

**Avis N° 2007-AV-02**  
**du**  
**Conseil de la concurrence**  
**du 15 novembre 2007**  
**relatif à une demande d'avis de Monsieur le Ministre de l'Economie et du**  
**Commerce extérieur concernant l'application de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17**  
**mai 2004 relative à la concurrence au marché des services de taxis**

Le Conseil de la concurrence

Vu la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence ;

Vu la demande d'avis de Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur du 19 septembre 2007 ;

Après avoir consulté l'Inspection de la concurrence ;

présente les observations qui suivent :

### **Contexte**

1. Par courrier du 19 septembre 2007, le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur a sollicité l'avis du Conseil de la concurrence relativement à un projet de règlement grand-ducal portant fixation des prix des courses en taxi qui serait à adopter à la suite d'une modification de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence pour tenir compte du nouveau cadre législatif qui serait créé par suite de cette modification. La demande d'avis porte plus spécialement sur la question de savoir si la clientèle des taxis est à considérer comme clientèle captive qui ne pourrait pas à ce titre

bénéficiaire des avantages du marché, ce qui justifierait alors une fixation de prix sur base de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence.

A cette demande d'avis étaient joints les documents parlementaires relatifs au projet de loi N° 5683 portant modification de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence (arrêté grand-ducal de dépôt avec le texte du projet de loi et l'exposé des motifs, avis de la Chambre des métiers, avis du Conseil d'Etat, avis de la Chambre de commerce), ainsi qu'un projet de règlement grand-ducal à adopter le cas échéant sur base de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence.

**2.** L'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence instaure le principe de la fixation des prix par le libre jeu de la concurrence. En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de cette loi, l'intégralité de ses dispositions, y compris donc l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, s'applique à toutes les activités économiques, sauf disposition législative contraire. Ces deux dispositions légales doivent être appliquées en ce sens que tous les prix des produits et services négociés sur les marchés sont fixés par le jeu de la concurrence, à l'exception de ceux pour lesquels une disposition légale claire et précise en dispose autrement.

La loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence contient elle-même de telles dispositions dérogatoires. Certaines visent de façon globale tous les secteurs économiques, mais voient leur champ d'application limité aux situations de problèmes structurels (article 2, alinéa 2) ou conjoncturels (article 2, alinéa 3). D'autres visent des secteurs économiques spécifiques et clairement identifiés : produits pétroliers (article 2, alinéa 4), produits pharmaceutiques et courses de taxis (article 2, alinéa 5). Ces dispositions légales, après avoir fixé le principe de la dérogation à la fixation des prix par le libre jeu de la concurrence, abandonnent la fixation des modalités de détail à des règlements grand-ducaux.

**3.** Le projet de loi N° 5683 portant modification de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence vise à modifier cet agencement par la suppression de la référence expresse au secteur des courses de taxis, en arguant qu'il n'existe pas de motif de politique générale pour soumettre ce marché particulier à un régime légal de fixation des prix.<sup>1</sup>

D'après les auteurs du projet de loi, les courses de taxis devraient par contre être appréciées au regard de la disposition dérogatoire de l'article 2, alinéa 2 de la loi par référence à la notion de l'insuffisance de concurrence sur ce marché. Ainsi, ils suggèrent de procéder, suite au vote et à la promulgation du projet de loi N° 5683, à l'adoption d'un règlement grand-ducal prenant expressément appui sur l'article 2, alinéa 2.

Dans la mesure où un règlement grand-ducal pris dans ces conditions doit précisément motiver les circonstances qui justifient son intervention au regard des termes de la loi, Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur a saisi le Conseil de la concurrence avec la question de savoir si le marché de courses de taxi répond aux critères

---

<sup>1</sup> Le projet de loi cherche encore à clarifier certains aspects juridiques qui font actuellement débat par rapport à la question de savoir si le non-respect de la réglementation des prix est pénalement répréhensible au regard de la teneur actuelle de la loi. Ces aspects ne concernent pas la demande d'avis dont est saisi le Conseil de la concurrence.

énoncés par l'article 2, alinéa 2 afin de permettre une régulation des prix par voie de règlement grand-ducal.

4. A titre liminaire, et dans la mesure où la demande d'avis se réfère expressément à la notion de « clientèle captive », il y a lieu de préciser qu'il faut entendre par client captif celui qui n'a pas le choix de son fournisseur, mais qui est contraint de s'approvisionner auprès d'une entreprise déterminée. Cette contrainte peut être de nature contractuelle, légale, technologique, politique, douanière ou économique. En tout état de cause, elle restreint ou supprime le choix du consommateur/client, et partant le jeu de la concurrence. L'existence de circonstances engendrant la création d'une clientèle captive empêche partant les consommateurs/clients de bénéficier des avantages du marché.

### **Le marché des services de taxis**

5. La loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis définit ces derniers comme étant des transports publics occasionnels rémunérés de voyageurs effectués au moyen de véhicules automobiles à personnes d'une capacité comprise entre quatre et huit personnes, y non inclus le conducteur.

6. Par une approche empirique, on peut relever que le marché des courses de taxis présente deux segments, qui sont fonction des circonstances dans lesquelles les consommateurs ont recours à ces services.

Le premier segment englobe les besoins qui étaient prévisibles et dont la satisfaction a pu être planifiée au préalable. Tel est le cas par exemple des déplacements prévus de longue date (visite médicale, trajet vers une gare ou l'aéroport, rendez-vous professionnel, ...). Sur ce segment, on peut admettre qu'il existe *a priori* une liberté de choix au profit des consommateurs, qui peuvent se renseigner au préalable sur la disponibilité du loueur de taxis, sur la qualité de son service et sur les tarifs appliqués. Le recours aux services de taxis dans ces cas de figure se fait essentiellement sur commande, orale (téléphone, contact personnel) ou écrite (courrier, fax, courriel).

Le second segment concerne les besoins imprévus ou dont la satisfaction n'a pas pu être organisée ou n'a dans les faits pas été organisée au préalable (déplacements d'urgence, arrivée à la gare ou à l'aéroport depuis l'étranger, participation à un événement dont la fin n'a pas pu être prévue avec précision, panne ou accident...). Sur ce segment, il est *a priori* moins évident quel le consommateur puisse bénéficier d'un réel choix. Devant agir dans l'urgence ou dans l'ignorance des particularités locales, il est en règle générale tenté d'avoir recours au premier service qui s'offre à lui, sans qu'il n'ait le temps ou la possibilité de comparer effectivement plusieurs offres. Face à une telle situation, le consommateur se rabat en règle générale aux services qui sont offerts dans les stations de taxis, et parfois sur une commande téléphonique.

## **La réglementation des services de taxis**

**7.** Les services de taxis sont régis par la loi précitée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis, qui instaure une compétence partagée entre l'Etat et les communes. Ces dernières sont compétentes pour réglementer les services de taxis par rapport aux seuls exploitants de taxis, tandis que l'Etat est compétent pour régir les droits et devoirs des conducteurs de taxis (arrêt de la Cour d'appel administrative du 29 septembre 1998, N° 10626C du rôle).

Les compétences réservées à l'Etat ont été mises en œuvre par un règlement grand-ducal du 27 mars 1997, modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Ce règlement grand-ducal a modifié les articles 55 à 57 et l'article 79 de l'arrêté grand-ducal de 1955, en fixant essentiellement les conditions d'équipement auxquelles doivent répondre les véhicules utilisés aux fins des services de taxis (article 55 de l'arrêté grand-ducal), ainsi que les droits et obligations des chauffeurs de taxis (article 56 de l'arrêté grand-ducal).

Les compétences communales relatives aux exploitants de taxis sont définies aux articles 3 et 4 de la loi précitée de 1997, l'autorité étatique étant appelée à suppléer les carences éventuelles d'une commune. Ces compétences portent essentiellement sur les autorisations à délivrer aux entrepreneurs de taxis.

**8.** A l'effet de se faire une idée sur les suites qui ont été réservées à ces dispositions légales, le Conseil de la concurrence s'est enquis auprès d'un certain nombre de communes du centre (Luxembourg, Sandweiler, Hesperange, Leudelange, Bertrange, Strassen, Walferdange), du Sud (Bettembourg, Dudelange, Kayl, Schifflange, Esch/Alzette, Sanem, Differdange, Pétange), du Nord (Ettelbrück, Diekirch, Schieren, Colmar Berg, Bissen, Mersch), de l'Est (Echternach, Grevenmacher, Remich, Mondorf, Junglinster) et de l'Ouest (Steinfort, Mamer) sur l'existence et le contenu d'un règlement communal sur le service des taxis. Cet échantillon couvre notamment les 11 communes les plus peuplées du pays (Luxembourg, Esch/Alzette, Differdange, Dudelange, Pétange, Sanem, Hesperange, Bettembourg, Schifflange, Kayl, Ettelbrück).

La commune de Niederanven ayant renoncé à exercer son pouvoir de réglementation des services de taxis à l'aéroport de Luxembourg, un règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport de Luxembourg a été adopté. Celui-ci a été modifié par règlement grand-ducal du 15 janvier 2003.

Les dispositions contenues dans les différents règlements communaux, et dans une certaine mesure dans le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997, sont largement similaires, sinon identiques (l'ensemble de ces règlements sont désignés par la suite comme étant les règlements d'application locale). A cet égard, il est encore à noter qu'il résulte de différents textes que les Ministères des Transports et de l'Intérieur avaient fait parvenir un règlement type aux communes.

**9.** L'examen combiné de la loi du 18 mars 1997, de l'article 56 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 et des différents règlements d'application locale

conduit à relever que le dispositif légal et réglementaire ne permet pas l'exercice du libre jeu de la concurrence :

- La limitation du nombre de concurrents

L'article 3, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 18 mars 1997 permet aux communes de régler le nombre maximum de taxis.

En l'espèce, tous les règlements d'application locale dont le Conseil a pu prendre inspection ont fait fruit de cette faculté et ont introduit une limitation du nombre d'autorisations pouvant être délivrées par les autorités compétentes. Le détail est indiqué dans le tableau annexé.

- La limitation géographique de la zone de prise en charge au détriment des concurrents  
L'article 5 de la loi du 18 mars 1997 interdit expressément aux entreprises de taxis de charger des passagers sur le territoire d'une commune qui a délivré des autorisations pour la prestation de services de taxis lorsqu'ils ne sont pas titulaires d'une autorisation délivrée par cette commune.

Il n'est fait exception à cette règle que dans deux cas de figure. Le premier vise la situation des communes qui n'ont pas adopté de règlement régissant les services de taxis : dans ce cas, tout taxi peut librement prendre en charge des clients sur le territoire de ces communes. Le second concerne les courses qui sont commandées par écrit ou par téléphone. Dans ce cas de figure, un taxi ne disposant pas d'autorisation de la part d'une commune est autorisé à charger des clients qui ont passé une telle commande sur le territoire de cette commune. Il lui reste cependant toujours interdit d'emprunter les emplacements et couloirs réservés par cette commune aux taxis autorisés par elle.

Le même régime juridique est rappelé par l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 5 de la loi du 18 mars 1997 et par l'article 56, paragraphe 3 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955.

Au niveau local, il trouve son prolongement dans les règlements d'application locale qui réservent l'accès aux stationnements ou couloirs réservés aux taxis à ceux qui sont titulaires d'une autorisation d'exercer l'activité sur le territoire visé par les règlements respectifs. Tous les règlements d'application locale inspectés contiennent une telle règle (voir le tableau en annexe).

Comme le pouvoir réglementaire pour organiser les services de taxis a été confié aux communes, la réglementation des services de taxis est morcelée et le marché géographique couvert par les entreprises de taxis autorisées est limité à la commune au titre de laquelle elles détiennent une autorisation, respectivement à l'aéroport de Luxembourg.

En d'autres termes, les entreprises de taxis ne peuvent librement prendre en charge des clients selon n'importe quelle modalité (c'est-à-dire sur les emplacements réservés, sur commande ou sur appel dans la rue) uniquement dans les communes au titre desquelles ils détiennent une autorisation. Dans les autres communes pourvues d'une réglementation des services de taxis, ils ne peuvent intervenir que sur commande. Dans les communes dépourvues de réglementation afférente, elles peuvent intervenir soit sur commande, soit le cas échéant sur appel dans la rue (les emplacements spécifiques sont par hypothèse inexistants). La réalité démontre

cependant que le nombre de communes dépourvues de réglementation des services de taxis est limité<sup>2</sup>.

Le champ d'activité des entreprises de taxis subit donc une restriction territoriale.

- La limitation géographique de la zone de prise en charge au détriment du choix des consommateurs  
Aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, alinéas 5 et 7 de la loi du 18 mars 1997, les clients ne peuvent monter dans les taxis que sur les emplacements de stationnement spécialement réservés à cet effet aux taxis. L'article 56, paragraphe 4, point a) de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 confirme cette limitation par une disposition à l'égard des conducteurs de taxis<sup>3</sup>.  
Tous les règlements d'application locale inspectés confirment cette restriction en faisant interdiction aux chauffeurs de taxis de s'arrêter ailleurs que sur les emplacements réservés, si cet arrêt a pour but d'offrir leurs services ou d'attendre une commande par radio-téléphone (voir le tableau en annexe).
- La suppression réglementaire de tout choix au profit du consommateur lors d'une prise en charge dans les emplacements réservés  
Pratiquement tous les règlements d'application locale font obligation aux voyageurs et aux conducteurs de respecter le système de la tête de file ou du premier taxi disponible (voir le tableau en annexe)<sup>4</sup>.  
Cette règle a pour conséquence de priver de tout choix le client qui désire monter dans un taxi dans une station : il est obligé de prendre le taxi stationné en tête de file. Dans ce cadre, on peut dès lors parler de clientèle captive.
- La suppression en fait de tout choix au profit du consommateur lors d'une prise en charge en dehors des emplacements réservés  
Le client qui se trouve à une distance inférieure à 50 mètres d'une station de taxi est donc obligé de se rendre jusqu'à celle-ci et d'y monter dans le taxi de tête de file.  
Le client qui se trouve à une distance supérieure à 50 mètres de toute station de taxi est en principe libre d'arrêter tout taxi qui viendrait à passer à proximité afin d'y monter. Cette faculté ne lui confère cependant pas pour autant le choix de son fournisseur. Il serait en effet illusoire de s'attendre à ce que le client arrête un taxi, s'enquière des tarifs et de la qualité du service pour décliner l'offre et attendre le passage du prochain taxi et de recommencer la même opération. En fait, il est plus probable qu'en règle générale, les clients montent dans le premier taxi qui croise leur chemin. Là encore, on peut donc admettre que la clientèle qui a recours à un taxi dans la rue est captive.

---

<sup>2</sup> Sur les 26 communes ayant réagi à la demande de renseignements du Conseil de la concurrence, seules cinq ne disposent pas de règlement sur les services de taxis.

<sup>3</sup> Cette restriction cesse seulement lorsque la prise en charge s'effectue à une distance d'au moins 50 mètres de toute station de taxis.

<sup>4</sup> Sur les 22 règlements d'application locale consultés, seules quatre communes n'ont pas introduit cette règle. Il faut cependant relever qu'une telle règle serait de toute évidence dépourvue de sens pour la commune de Schiffange, qui délivre une autorisation au plus. Elle ne présentait pas non plus d'intérêt pour la commune de Walferdange lorsque celle-ci limitait le nombre d'autorisations à une, et présente peu d'intérêt à l'heure actuelle sous un régime plafonnant le nombre d'autorisations à deux. Les cas des villes de Esch/Alzette et de Dudelange constituent donc les seules exceptions notables.

## **Appréciation**

**10.** L'industrie du taxi peut être considérée comme constituant un service d'intérêt collectif utilisant la voie publique. Les taxis font partie de la chaîne de mobilité et jouent un rôle dans l'articulation des différents moyens de transports en commun. Ils servent tant les besoins des résidents, pour leurs besoins privés et professionnels, que des voyageurs de passage, que ce soit en déplacement touristique ou professionnel. En fonction de considérations tirées de la commodité des usagers et de la sécurité de la circulation sur les voies publiques, l'activité peut le cas échéant être soumise à des dispositions législatives et réglementaires qui font obstacle à ce que le prix de chaque course puisse être débattu sur la voie publique. Dès lors, la réglementation de l'activité des taxis par les pouvoirs publics n'est généralement pas motivée par un objectif de concurrence, mais par la recherche d'une certaine stabilité de ce service d'intérêt collectif.

Dans le cadre de cette réglementation, l'autorité publique dispose de plusieurs instruments : la définition des zones géographiques pertinentes, la régulation du nombre de concurrents au sein de ces zones, la cohérence des règles de prise en charge dans une même zone, le niveau global et la structure du tarif. Ces instruments sont interdépendants et complémentaires (voir en ce sens avis N° 87-A-01 du Conseil de la concurrence français du 18 mars 1987 relatif à la réglementation des courses de taxi et avis N° 04-A-04 du Conseil de la concurrence français du 29 janvier 2004 relatif à une demande de la Fédération nationale des taxis indépendants concernant la réglementation de l'activité des taxis).

**11.** Réglementation et concurrence ne sont pas nécessairement antinomiques et il peut être possible d'examiner les réglementations dans le sens d'une meilleure concurrence entre les taxis. Les termes limités de la demande d'avis n'amènent cependant pas le Conseil à se pencher de façon approfondie sur l'ensemble de ces éléments. Qu'il soit simplement permis de soulever en termes généraux deux aspects. Le premier concerne la question de savoir sur quels critères ont été déterminés les nombres d'autorisations dans les différentes zones territoriales et si le résultat, à le supposer approprié il y a dix ans, correspond toujours au résultat recherché. Le second amène à s'interroger sur la question de savoir si l'étendue du territoire communal constitue une zone économique pertinente pour le fonctionnement d'un service de taxis.

**12.** Les termes de la demande d'avis conduisent par contre le Conseil à considérer la situation législative et réglementaire existante comme donnée invariable.

Avec ce constat en mémoire, il faut vérifier si le marché des services de taxis remplit les conditions de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence (« ... concurrence par les prix [est] insuffisante ... en raison, soit de la structure du marché, soit d'une impossibilité pour la clientèle de bénéficier des avantages du marché, soit de dispositions législatives ... ») pour ouvrir la voie à une réglementation des prix.

Or, le Conseil retient que tel est le cas. Les diverses restrictions imposées par voie législative et/ou réglementaire ont en fin de compte pour effet de limiter à tous les niveaux le jeu de la concurrence par les prix.

**13.** D'une part, ces restrictions ont pour effet de fermer l'accès au marché à un certain nombre de professionnels. Cette fermeture résulte de la limitation du nombre d'autorisations délivrées pour une étendue de territoire définie. A partir du moment où le contingent fixé par la voie réglementaire est épuisé, le marché est fermé à tout nouvel entrant. Il y a une barrière à l'entrée.

D'autre part, ces restrictions ont pour effet d'opérer des cloisonnements géographiques et de limiter l'accès aux parties du marché aux entreprises de taxis qui détiennent une autorisation pour une autre partie. Cette limitation résulte du fait que les entreprises de taxis qui détiennent une autorisation pour une étendue territoriale, i.e. une commune, ne sont pas autorisées à utiliser les emplacements spécifiques aménagés dans une autre étendue territoriale, i.e. une autre commune. Cette limitation est aménagée seulement par le fait qu'ils sont autorisés à prendre en charge des clients sur le territoire d'autres communes lorsque celles-ci ne disposent pas de règlement sur les services de taxis, respectivement lorsqu'ils interviennent sur commande.

Ainsi, la pression concurrentielle pesant sur les entreprises de taxis en provenance de leurs concurrents potentiels détenant une autorisation délivrée par une autre commune est limitée.

Finalement, les restrictions existantes ont pour effet de limiter le libre choix des consommateurs dans un certain nombre de situations dans lesquelles la clientèle peut être qualifiée de captive. Ayant besoin d'un moyen de locomotion dans l'immédiat, les clients qui se présentent dans une station de taxis sont obligés à avoir recours au taxi stationné en tête de file. Les conditions factuelles qui prévalent lors d'une prise en charge dans les rues en dehors des emplacements de taxis font que là encore, les clients ne peuvent en pratique exercer de choix.

Ainsi, la pression du choix émanant des consommateurs et pouvant peser sur les entreprises de taxis est limitée.

**14.** L'ampleur de ces restrictions et de leurs effets est parfois mise en doute par l'affirmation que la clientèle des entreprises de taxis serait pour l'essentiel non captive, mais proviendrait majoritairement de commandes effectuées en avance, pour lesquelles les clients pourraient alors comparer les prix et la qualité, et prendre en compte à cet égard non seulement les entreprises de taxis de leur commune, mais de toute autre commune. Ainsi peut-on lire dans l'avis de la Chambre des Métiers relatif au projet de loi N° 5683 que « environ 90% des courses se font sur commande téléphonique auprès d'une entreprise de taxis ».

Le Conseil se doit de constater que les développements de la Chambre des Métiers ne précisent pas la provenance de ce chiffre, ni la méthodologie observée en vue de son établissement. Il serait par exemple particulièrement intéressant de savoir si le



pourcentage avancé se réfère au nombre de commandes effectuées ou au nombre de kilomètres prestés sur pareilles commandes, respectivement le chiffre d'affaire (qui n'est pas simplement fonction des kilomètres, mais d'autres suppléments : bagages, animaux, courses de nuit, courses à l'étranger, courses le dimanche) généré par de telles commandes.

L'Inspection de la concurrence signale l'existence d'un sondage effectué au courant de l'été 2006 auprès des clients de taxis, tout en relevant que les chiffres qui en résultent ne sont pas parfaitement pertinents pour le problème sous examen. Ce sondage a en effet été effectué auprès de la seule population résidente et la seule question qui s'approche de la problématique sous examen, portant sur les raisons qui pousseraient à prendre un taxi, s'adresse à tous les sondés, et non pas seulement à ceux qui ont effectivement eu recours à des services de taxi et ne permet donc pas de dégager de données concrètes relativement aux raisons effectives qui ont pu amener des clients effectifs à recourir aux services de taxis.

En l'état de ces constatations, ni le Conseil, ni l'Inspection ne disposent pour l'heure de données propres pour opérer une répartition entre les deux segments du marché.

**15.** Mais en tout état de cause, et abstraction faite de la répartition du marché entre ces deux segments, le Conseil tient à mettre en garde contre la tentation d'opérer une séparation entre les deux segments de marché en consacrant pour l'un la liberté des prix et en maintenant pour le second le régime de fixation des prix. Une telle approche risque aux yeux du Conseil de produire des conséquences préjudiciables à la couverture globale des besoins en services de taxis.

On risquerait en effet de voir que les entreprises de taxis favorisent le service au profit de la clientèle sur appel au détriment de la clientèle dans les stations de taxis. Un autre effet pervers serait celui de voir les entreprises de taxis ne plus occuper les emplacements réservés, mais de tenir leurs véhicules à disposition à proximité des grands centres de besoins (aérogare, gare, centres ville) pour les faire intervenir sur commande téléphonique (ce que les clients ne manqueraient pas de faire faute de véhicules disponibles sur les emplacements réservés) et faire valoir ainsi le droit au paiement du tarif libre. Même si cette pratique est d'ores et déjà prohibée par les textes, il paraît toutefois difficile de faire respecter cette interdiction.

**16.** Le Conseil précise finalement qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur le caractère approprié du niveau des tarifs actuellement fixés ou à fixer à l'avenir. Cette question n'est pas incluse dans la demande d'avis qui lui a été adressée, et en tout état de cause ne relève pas des missions générales d'une autorité de concurrence.

## **Conclusion**

**Le Conseil de la concurrence estime que l'état actuel de la législation et des caractéristiques du marché des services de taxis ne permet pas la libre fixation des**

**prix par le jeu de la concurrence et que partant ce marché remplit les conditions de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence de nature à permettre l'adoption d'un règlement grand-ducal fixant les prix ou les marges.**

Ainsi délibéré et avisé à Luxembourg en date du 15 novembre 2007.

(signé)  
Thierry HOSCHEIT  
Président

(signé)  
Christiane WEIDENHAUPT  
Conseiller

(signé)  
Jean-Claude WIWINIUS  
Conseiller

## Annexe : Tableau récapitulatif des règlements d'application locale consultés

|                 | Date du règlement d'application locale           | Nombre maximum de taxis  | Limitation de l'accès aux couloirs réservés dans une commune aux taxis autorisés par cette commune | Obligation de respecter le système de la tête de file | Interdiction de stationner sur la voie publique ailleurs que sur les emplacements réservés dans le but d'offrir les services |
|-----------------|--|--|--|---|--|
| <b>Aéroport</b> |  |  |  |   |  |
|                 | Règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 | Article 13 : 22 (peut être porté à 44 par le Ministre des Transports)  | Article 13, alinéa 3   | Article 13, alinéas 4 et 5                            | Article 13, alinéa 2   |
| <b>Centre</b>   |  |  |  |   |  |
| Luxembourg      | 8 février 1999                                   | Article 5: 150 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)   | Article 17, alinéa 3   | Article 19  | Article 17, alinéa 2   |
| Sandweiler      | absence de règlement                             |  |  |   |  |
| Hesperange      | 14 décembre 1998                                 | Article 5: 30 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)  | Article 17, alinéa 2   | Article 19  | Article 17, alinéa 1   |
| Leudelange      | 18 décembre 1998                                 | Article 5: 2   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Bertrange       | 8 novembre 2002                                  | Article 5: 30  | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Strassen        | 11 décembre 1998                                 | Article 5: 15 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)  | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Walferdange     | 4 décembre 1998, modifié le 10 décembre 2001     | Article 5: 1, augmenté à 2 en 2001   | Article 15, alinéa 2   | non   | Article 15, alinéa 1   |
| <b>Sud</b>      |  |  |  |   |  |
| Bettembourg     | 11 décembre 1998                                 | Article 5: 4   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Dudelange       | 11 décembre 1998                                 | Article 5 : 15 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins), réduit à 12 par le collège des Bourgmestre et échevins | Article 16, alinéa 2   | non   | Article 16, alinéa 1   |
| Kayl            | 3 décembre 1998                                  | Article 5: 2   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Schifflange     | 18 décembre 1998                                 | Article 5: 1   | Article 16, alinéa 2   | non   | Article 16, alinéa 1   |
| Esch/Alzette    | 24 novembre 2006                                 | Article 5: 54  | Article 14, alinéa 3   | non   | Article 14, alinéa 2   |
| Sanem           | 3 mai 2004                                       | Article 5: 10 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)  | Article 18, alinéa 2   | Article 20  | Article 18, alinéa 1   |
| Differdange     | 8 janvier 1999                                   | Article 5: 15  | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Pétange         | 13 mars 1998, modifié le 28 novembre 2005        | Article 5: 10, augmenté à 20 en 2005 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)                                   | Article 18, alinéa 2   | Article 20  | Article 18, alinéa 1   |
| <b>Nord</b>     |  |  |  |   |  |
| Ettelbrück      | 10 juillet 1998                                  | Article 5: 15 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)  | Article 17, alinéa 2   | Article 19 (pour les emplacements devant la gare)     | Article 17, alinéa 1   |
| Diekirch        | 10 juillet 1998, modifié le 7 octobre 1998       | Article 5 : 6 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)  | Article 18, alinéa 2   | Article 20  | Article 18, alinéa 1   |
| Schieren        | absence de règlement                             |  |  |   |  |
| Colmar Berg     | 2 décembre 1998                                  | Article 5: 2 (peut être réduit par le collège des Bourgmestre et échevins)   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Bissen          | absence de règlement                             |  |  |   |  |
| Mersch          | 8 avril 1998                                     | Article 5: 6   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| <b>Est</b>      |  |  |  |   |  |
| Echternach      | 14 décembre 1998                                 | Article 5: 6   | Article 16, alinéa 2   | non   | Article 16, alinéa 1   |
| Grevenmacher    | absence de réponse                               |  |  |   |  |
| Remich          | 25 novembre 1998                                 | Article 5: 2   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Mondorf         | 8 décembre 1998                                  | Article 5: 6   | Article 16, alinéa 2   | Article 18  | Article 16, alinéa 1   |
| Junglinster     | absence de règlement                             |  |  |   |  |
| <b>Ouest</b>    |  |  |  |   |  |
| Steinfort       | absence de réponse                               |  |  |   |  |
| Mamer           | absence de règlement                             |  |  |   |  |