les auteurs comparent via des modèles, un marché où il y aurait un monopole et un autre qui serait complètement dérégularisé.

Les principaux arguments

L'auteur montre à travers un modèle mathématique que dans le cas du monopole, ou bien, les profits sont négatifs, ou bien nuls. Dans le cas d'un marché complètement dé régularisé, on arrive à la conclusion qu'il n'y a pas de profit.

Quand est-il de la régulation ? La régulation permet de trouver un équilibre, en limitant les trajets par leur coût. De plus, la régulation permet de contrôler la qualité des véhicules circulant sur la route.

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

Il n'est pas question ici de VTC l'auteur étudie seulement la nécessité de réguler le marché des taxis.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Google Scholar
Références bibliographiques
Richard Darbéra, "Le taxi : un service public de mobilité hors des grandes villes", Transports n°472, mars-avril 2012, p. 17-29
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/77/11/98/PDF/RD12-Taxi_Service_public.pdf
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Nous avons choisi cet article car il apporte une synthèse des besoins et offres de transports en France
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
L'étude des offres et besoins de transports en France, en ville et en campagne, et l'évolution des rapports de force.
Les principaux arguments
Les offres de transports sont trop éparpillés (différents ministères, différentes réglementations désuètes). Elles ne rentrent pas dans un cadre commun pour répondre mieux aux besoins publics, en particulier en milieu rural.

25

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« La fragmentation de la demande entre plusieurs entités publiques qui ne cherchent pas à procéder à des appels d'offres communs et la dispersion de l'offre entre des transporteurs qui relèvent de réglementations différentes et, pour la plupart, désuètes, font que des réformes sont indispensables si l'on souhaite bénéficier des économies que pourrait apporter la concurrence. »
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).
Pour R. Darbéra, une réforme des différentes offres est nécessaire pour uniformiser les législations. De plus, il préconise de récolter plus de statistiques sur les différents besoins pour pouvoir réaliser une étude plus approfondie

★★★

Nom de la base de données interrogée : Google Scholar
Références bibliographiques
Darbéra, R. « Où vont stationner les taxis (et leurs concurrents) », <i>Infrastructures & Mobilité</i> , 2011, 108, 21-22.
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/65/99/82/PDF/RD110511-TaxiStation.pdf
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

Ce document traite du problème de stationnements des taxis et des VTC, en recensant les réglementations qui leur sont spécifiques. De plus, le point de vue est objectif, et historique.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Les modalités de stationnements des taxis (et VTC) en France (et en Angleterre).
Les principaux arguments
Pas d'argument puisque l'auteur cherche à décrire les réglementations passées et présentes du stationnement.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« [...] contre les voitures de location avec chauffeur : l'interdiction qui leur est faite, en France, de stationner sur la voie publique dans l'attente de clients. » « L'interdiction faite aux voitures de location avec chauffeur de prendre des clients qui les hèlent dans la rue ou de se ranger en station pour prendre les voyageurs qui arrivent sur les quais confère aux taxis un avantage considérable car elle leur réserve une part majeure du marché des transports particuliers de personnes. »
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).
Le point de vue est objectif. Ce document traite uniquement du stationnement des taxis et VTC. R. Darbéra est un acteur majeur de la controverse en terme de documents scientifiques, cependant il n'émet pas d'avis dans ce document.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Google Scholar
Références bibliographiques
Janin, Lionel. «Taxicab licence value and market regulation». <i>Canterbury</i> , R. Vickerman, 2012
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Nouvel auteur qui écrit sur la régulation des taxis
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Grande analyse du marché français des licences et de toutes ses spécificités : la régulation des taxis est très importante car une augmentation du nombre de taxis provoque 2 effets opposés : diminution de la demande individuelle pour chaque taxis mais aussi réduction du temps d'attente de chaque consommateur et donc une augmentation de la demande générale. Ces deux effets ayant une influence contraire sur la valeur des licences.
Les principaux arguments
Il faut étudier avec précision le rapport de ces deux effets pour connaître la décision à adopter concernant la régularisation des licences de taxis.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Similarly, taxi industry representatives regularly oppose any increase in the number of taxi licences, not to mention deregulation of the licence quota system, in the fear that it would reduce their profits, and as a consequence, the value of their licences. » et « The latter takes the form of a primary delivery system of licences without charge, and a secondary market where licences can be resold. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).
Il faut libéraliser le système français des taxis pour augmenter la qualité du service.

★★★

Nom de la base de données interrogée : Google Scholar
Références bibliographiques
Yang, H., Ye, M., Tang, W., Wong S.C. « Regulating taxi services in the presence of congestion externality ». <i>Transportation Research</i> , 2005, Part A, 17–40.
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Auteurs inconnus de nos sources principales, qui méritent l'analyse de ses propos.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Les études de la régulation des taxis sont souvent seulement basées sur des critères trop simples tels que les contrôles des prix et les restrictions d'entrée (prix des licences), en oubliant les externalités de congestion : les effets de circulation des taxis soit libres, soit occupés augmentant le trafic. Cet article étudie les solutions optimales de régulation.
Les principaux arguments
Le problème est que l'analyse de la situation n'est pas correcte. En effet par exemple, les prix du service varient avec la distance et le temps et donc la circulation or la circulation, elle, dépend aussi du nombre de taxis en route (libres ou occupés). Il faut donc trouver une solution de régulation qui prend en compte ces paramètres.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« a substantial number of studies are available in the literature concerning the models and economics of taxi services under various types of regulation such as entry restriction and price control », « These studies have overwhelmingly emphasized the role of customer waiting time and the complex intervening relationship between users (customers) and suppliers (firms) of the taxi service », « Thus, effective regulation of the taxi market needs appropriate consideration of the congestion externalities due to both vacant and occupied taxi movements. Unfortunately, previous economic analyses of taxi services are generally based on a constant average taxi ride time or distance and the effect of traffic congestion is neglected in regulating price and setting optimal service standards. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse).

La question ici est uniquement d'élaborer un modèle adéquat pour élaborer une régulation juste et optimale.

3. Presse généraliste et professionnelle

3.1 Analyse générale de la presse générale et professionnelle

Europresse :

- **L'équation de recherche** (ou les équations s'il y en a plusieurs), la manière d'affiner, les éventuels problèmes rencontrés. Bien indiquer les champs interrogés, les termes et les opérateurs. Quelle langue d'interrogation ?
Mots clés = taxi, régulation, licence, vtc, grève, phv, taxi parisien (dans le titre)
Problème rencontré = pas de pertinence ces articles certaines fois
Langues = français ou anglais
Pas de limite de date sur Europresse
- Le **nombre d'articles** repérés : 7 documents (sans restriction de langue), 5 documents (en français)
- **Quels journaux** s'intéressent à ces questions ? Quelles spécialisations dans les journaux ? (rubriques...) : Tenders Electronic Daily, San Francisco Chronicle, The Independent, CQ Entertainment Transcripts, L'Est Républicain, La Croix, Le Monde, Le Nouvel Obs
- La **répartition chronologique** : date de début et de fin de la base, date du premier et du dernier article, répartition temporelle des articles, les évolutions dans l'intensité des publications sur le sujet...
15/01/2014 jusqu'au 20/08/1997 dans toutes langues
12/01/2014 jusqu'au 24/11/1989 en français
Plus grande fréquence d'écriture depuis les années 2007

- Analyser les **grandes phases de la médiatisation** : croisement entre les thématiques et le déroulement chronologique
- L'**origine nationale** des publications sur le sujet : est-ce une question internationale, purement française, réservée à un certain nombre de pays...
Origine très dispersée : Angleterre, Etats-Unis, Pakistan, Canada, France
- **Les auteurs** : y a-t-il des journalistes plus particulièrement spécialistes de cette question ? Dans quel type de journaux publient-ils ? Non
- **Synthèse** : que vous apprend la base sur l'avancement de l'affaire ? Comment est interpellée l'opinion publique ? Les thèmes de mobilisation varient-ils au cours du temps ? Quels sont les acteurs les plus souvent cités ? Certains acteurs sont-ils exclus du débat (ou marginalisés) ? etc.

La controverse est assez discutée : depuis 2012 de nombreux articles sont publiés et cela dans de nombreux pays développés où la situation des taxis se complexifie. Les acteurs les plus souvent cités sont les patrons des entreprises de VTC, les dirigeants de la communauté de taxis et de temps à autre des économistes apportant une nouvelle vision au débat. Quelques articles font apparaître l'avis des consommateurs quant au débat. La voix des taxis-entrepreneurs est elle aussi souvent exclue du débat car il n'y a que très peu d'associations de taxis-entrepreneurs.

3.2 Analyse de quelques articles issus de la presse générale ou professionnelle, ou d'émission de radio ou de télévision

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : LePoint.fr
Références des articles
Béglé, Jérôme. Pour en finir avec les taxis parisiens. in <i>Le Point</i> [en ligne]. 7/08/2013. Disponible sur : http://www.lepoint.fr/societe/pour-en-finir-avec-les-taxis-parisiens-07-08-2013-1712096_23.php (25/11/2013)
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.lepoint.fr/societe/pour-en-finir-avec-les-taxis-parisiens-07-08-2013-1712096_23.php
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Car c'est un article engagé contre les taxis qui dénonce le monopole en donnant des arguments convaincant
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Devant le mauvais fonctionnement du système des taxis, François Fillon propose de libéraliser le marché, ce qui ne convient pas au lobby des taxis. La seule alternative s'avère en fait les VTC bien plus agréables et efficaces, mais les chauffeurs de taxis expriment leur désagrément et obtiennent gain de cause avec les 15 minutes de délai minimum. Finalement les chauffeurs de taxi exploitent leur monopole outre mesure et ne laisse pas la concurrence s'installer à seul fin de le conserver.
Les principaux arguments
Malgré le désagrément des usagers, le système actuel ne tend pas vers un bouleversement majeur, et cela est dû au monopole des taxis, conservé grâce à la puissance politique de leur lobby. Sans concurrence, il ne peut y avoir amélioration de la situation.

De plus, c'est là un gisement d'emplois immense laissé vacant.

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« Le système de la profession de taxi ne fonctionne pas bien, en tout cas dans certaines villes » François Fillon

« Mais le délai des 15 minutes va contre l'intérêt des utilisateurs » Pierre-Dimitri Gore-Coty, directeur France de Uber

"Le taxi parisien passe un temps infini à attendre à l'aéroport, révèle cette source. Il joue à la pétanque, discute avec ses collègues, fait son PMU."

"Le gouvernement est paniqué par une éventuelle grève des taxis, témoigne un proche du dossier. Ils peuvent paralyser gares et aéroports au moment des retours de vacances."

« Aujourd'hui, une licence égale un seul chauffeur tandis que dans les autres pays, il n'est pas rare que deux ou trois conducteurs se relaient au volant d'un même véhicule pour le faire tourner bien plus longtemps »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)

Le journaliste a un point de vue libéralisé et approuve totalement la libération outre mesure proposé par François Fillon sans se préoccuper des conséquences sur les inégalités créées par une baisse du coût des licences. Il développe le point important qui est la possibilité de créer des emplois avec les VTC. Nombreuses citations d'acteurs importants.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : aujourdhuilaturquie.com

Références des articles

Latif, Daniel. Les artisans taxis doivent-ils vraiment craindre les VTC ? *In Aujourd'hui La Turquie* [en ligne]. 4/11/2013.

Disponible sur : <http://aujourdhuilaturquie.com/fr/index.php/les-artisans-taxis-doivent-vraiment-craindre-concurrence-vtc/> (28/11/2013)

URL ou DOI des références (si document numérique)
http://aujourdhuilaturquie.com/fr/index.php/les-artisans-taxis-doivent-vraiment-craindre-concurrence-vtc/
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
C'est un article en réaction à la déclaration de la loi des 15 minutes imposées aux VTC. Et il montre des détails donnés par les avis des utilisateurs.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Les VTCs sont une fausse réponse au problème du confort : l'avantage présumé des VTCs est qu'ils offrent plus de confort, que l'utilisateur peut réserver à l'avance et avoir plus de confort. Mais en réalité, le confort et le trajet offert par les taxis sont au moins aussi bien mais ont une part d'aléatoire : on ne choisit pas quelle voiture ni quel chauffeur on aura. Les VTCs avec leur confort présumé sont donc à un prix au-dessus de la normale et ne sont pas une solution.
Les principaux arguments
Prendre un taxi relève de la loterie, les VTCs jouent sur un confort supérieur pour augmenter les prix. Les grèves des taxis ne font qu'aggraver l'image qu'ils donnent et cela n'améliorera pas leur fréquentation.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Pour être certain d'avoir un taxi, le mieux est d'appeler la centrale de réservation qui proposent deux choix : la "demande immédiate" ou "à l'avance". Lorsque vous commandez un taxi "immédiat", selon sa proximité, le compteur affichera déjà, au minimum, entre 6 et 15 euros » « Ces services sont généralement plus onéreux qu'un taxi classique mais peuvent offrir de désagréables surprises en cas de fortes demandes. L'exemple le plus médiatisé est celui de Valérie Damidot se plaignant sur Twitter d'avoir effectué avec Uber un trajet de 3 km pour 192 euros. Un tarif excessif en raison de la nuit du Réveillon où les enchères montent rapidement pour obtenir un véhicule. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)

L'auteur change de point de vue de manière déroutante, défendant les taxis, puis les critiquant. De plus, il critique les prix exorbitant des VTCs qui sont pourtant parfois moins élevés que ceux des taxis.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : Mediapart.fr

Références des articles

Peyrard, Pierre. Taxis, « VTC über alles », ou les raisons de la colère ... *In Mediapart* [en ligne]. 7/01/2013. Disponible sur : <http://blogs.mediapart.fr/blog/pierre-peyrard/070113/taxis-vtc-ueber-alles-ou-les-raisons-de-la-colere> (28/11/2013)

URL ou DOI des références (si document numérique)

<http://blogs.mediapart.fr/blog/pierre-peyrard/070113/taxis-vtc-ueber-alles-ou-les-raisons-de-la-colere>

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

C'est une défense argumentée des taxis qui montre pour une fois que les VTCs nuisent au client, et non pas le contraire en proposant plus de transport.

Contenu (idée centrale ou objet du texte)

L'article critique le « yield managment » exercé par les VTCs qui consiste à augmenter les prix avec la demande, ce qui peut amener à régler des sommes énormes pour des trajets dérisoires. Il critique violemment les inégalités entre les tarifs régulés à l'année des taxis et ceux des VTCs qui varient en fonction de la demande pour maximiser le profit. Avec l'explosion des nouvelles technologies (smartphone), le succès des VTCs est grand et ils dépassent du coup sur le territoire des taxis alors

que leur licence est presque donnée en comparaison : concurrence déloyale. De plus, les VTCs occupent les espaces réservés aux taxis.

On ne doit pas laisser les VTCs gagner pour avoir un « yield management » généralisé et exagéré dans le futur.

Les principaux arguments

La politique économique de rentabilité des VTCs nuit au client et est une concurrence déloyale.

Développement des VTCs démesuré à cause des nouvelles technologies.

Inégalités des licences, tarifs et non respects des règles par les VTCs.

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« Un autre client blogger influent relatant l'affaire détaillait comment il s'était vu proposé de régler 92 euros pour parcourir 7 kms. »

« Mais pendant que certaines sociétés de VTC n'hésitent pas déjà à pratiquer le « yield management » en optimisant leur rentabilité et leur chiffre d'affaires, les chauffeurs de taxi sont assujettis à des tarifs réglementés ajustés chaque année par la tutelle »

« Les VTC captent donc la même clientèle que les taxis sur des trajets analogues alors qu'il leur est pourtant interdit de prendre en charge la clientèle à la volée »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)

Prise de partie pour les taxis du journaliste qui montre comment les VTCs nuisent aux taxis. Il n'aborde pas cependant le manque cruel de taxis à Paris, et ne propose pas vraiment de solution.



Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : rue89
Jacquot-Albrecht, Johanna. L'exemple irlandais : trop de taxis tue-t-il les taxis ? in <i>Le Nouvel Observateur</i> [en ligne]. 2013. Disponible sur : http://blogs.rue89.nouvelobs.com/dubliners/2013/03/19/lexemple-irlandais-trop-de-taxis-tue-t-il-les-taxis-229865 (25/11/2013).
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://blogs.rue89.nouvelobs.com/dubliners/2013/03/19/lexemple-irlandais-trop-de-taxis-tue-t-il-les-taxis-229865
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Cet article correspondait aux résultats obtenus pour les requêtes « taxis », « Irlande » et « dérégulation ». Il présente les conséquences de la dérégulation totale du marché des taxis dans un pays européen en 10 ans.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Suite à la déréglementation brutale du nombre de taxis en Irlande, leur nombre a explosé, ce qui conduirait à la ruine de nombreux chauffeurs à cause de l'absence de revenus réguliers.
Les principaux arguments
La fin du numerus clausus autorise n'importe quel particulier à se procurer une licence, à bas prix comparé à ceux pratiqués en France, et permet même de décider d'en faire une activité d'appoint, pour compléter ses revenus, ce qui nuit à la santé financière des conducteurs traditionnels. Dans le même temps, l'image de ces derniers auprès de l'opinion publique s'est dégradée, par lassitude suite aux nombreuses grèves menées.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« le coût dérisoire des licences, quelques centaines d'euros, encourage un phénomène qui laisserait plus d'un Parisien perplexe : les taxis à temps partiels. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)

L'auteur n'aborde pas la question de la qualité du service que vont trouver les Dublinois en ayant recours à des taxis pour lesquels il n'a pas l'air d'exister de réelle contrainte pour exercer ce métier. Elle se contente surtout de l'avis des chauffeurs traditionnels sans les remettre profondément en question.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : via iFRAP

Galgani, Romain. Taxis et VTC : plus de réglementation, moins de concurrence. *Fondation iFRAP* [en ligne]. 2013. Disponible sur : <http://www.ifrap.org/Taxis-et-VTC-plus-de-reglementation-moins-de-concurrence,13464.html> (25/11/2013)

URL ou DOI des références (si document numérique)

<http://www.ifrap.org/Taxis-et-VTC-plus-de-reglementation-moins-de-concurrence,13464.html>

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

Il présente les conséquences de la dérégulation totale du marché des taxis dans un pays européen en 10 ans.

Contenu (idée centrale ou objet du texte)

Le gouvernement français a cédé aux exigences du lobby des taxis, en limitant grandement la concurrence que leur faisait les VTC (pas de clients pris dans la rue, 15mn d'attente après la réservation). Lorsqu'on compare cette situation avec la séparation claire des marchés taxis/VTC qui existe à Londres et New-York, on constate que l'une des qualités de cette distinction est qu'elle permet aux moins riches de profiter d'un service de transport routier individuel à la demande.

Les principaux arguments

La question des « 15 minutes » ne fait que repousser la question d'une refonte du marché des taxis. Ce qui importe, c'est d'adopter une politique claire qui alloue à chacun des acteurs du marché un secteur d'activité qui lui soit propre.

Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail

« Cette nouvelle règle des « 15 minutes » n'est donc pas viable. Non pas parce qu'il s'agit d'une contrainte de plus imposée aux VTC, mais parce qu'elle masque la nécessité de réorganiser la concurrence dans le secteur des taxis. »

« Cela permet aux taxis de s'accaparer la totalité de la demande : les clients dans la rue, et ceux réservant par téléphone. Un monopole du transport individuel en somme, institué au sein d'un projet de loi censé défendre les usagers. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)

L'auteur n'aborde pas la question de la qualité du service que vont trouver les Dublinois en ayant recours à des taxis pour lesquelles il n'a pas l'air d'exister de réelle contrainte pour exercer ce métier. Elle se contente surtout de l'avis des chauffeurs traditionnels sans les remettre profondément en question.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : via *Le Monde*

Dupont-Calbo, Julien. L'encadrement de la concurrence des taxis divise. *Le Monde* [en ligne]. 2013. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/economie/article/2013/12/28/le-gouvernement-encadre-l-activite-des-voitures-de-tourisme-avec-chauffeur_4340987_3234.html?xtmc=vtc_taxis&xtcr=2 (02/01/2014)

URL ou DOI des références (si document numérique)

http://www.lemonde.fr/economie/article/2013/12/28/le-gouvernement-encadre-l-activite-des-voitures-de-tourisme-avec-chauffeur_4340987_3234.html?xtmc=vtc_taxis&xtcr=2

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?

Cet article a été obtenu en cherchant « concurrence », « décret » et « taxis » sur le site du *Monde*. Il met en lumière les nombreuses hésitations du gouvernement à propos de l'encadrement de la concurrence sur le marché des taxis et présente les différents acteurs du débat depuis la sortie du décret.

Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Le gouvernement a choisi d'encadrer de manière plus stricte l'activité des entreprises de VTC pour satisfaire les exigences des taxis et défendre leurs prérogatives.
Les principaux arguments
A l'origine, le décret contenait déjà la restriction de 15 minutes d'attente pour le VTC avant de satisfaire une réservation, mais avec quelques exceptions. Suite aux réclamations des taxis, ce cadre a été encore durci, suite à quoi les VTC ont manifesté leur mécontentement. Puisque le décret final garde ces dispositions malgré les avis de l'Autorité de la concurrence, les VTC envisagent de saisir le Conseil d'Etat afin d'obtenir un jugement en leur faveur qui annulerait ce décret.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Aux yeux du gendarme de la concurrence, les quinze minutes constituent « <i>une distorsion dans la concurrence entre VTC et radio-taxis, qui n'est pas justifiée par les impératifs d'intérêt général affichés</i> ».»
« Pour ne pas risquer un conflit social avec les taxis – avec une possibilité de blocage de Paris à la clé –, « <i>le gouvernement a choisi de donner des gages aux taxis, pour laisser la justice trancher au final</i> », suggère un dirigeant de VTC qui souhaite rester anonyme.»
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
La réaction des clients suite à ce décret n'a pas été mentionnée.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : LesEchos.fr
Références des articles
Silbert, Nathalie, « taxi contre VTC, la drôle de guerre », <i>Les Echos</i> , 14/10/2013, page 13
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
C'est cet article qui m'a fait choisir la controverse, je l'avais lu dans la presse avant de travailler sur cette controverse, il me semble qu'il présente bien les problèmes.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
L'article a été écrit juste après la décision du gouvernement d'imposer un délai de quinze minutes entre la réservation et la prise en charge du client. Les VTC sont souvent des start-up qui profitent des nouvelles technologies (smartphone, tablettes,...) pour avoir leur clientèle. Le marché des VTC a pu voir le jour en 2009 et la déréglementation du marché des véhicules de grande remise.
Les principaux arguments
Les chauffeurs de taxi dénoncent le non-respect des règles par les VTC, avec notamment du racolage près des aéroport. Ils doivent payer leur licence et sont soumis à une importante législation (régulation des tarifs, présence d'une enseigne lumineuse ...). Le lobby des taxis est important face aux entreprises de VTC, qui sont souvent créées par de jeunes entrepreneurs sortis des grandes écoles.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
«On compte 3 chauffeurs pour 1.000 habitants à Paris, contre 9 à Londres et 11 à New York », Mathieu Guillarme l'un des fondateurs de voitures jaunes.
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
Point de vue assez neutre qui montre néanmoins les VTC comme une avancée technologique.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : Lefigaro.fr
Références des articles
Thréard, Yves, « Grève des taxis : Serge Metz répond à Yves Thréard », <i>lefigaro.fr</i> , 10/01/2013
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.lefigaro.fr/politique/2014/01/10/01002-20140110ARTFIG00495-taxis-parisiens-serge-metz-repondez-moi.php
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
L'article est ancré dans l'actualité, avec la grève qui arrive le 13/01/2014, de plus il permet d'avoir le point de vue d'un PDG d'une société de taxi, taxi G7, Serge Metz.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Serge Metz explique les raisons de la grève, auquel il ne participe pas : ils veulent faire passer les quinze minutes d'attente à 30 minutes. Il dit que cette mesure est indispensable pour faire respecter le maraudage des chauffeurs de taxi. Il intervient sur les comparaisons entre grande métropole (Paris, Londres New York), il faut prendre en compte également les transports en commun qui sont relativement bon marché à Paris, et aussi les embouteillages de la capitale. Il dénonce aussi la réglementation beaucoup plus souple des VTC par rapport aux chauffeurs de taxi, qui n'est souvent pas respectée, notamment aux abords des aéroports.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
Aux heures de pointe, la demande se reporte massivement vers d'autres modes de transport lorsque les taxis sont bloqués dans les bouchons. Quant aux heures creuses, l'offre de taxi est déjà surabondante, comme en atteste l'engorgement des stations de taxi parisien.
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
Le point de vue est partisan, il défend ses positions en accusant les VTC.

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : lepress.fr
Références des articles
Rey, Marianne, « Taxis vs VTC: le quart d'heure de trop des Dodos », <i>L'Entreprise</i> , 14/10/2013, page 13
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://lentreprise.lexpress.fr/juridique/taxis-vs-vtc-le-quart-de-trop-des-dodos-43752.html
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
L'article mentionne les dodos, mouvement de défense de la part des propriétaires de VTC, il permet d'avoir un point de vue.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
L'article fait mention des dodos, qui fait référence au mouvement des pigeons, et qui regroupent les principales sociétés de VTC. L'article fait référence à la promulgation de la loi, le 27 décembre qui entérine la décision d'instaurer un délai de quinze minutes entre la commande et la prise en charge du client. Ces derniers dénoncent une trahison du gouvernement, en effet, les principaux acteurs s'étaient mis d'accord pour un délai de quinze minutes pour les abonnés depuis moins de 24h, alors que maintenant, il concerne aussi la réservation des personnes déjà abonnés. Les seuls à échapper à cette règle sont les grands hôtels et les salons. La journaliste relativise la mesure en insistant sur le fait que 70 % des réservations sont faites à l'avance.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Actuellement, le temps d'arrivée pour un VTC en réservation immédiate est de 7 à 8 minutes, indique Yan Hascouet. Le chauffeur va se retrouver à ne pas pouvoir démarrer avant 7 minutes encore. »

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : Europresse
Références des articles
« Cab Laws Favor Existing Firm», Reason.com, 11/01/2014
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://reason.com/archives/2014/01/11/cab-laws-favor-existing-firms-but-thats
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
C'est un article sur les taxis à Kansas City, Missouri, qui ont attaqué en justice la ville.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
250 taxis se sont regroupés pour attaquer en justice la ville, se plaignant que le système actuel privilégie les compagnies existantes, au détriment des plus petites ou récentes. Cela les oblige à travailler pour ses compagnies, qui fixent haut les prix, y compris ceux pour les conducteurs.
Les principaux arguments
La rareté et le prix des licences rendent le marché des taxis très difficiles, avec des prix élevés. Au contraire, le marché des VTC est dirigé par la demande, et la forte concurrence ont permis d'obtenir des prix bas, sans pour autant que les VTC en souffrent trop.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
“Currently, drivers have no choice but to work for a cab company, which impose weekly fees for the use of a permit.” “The Kansas City Taxicab Drivers Association had argued the city’s permitting system unconstitutionally protects existing taxicab companies, resulting in increased fares and lower quality service.”

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
Ce point de vue est très intéressant, même si plus américain, car il est vrai que là-bas il est clairement écrit dans les aéroports par exemple, de prendre telle ou telle compagnie, pour des raisons de sécurité, ce qui est moins courant en France. Par conséquent, on comprend le problème de monopôle favorisé qui s'y produit.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : Europresse
Références des articles
« Supply Management in Transportation », The Conference Board of Canada, 10/01/2014
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.conferenceboard.ca/press/newsrelease/13-1217/trucking_industry_accelerates_taxicabs_stuck_in_low_gear.aspx
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
C'est un article sur les VTC à Ottawa, Canada. Il m'a semblé intéressant de regarder comment cela se passait là-bas depuis la libéralisation du secteur.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Cet article traite des différences entre le secteur du VTC et celui des taxis à Ottawa, et comment l'interaction avec les différents phénomènes qui les touchent (licence pour les taxis, concurrence intense pour les VTC) a amené à deux organisations différentes.

Les principaux arguments
La rareté et le prix des licences rendent le marché des taxis très difficiles, avec des prix élevés. Au contraire, le marché des VTC est dirigé par la demande, et la forte concurrence ont permis d'obtenir des prix bas, sans pour autant que les VTC en souffrent trop.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
<p>“A substantial portion of the savings from productivity gains in trucking were passed on to customers in the form of lower prices”</p> <p>“The taxicab sector is largely a "supply management" system.”</p> <p>“High taxicab licence values increase costs of taxicab trips and encourage the creation of a black market for taxi service.”</p>
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
<p>La comparaison est intéressante, elle montre bien que le principal problème du système des taxis, qui le rend faible actuellement, est le système des licences.</p> <p>La comparaison est un peu orienté pro-VTC.</p>

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : iClarified via news.google.com
Références des articles
« Taxi Cab Drivers Attack Uber Cars In Paris », iclarified.com, 14/01/2014
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.icularified.com/37534/taxi-cab-drivers-attack-uber-cars-in-paris

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
C'est un article très récent sur les événements se produisant actuellement à Paris, mais d'un point de vue extérieur (non français).
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Pendant les barrages routiers effectués par les taxis sur les autoroutes aux alentours de Paris et le périphérique parisien, un véhicule affrété par la société de VTC Uber, avec à bord son chauffeur et deux passagers, ont été attaqué par jets de pierres au passage du barrages, puis leur pneus ont été crevé, avant que les chauffeurs de taxis essayent de s'introduire dans la voiture elle-même.
Les principaux arguments
Cela montre bien le problème français et la colère des taxis parisiens, qui vont jusqu'à attaquer physiquement les compagnies de VTC. De plus, l'auteur annonce que ce genre d'évènements va jouer en défaveur des taxis, dont l'image de qualité est dégradée par de tels incidents.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
"The cab drivers attacked Uber cars carrying passengers - smashing windows, slashing tires, egging, and attempting to get inside." "That the taxis chose to use violence is unacceptable, that they chose to strike is their business."
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
Ce point de vue de l'extérieur est très intéressant car il montre comment que la controverse français est perçue à l'étranger. L'auteur est clairement du côté des VTC ici, puisque ce site est porté sur les applications iPhone et défend ici Uber, qui est un partenaire. Cependant, cela montre quand même que des compagnies de VTC qui peuvent être internationales sont touchées par cette controverse.

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : NouvelObs.com
Références des articles
Brunet, E., Maruani, A. « "Hep, taxi !" On a levé le bras. Et on a attendu. Attendu. Attendu. ». <i>Le Nouvel Obs</i> , 05/11/2013
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://tempsreel.nouvelobs.com/video/20131105.OBS3898/hep-taxi-on-a-leve-le-bras-et-on-a-attendu-attendu-attendu.html
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Test réel de l'attente des taxis dans différents endroits stratégiques et à différentes heures dans Paris
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Temps d'attente des taxis trop important. Cause majeure : le nombre trop faible de taxis qui circulent. D'où quelques initiatives de la mairie pour y remédier : 1000 plaques gratuites par exemple, pour rassurer les taxis craignant l'invasion des VTC. Le déplacement des taxis dans la ville n'est que trop peu favorisé (couloirs, stations).
Les principaux arguments
Consommateurs non contents : les taxis restent trop longs à attendre, d'où l'attrait des VTC notamment.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« On ne pourra jamais mettre assez de taxis pour combler le vide des heures de pointe. Rajouter 5.000 taxis, ça pourrait déséquilibrer la profession, mais là c'est un bon compromis, et l'obligation de travail de nuit rétablit l'équilibre. Ca devrait réduire l'attente. »

Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse)
Argumentation: consommateur contre chauffeurs de taxi, ceux ci se justifiant de la difficulté de trouver un taxi dans Paris. L'auteur ne donne pas son point de vue sur la question

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : FrenchWeb.fr
Références des articles
La Rédaction de FrenchWeb. « <i>Uber enterre la hache de guerre avec les taxis parisiens</i> ». FrenchWeb.fr, 23 aril 2013
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://frenchweb.fr/uber-enterre-la-hache-de-guerre-avec-les-taxis-parisiens/110275
Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
Idées nouvelles décrivant une nouvelle face de la controverse
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
Première collaboration entre une entreprise de VTC, Uber, et les taxis parisiens. Uber accepte de partager sa technologie de réservation (appli mobile) avec une soixantaine de taxis parisiens qui viendront travailler en collaboration avec Uber dans une nouvelle « taxis ».

Les principaux arguments
Patron d'Uber France : il préfère être capable de contrôler cette la concurrence des taxis en interne au sein même de leur entreprise
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
« Nous avons souhaité répondre à une certaine demande formulée par nos utilisateurs, qui souhaitaient avoir accès à un service innovant et pratique mais à des prix plus accessibles » + « Nous préférons être capables de contrôler cette cannibalisation en interne au sein même de notre écosystème que de voir partir des utilisateurs ailleurs ».
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
Pas de position des auteurs dans l'article, article factuel

★★★

Nom de la base de données interrogée ou du site du journal : metronews.fr
Références des articles
Perrotin, David. « Taxis Parisiens : les raisons de la grève », metronews.fr, 13/01/2014
URL ou DOI des références (si document numérique)
http://www.metronews.fr/paris/en-guerre-contre-les-vtc-les-taxis-ont-ils-raison-de-faire-greve-lundi-13-janvier/mnaj!C7XZjITvQRnvc/

Pourquoi avez-vous choisi cet article ?
C'est un article sur les raisons avancées par les taxis pour leur grève, ce qui permet de connaître leurs réclamations.
Contenu (idée centrale ou objet du texte)
5 syndicats de taxis appellent une grève à Paris lundi 14/01/2014, en réponse à la hausse de la TVA et l'essor des VTC. L'article recense les différences, notamment sur la formation et les prérequis, entre les VTC et les taxis.
Les principaux arguments
Les taxis manifestent pour montrer la rigidité de leur système, contre la souplesse des VTC, malgré la loi nouvellement entrée en vigueur des 15min : licence coûteuse, formation onéreuse, etc.
Citations : noter quelques citations particulièrement significatives qui pourront être utiles dans votre travail
" Cinq syndicats (CFDT, CGT, FO, SDCTP et CST), appellent donc à une grève lundi 13 janvier à Paris contre la 'tendance' des chauffeurs privés et la hausse de la TVA"
Commentaires (points de vue critique, questions non abordées, position des auteurs dans la controverse...)
Le point de vue semble assez objectif : l'auteur fait l'effort de relater les propos des taxis en grève, et de recenser les formalités pour devenir taxi, montrant la difficulté de la tâche. Cependant, il intègre aussi l'avis et les propos d'un gérant de VTC, de manière objective.

4. Sites ou pages web

4.1 Analyse générale

- Les sites principaux
 - Nous avons choisi principalement des sites laissant la parole aux usagers, car ils ne sont pas représentés, ou aux taxis, afin de savoir les avis de chaque côté de la barrière, et de voir ce que les uns pensent des autres.
- Quelle répartition des sites
 - 4 sites donnant la voix aux taxis/ 2 sites défendant les utilisateurs
 - Un blog de consommateurs
 - 4 sites d'institutions
- Commentaires sur la présence de la controverse sur le web
 - On a d'un côté les taxis, largement prédominant, de l'autre les consommateurs, qui ne s'expriment pas beaucoup. Les entreprises sont encore moins présentes mais les lettres ouvertes des entrepreneurs sont cependant nombreuses.
 - Il n'y a que très peu de liens voire pas du tout, le débat ne donne pas vraiment lieu à des sites sur le sujet, ce ne sont que les sites existants qui sont prédominants (les syndicats taxis en particulier).

4.2 Analyse spécifique de site (au moins un par membre du groupe)

- **Nom du site et URL** : Association des Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France - <http://www.aut-idf.org/>
- **Type** de site : site institutionnel
- **Pourquoi l'avoir choisi** ? Il représente la voix des usagers, principaux perdants dans l'affaire et qui ont rarement la voix
- Quel est son **auteur** (individu, collectif, anonyme), comment se situe-t-il (s'il le fait) dans la controverse ? Qui est propriétaire ou webmaître ? Qui l'anime ?

L'AUT regroupe les adhérents franciliens (personnes morales ou physiques) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises. Elle est membre du Conseil National de la Consommation, de France Nature Environnement et de la Fédération Européenne des Voyageurs. L'AUT est elle-même membre d'Ile-de-France Environnement.

Elle représente, dans la controverse, la voix des usagers vis-à-vis du manque de taxi.

- Quels sont les **contenus** proposés ? Et surtout quelles positions défendent-ils, comment définissent-ils leur intervention ? Il fournit des enquêtes auprès des usagers ou des études (TAXIS PARISIENS : un service à améliorer). Leur position se veut neutre mais ils défendent les usagers et sont donc critiques vis-à-vis des taxis qui ne remplissent pas efficacement leur rôle.
- **A qui s'adresse le site** ? (implicitement ou explicitement). Qui le cite ? Le site s'adresse à tout le monde, aussi bien aux usagers qu'aux politiques en proposant des améliorations possibles au système de transport.
- **Quelques apports intéressants du site, principaux arguments des auteurs** :

- **Extraits, citations ou illustrations à retenir** (qui pourront être utiles au moment de votre propre rédaction)
 - **Sources et preuves :**
 - le site s'appuie sur des documents scientifiques, plus précisément des études pour améliorer le système des taxis, ainsi que des enquêtes auprès des usagers.
 - le site ne propose pas d'espace de débat à proprement parler mais contient une rubrique débat où se trouve le débat d'actualité sur les transports et permet de réagir aux articles
 - Site peu ergonomique avec peu d'activité mais des articles et enquêtes uniques et pertinentes
-

- **Nom du site et URL** L'Officiel du Taxi <http://www.officiel-taxi.fr>
- **Type** de site : site de presse professionnelle
- **Pourquoi l'avoir choisi ?** Il regroupe des informations centrées sur les taxis et qui leur sont destinées.
- Quel est son **auteur** L'auteur est anonyme, et la rédaction des articles doit être collective. Le site est réalisé par Agence Web Conseil, hébergé par PLANET-WORK, édité par Promotion Presse Internationale dont le directeur de publication est Christian GUY.
- Quels sont les **contenus** proposés ? Le site propose principalement les actualités de la profession des taxis et synthétise l'opinion du grand public. Il met aussi à disposition des petites annonces de chauffeurs et organise des sondages.
- **A qui s'adresse le site ?** Le site s'adresse principalement aux chauffeurs de taxis. Il ne prend pas vraiment part à la controverse mais est le miroir de l'opinion que peuvent avoir les taxis.
- **Sources et preuves :**

- Le site ne donne pas vraiment d'avis personnels, mais met plutôt à disposition des articles de presse.
 - site propose un espace de blogs où poser des questions.
 - L'esthétique du site est acceptable. Les informations mises à disposition des chauffeurs sont utiles.
-

- **Nom du site et URL** FNAT (Fédération Nationale des Artisans du Taxi) <http://www.artisan-taxi.com>
- **Type** de site : site de fédération
- **Pourquoi l'avoir choisi ?** Il s'agit d'un acteur majeur de la controverse, qui possède un parti pris marqué.
- Quel est son **auteur** L'auteur est collectif, il s'agit de la fédération. L'identité du webmestre n'est pas indiquée.
- Quels sont les **contenus** proposés ? Le site donne principalement des informations sur les actions de la FNAT et des liens vers un organisme de formation pour devenir taxi, tout en faisant la présentation d'un magazine destiné aux taxis.
- **A qui s'adresse le site ?** Le site s'adresse surtout aux chauffeurs de taxis (ou éventuellement à ceux qui cherchent à le devenir). Il prend part à la controverse en présentant les taxis comme une profession à défendre, ce qui sous-entend qu'elle est exposée à un danger majeur. Cependant, il ne donne pas d'arguments concrets, et se contente d'attirer l'attention des lecteurs sur le fait que les VTC sont la principale menace.
- **Sources et preuves :**
 - Le site ne donne pas vraiment d'avis personnel mais met expose le point de vue de la fédération.
 - Le site ne propose pas d'espace de débat, il donne simplement des coordonnées pour ceux désirant obtenir de plus amples informations.

- L'esthétique du site est bonne, mais celui-ci est très peu fourni. Il s'agit juste d'une plateforme censée donner plus de visibilité à la fédération.

-
- **Nom du site et URL :** Site de l'UNIT: <http://www.unit-taxi.fr/index.php?action=accueil>
 - **Type de site :** site d'un des principaux syndicats de chauffeurs de taxi.
 - **Pourquoi l'avoir choisi ?** Parce qu'il permet d'avoir l'opinion des chauffeurs sur la controverse.
 - **Quel est son auteur**
Il n'y a pas d'indices sur les auteurs, il s'agit d'articles non signés.
 - **Quels sont les contenus proposés ?**
Il propose des enquêtes de satisfaction, des conseils d'utilisation ...
 - **A qui s'adresse le site ?** Il s'adresse principalement aux usagers des taxis.
 - **Quelques apports intéressants du site, principaux arguments des auteurs**
Il permet d'avoir la position des chauffeurs de taxi sur la controverse, notamment en ce qui concerne la satisfaction du client.
 - **Sources et preuves :**
 - le site appuie-t-il ses affirmations sur un récit personnel (et alors de quel point de vue), des récits de vie, des publications scientifiques, des articles de presse
 - il appuie ses preuves sur des enquêtes réalisées par leurs soins.
 - y a-t-il mobilisation collective ? si oui, sous quelle forme
 - le site propose-t-il des espaces de débat ? Non.

- Évaluation de la « qualité » du site : de son ergonomie, de la valeur de ses contenus, de leur utilité pour les lecteurs qu'il vise, etc.
 - plutôt intuitif d'utilisation, il donne des réponses claires et concises.
-

- **Nom du site et URL :**

FI75, <https://www.facebook.com/Fti75FederationDesTaxisIndependants>

- **Type de site :** s'agit-il d'une page personnelle, d'un blog, d'un forum, d'un site institutionnel... ?

Il s'agit de la page de communication interne et externe (lettre ouverte, annonce et banderoles syndicales, mais aussi notes et messages pour tous les membres).

- **Pourquoi l'avoir choisi ?**

J'ai choisi ce site car il est au cœur de la controverse, côté taxi. En effet, je pense que prendre le site même du syndicat des taxis de Paris permet de voir ce au plus proche ce qu'ils pensent et disent, ainsi que leurs réactions à divers événements.

- Quel est son **auteur** (individu, collectif, anonyme), comment se situe-t-il (s'il le fait) dans la controverse ? Qui est propriétaire ou webmaître ? Qui l'anime ? [en plus du nom, préciser qualité, sphère d'influence, présentation...]

A priori, majoritairement ces deux personnes :

Président de la FTI75 Mr Ahmed SENBEL

Vice-président de la FTI75 Mr Djamel AIDOUNE

- Quels sont les **contenus** proposés ? Et surtout quelles positions défendent-ils, comment définissent-ils leur intervention ?

Ils défendent clairement l'intérêt des taxis représentés par ce syndicat. Par conséquent, on y retrouve la lettre ouverte au Premier Ministre, ainsi que la réponse scannée, les différentes affiches d'appels à la grève, etc.

- **A qui s'adresse le site ?** (implicitement ou explicitement). Qui le cite ? Comment se situe-t-il dans la controverse?

Je pense qu'il est destiné d'abord comme moyen de partage entre les membres du syndicat, mais aussi, la page étant publique, comme vitrine extérieure pour toute personne s'y intéressant.

- **Quelques apports intéressants du site, principaux arguments des auteurs**

J'y ai trouvé une lettre au Premier Ministre, ainsi que la réponse scannée complète.

On y trouve de plus les affiches de grèves et d'appels à la grève, et par conséquent les revendications du syndicats sur papier.

- **Sources et preuves :**

- Le site, fortement biaisé, s'appuie sur des récits et ressentis de tous ses membres.
- Le site avance ces arguments, mais le débat n'a pas lieu directement ici. En revanche, on peut y constater la mobilisation collective avec les grèves.
- Pour la qualité, il faut tout de même prendre tout le contenu avec des pincettes, car il s'agit d'un site syndical.

-
- **Nom du site et URL :**

J'aime les taxis, <http://jaimelstaxis.tumblr.com/>

- **Type de site :** s'agit-il d'une page personnelle, d'un blog, d'un forum, d'un site institutionnel... ?

Blog/forum

- **Pourquoi l'avoir choisi ?**

Il introduit un nouvel acteur, qui introduit l'avis et la voix des consommateurs.

- Quel est son **auteur** (individu, collectif, anonyme), comment se situe-t-il (s'il le fait) dans la controverse ? Qui est propriétaire ou webmaître ? Qui l'anime ? [en plus du nom, préciser qualité, sphère d'influence, présentation...]

Collectif. Il montre que la régulation des taxis n'est pas effective car de nombreux consommateurs sont mécontents de leur expérience avec les taxis.

- Quels sont les **contenus** proposés ? Et surtout quelles positions défendent-ils, comment définissent-ils leur intervention ?

Anecdotes d'expérience avec des taxis auxquelles on peut répondre et que l'on peut partager.

La plupart des anecdotes

- **A qui s'adresse le site ?** (implicitement ou explicitement). Qui le cite ? Comment se situe-t-il dans la controverse?

Aux consommateurs et usagers de taxis. Il formule leurs avis : globalement, il n'y a pas assez de taxis et ceux ci ne répondent pas aux critères des usagers.

- **Quelques apports intéressants du site, principaux arguments des auteurs :**

Si tous les anecdotes sont rassemblées en un point et le site devient populaire, celui-ci influencera peut être la communauté des taxis pour améliorer la qualité de leur service.

- **Extraits, citations ou illustrations à retenir** (qui pourront être utiles au moment de votre propre rédaction) :

« Un soir en rentrant d'une soirée, on prend un taxi : "Fontenay-sous-Bois s'il vous plaît !" Il prend des chemins qu'on ne connaît pas, on lui demande "Mais vous passez par où, là, exactement ?" Ah, il ne peut pas nous répondre, il ne parle pas français - c'est pas grave, on fait confiance... Arrivés devant le panneau "Aulnay-sous-Bois", il nous dépose ! "Ah bah non, FONTENAY-sous-Bois !" -Connais pas.

Bon, on va en appeler un autre... »

- **Sources et preuves :**

- le site appuie-t-il ses affirmations sur un récit personnel (et alors de quel point de vue), des récits de vie, des publications scientifiques, des articles de presse

Récits personnels tirés de la vie quotidienne donc rempli de subjectivité

- y a-t-il mobilisation collective ? si oui, sous quelle forme

Oui, les utilisateurs laissent des commentaires entre eux sur les différentes anecdotes.

- le site propose-t-il des espaces de débat ?

Non

- Évaluation de la « qualité » du site : de son ergonomie, de la valeur de ses contenus, de leur utilité pour les lecteurs qu'il vise, etc.

Ergonomie= 10/10, Contenus = 7/10 (car subjectif), utilité=3/10 (divertissement principalement)