

Projet de loi n° 8624 portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par
des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Avis de l’Autorité de la concurrence
du Grand-Duché de Luxembourg
N° 2026-AV-01

(16/04/2026)

SYNTHESE

L'Autorité **accueille favorablement** le projet de loi n° 8624 portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur, *sous réserve* notamment de l'**abolition immédiate du numerus clausus** et du **renoncement à l'introduction d'un plafond de licences pour les VLC**.

Selon l'Autorité, la déréglementation du secteur des services de taxis et l'homogénéisation du *level playing field* entre taxis et VLC sont susceptibles de **renforcer la concurrence** sur le marché concerné et d'**améliorer le bien-être économique**.

Les mesures envisagées par le projet de loi placent le consommateur au cœur des bénéfices attendus. Celui-ci pourra bénéficier d'une **concurrence intensifiée**, tant entre chauffeurs de taxi classique qu'entre chauffeurs de taxi et de VLC, ce qui a tendance à ramener les **tarifs à la baisse**, à créer **plus de transparence** et à contribuer à une **meilleure disponibilité** des véhicules, à un **temps d'attente réduit** et globalement à une **amélioration de la qualité des services**.

Les chauffeurs de taxi, pour leur part, pourront tirer de la déréglementation envisagée des **gains d'efficacité** et une **compétitivité renforcée face aux VLC**, notamment grâce à la **suppression des restrictions géographiques**.

I. CONTEXTE GENERAL ET OBJET DU PROJET DE LOI SOUS AVIS

1. Aux termes de l'article 64, paragraphe 1, de la loi modifiée du 30 novembre 2022 relative à la concurrence, l'Autorité de la concurrence (l'« Autorité ») émet un avis, de son initiative ou à la demande d'un ministre, sur toute question concernant le droit de la concurrence. Conformément à cette disposition, à la demande de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, l'Autorité émet le présent avis concernant le projet de loi n° 8624 portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur (le « projet de loi sous avis »).
2. Le projet de loi sous avis remplace le projet de loi n° 7762 modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, lequel a été retiré. Le Conseil de la concurrence, le prédécesseur de l'Autorité, s'était prononcé sur ce projet de loi par avis du 26 mai 2021¹. Il avait émis un avis favorable, notamment en saluant l'abolition du contingentement des licences de taxi, la suppression de la limitation territoriale de ces licences, et l'inclusion des services des voitures de location avec chauffeur (les « VLC ») dans le cadre réglementaire des services de taxi².
3. Le projet de loi sous avis a pour objet d'abroger la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, afin de « *moderniser, harmoniser et de simplifier le cadre législatif* »³. Parmi les principaux objectifs du projet de loi sous avis figurent notamment la déréglementation du secteur des services de taxis, par la suppression des zones géographiques et, de manière *progressive*, du *numerus clausus*.
4. De plus, les VLC, accompagnées d'intermédiaires de réservation, sont apparues sur le marché luxembourgeois en l'absence de cadre juridique. Le projet de loi sous avis vise ainsi à instaurer un *level playing field* entre les taxis et les VLC, grâce à l'introduction d'un cadre légal applicable à ces derniers ainsi qu'aux activités des intermédiaires de réservation.

II. ANALYSE

5. La question de l'impact économique de la *réglementation* et de la *déréglementation* du marché des taxis fait l'objet d'une abondante littérature théorique et empirique. La régulation du marché des taxis se justifierait principalement par son caractère de concurrence imparfaite : un nombre limité d'offres rencontre une demande dispersée⁴. Un exemple est le *marché de la maraude*⁵, où les clients sont pris en charge directement sur la voie publique et rencontrent un seul taxi à la fois, créant un monopole temporaire. Dans ce contexte, le client ne peut pas facilement comparer les prix et fait face à des coûts de recherche élevés. Les taxis ont donc peu d'incitation à pratiquer

¹ Avis n° 2021-AV-04 du Conseil de la concurrence relatif au projet de loi n° 7762 modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

² Ibid.

³ Selon l'exposé des motifs.

⁴ Cairns, R. D., & Liston-Heyes, C. (1996). Competition and regulation in the taxi industry. *Journal of Public Economics*, 59(1), 1–15. [https://doi.org/10.1016/0047-2727\(94\)01495-7](https://doi.org/10.1016/0047-2727(94)01495-7) ; Jääskeläinen, J., Leppälä, S., & Väättänen, A. (2023). *EFFECTS OF TAXI MARKET DEREGULATION: EVIDENCE FROM A NATURAL EXPERIMENT*. <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2023-02-working-papers-effects-of-taxi-market-deregulation.pdf>.

⁵ Pour la définition du marché de la maraude voir l'Avis de l'Autorité de la concurrence française n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur, p. 11.

des tarifs bas, les clients étant peu enclins à refuser un taxi dans l'espoir d'en trouver un moins cher⁶.

6. Toutefois, cette analyse a été largement critiquée, car le secteur ne se réduit pas à celui de la maraude : il peut également être segmenté en *marché des stations de taxi* et en *marché de la réservation préalable*, sur lequel les conditions de concurrence peuvent différer sensiblement⁷. La littérature théorique et empirique sur la déréglementation du secteur suggère majoritairement que la levée des restrictions peut avoir pour effet des gains de bien-être économique significatifs⁸.
7. Sur base d'un examen de la littérature économique pertinente, l'Autorité accueille favorablement le projet de loi sous avis, sous réserve des observations *infra* – notamment en ce qui concerne le choix d'une progressivité en vue de l'abolition du *numerus clausus* et par de même l'introduction d'un plafond de licences pour les VLC. Selon l'Autorité, les mesures de ce projet pourraient avoir des effets pro-concurrentiels et sont globalement propices à l'accroissement du bien-être économique (en particulier, celui des consommateurs). L'analyse de l'impact économique des mesures envisagées par le projet de loi sous avis ci-dessous se porte sur *la suppression du numerus clausus (A)*, *la suppression des zones géographiques (B)*, et *la création d'un cadre légal pour les VLC et les intermédiaires de réservation (C)*.

A. SUPPRESSION DU NUMERUS CLAUSUS

8. L'Autorité se montre favorable à la levée des restrictions quantitatives prévue à l'article 7 du projet de loi sous avis. La suppression du *numerus clausus* réduit les barrières à l'entrée et, par conséquent, favorise l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché. Cela peut être illustré par plusieurs exemples de libéralisation à l'étranger⁹ : en Irlande, par exemple, la dérégulation du marché a entraîné une forte augmentation du nombre de taxis sur le marché, révélant ainsi l'existence d'un écart important entre l'offre en régime réglementé et celle résultant des mécanismes du marché. En supprimant les barrières à l'entrée, le consommateur, en Irlande, aux Pays-Bas ou encore en Nouvelle-Zélande a pu bénéficier d'une meilleure disponibilité des taxis et d'un raccourcissement de son temps d'attente¹⁰.
9. L'arrivée de nouveaux entrants sur le marché pourrait également intensifier la concurrence entre taxis et exercer une pression à la baisse sur les prix. En Nouvelle-Zélande, la suppression des restrictions quantitatives a permis aux consommateurs, notamment dans les grandes villes, de bénéficier de baisses tarifaires¹¹. En Finlande, bien que les tarifs aient globalement augmenté, les prix des courses réalisées dans les grandes villes ont diminué, ce qui suggère que les

⁶ Shreiber, C. (1975). The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs. *Journal of Transport Economics and Policy*, 9(3), 268–279. <https://doi.org/10.2307/20052414> ; Cairns & Liston-Heyes, *Taxi industry*.

⁷ Jääskeläinen et al., *Effects of Taxi Market Deregulation*.

⁸ Pour une revue de la littérature voir p.ex. Moore, A., & Balaker, T. (2006). Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation? *Econ Journal Watch*, 3(1), 109–132. https://econjwatch.org/file_download/103/2006-01-moorebalaker-reach_concl.pdf?mimetype=pdf.

⁹ Pour une revue des cas de libéralisation à l'étranger voir p.ex. European Conference of Ministers of Transport (2007). *Tables Rondes CEMT La (dé)-réglementation du secteur des taxis*. OECD Publishing.

¹⁰ Barrett, S. D. (2003). Regulatory Capture, Property Rights and Taxi Deregulation: A Case Study. *Economic Affairs*, 23(4), 34–40. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0270.2003.00441.x> ; European Conference of Ministers of Transport, *La (dé)-réglementation du secteur des taxis*.

¹¹ Gaunt, C. (1995). The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence. *Transport Policy*, 2(4), 257–262. [https://doi.org/10.1016/0967-070x\(95\)00018-1](https://doi.org/10.1016/0967-070x(95)00018-1) ; Morrison, P. S. (1997). Restructuring Effects of Deregulation: The Case of the New Zealand Taxi Industry. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 29(5), 913–928. <https://doi.org/10.1068/a290913>.

consommateurs choisissent des courses moins chères¹². A l'inverse, dans des pays comme l'Irlande ou les Pays-Bas, où seule une partie du marché a été dérégulée et où les tarifs sont restés plafonnés, les prix ont augmenté. Aux Pays-Bas, ces hausses tarifaires s'expliqueraient par le fait que le plafond tarifaire a davantage servi de repère pour augmenter les prix que de véritable limite, ainsi que par l'absence de transparence des prix, et une baisse de l'offre liée à la diminution des heures d'exploitation par véhicule¹³.

10. L'Autorité s'est ainsi intéressée aux effets de la déréglementation sur les revenus des taxis. Une hausse du nombre de taxis sur le marché augmenterait, *ceteris paribus*, le temps nécessaire pour trouver un nouveau client et, par conséquent, réduirait le revenu attendu des chauffeurs¹⁴. Toutefois, un excès de capacité pourrait également réduire les délais d'attentes pour les clients, améliorant ainsi leur satisfaction et entraînant une augmentation de la demande, comme l'a montré le cas de l'Irlande¹⁵.
11. Bien que l'Autorité accueille favorablement la réduction de barrières visée par le projet de loi sous avis, elle s'oppose à l'idée d'une suppression *progressive* du *numerus clausus* pour les taxis et les VLC, prévue à l'article 7. Comme le maintien, même transitoire, d'un plafonnement de licences est une restriction de la concurrence, l'Autorité plaide en faveur de son abolition immédiate.

B. SUPPRESSION DES ZONES GEOGRAPHIQUES

12. L'Autorité accueille favorablement la suppression des zones géographiques, laquelle pourrait générer des gains d'efficacité, notamment grâce à une meilleure allocation des taxis et, par conséquent, à une capacité accrue de l'offre à se rapprocher de la demande. Le consommateur pourrait ainsi bénéficier d'une réduction de son temps d'attente, en particulier aux heures de pointes, grâce à l'accès des taxis à des zones à plus forte demande. Dans ces zones, l'intensification de la concurrence pourrait également exercer une pression à la baisse des prix, tandis que la levée des restrictions géographiques pourrait réduire l'intensité concurrentielle dans des zones à faible demande ou avec une moindre disposition à payer¹⁶.
13. L'abolition des restrictions géographiques pourrait se traduire par des gains d'efficacité pour les chauffeurs, en réduisant le nombre de courses à vide, qu'elles résultent de déplacement dans des zones à faible demande ou de l'impossibilité, pour un chauffeur ayant déposé un client en dehors de sa zone géographique, de prendre en charge un nouveau passager. La diminution des courses à vide contribuerait également à réduire des externalités négatives, notamment en limitant les émissions de carbone. De plus, la suppression des zones géographiques permettrait de supprimer un désavantage concurrentiel dont souffrent les taxis comparés aux VLC, ces dernières n'étant pas soumises à des telles restrictions géographiques¹⁷.

¹² Jääskeläinen et al., *Effects of Taxi Market Deregulation*.

¹³ Barrett, S. D. (2010). THE SUSTAINED IMPACTS OF TAXI DEREGULATION. *Economic Affairs*, 30(1), 61–65. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0270.2009.01975.x> ; European Conference of Ministers of Transport, *La (dé)-réglementation du secteur des taxis*.

¹⁴ Fréchette, G. R., Lizzeri, A., & Salz, T. (2019). Frictions in a Competitive, Regulated Market: Evidence from Taxis. *American Economic Review*, 109(8), 2954–2992. <https://doi.org/10.1257/aer.20161720>.

¹⁵ Barrett, *The Sustained Impacts of Taxi Deregulation* ; European Conference of Ministers of Transport, *La (dé)-réglementation du secteur des taxis*.

¹⁶ OECD. (2018). *Taxi, Ride-sourcing and Ride-sharing Services. OECD Competition Law and Policy Working Papers*. <https://doi.org/10.1787/3da83c34-en>.

¹⁷ Ibid.

C. CREATION D'UN CADRE LEGAL POUR LES VLC ET LES INTERMEDIAIRES DE RESERVATION

14. Selon la communication de la Commission européenne sur le marché pertinent, le *marché de produits en cause* comprend tous les produits et/ou les services que le consommateur considère comme interchangeables ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés¹⁸. Selon une enquête publiée par la Commission, les utilisateurs considèrent les taxis et les VLC comme des services interchangeables, tout en prenant en considération des critères tels que la disponibilité et la facilité de réservation propres à chacun de ces services¹⁹. Par conséquent, la concurrence entre les taxis et les VLC s'intensifie et, du point de vue des consommateurs, la distinction entre ces deux catégories devient de moins en moins marquée²⁰.
15. L'Autorité exprime donc également un avis favorable sur la création d'un cadre légal pour les VLC et les intermédiaires de réservation. La création d'un certain *level playing field*, permettant de « choisir indifféremment entre un taxi ou une VLC »²¹, pourrait renforcer la concurrence entre ces deux services et, par conséquent, exercer une pression à la hausse sur la qualité²² et à la baisse sur les prix des taxis traditionnels. Cette pression sur les prix pourrait notamment s'expliquer par une comparaison des tarifs facilitée grâce aux plateformes de réservation (les intermédiaires de réservation), ainsi que par des tarifs parfois inférieurs à ceux des taxis traditionnels²³.
16. Par ailleurs, la mesure renforcerait la transparence, en prévoyant que « toutes les courses réservées à l'avance soient à prix fixe et non modifiable »²⁴, ce qui « garantit à la cliente et au client de connaître le coût final dès la réservation, indépendamment du trajet emprunté »²⁵.
17. Les intermédiaires de réservation pourraient également générer des gains d'efficacité grâce à une technologie performante de mise en relation conducteurs-passagers et à des effets de réseau, réduisant ainsi les coûts de recherche pour le consommateur. Une tarification dynamique et des modèles de travail flexibles favoriseraient une meilleure capacité de l'offre à s'adapter à la demande, tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses²⁶. Cette efficacité accrue se reflète notamment dans un *taux d'occupation*²⁷ plus élevé que celui observé chez les taxis traditionnels²⁸. La présence des VLC pourrait accroître la disponibilité de l'offre et réduire le temps d'attente

¹⁸ Communication de la Commission européenne sur la définition du marché en cause aux fins du droit de la concurrence de l'Union (C/2024/1645).

¹⁹ Special Eurobarometer 495 – Report – Mobility and Transport (2020) ; Avis de l'Autorité de la concurrence française n° 25-A-03 du 21 janvier 2025 relatif à l'accord du 19 décembre 2023 renforçant la liberté de choix de leurs courses par les chauffeurs VTC ayant recours à une plateforme de mise en relation ; Communication de la Commission européenne relative à un service local de transport de passagers à la demande (taxis et VTC) performant et durable (2022/C 62/01), p. 3.

²⁰ Ibid. ; Autorité de la concurrence française, *Avis n° 25-A-03, liberté de choix des courses VTC*, p. 23.

²¹ Selon l'exposé des motifs.

²² Willis, G., & Tranos, E. (2021). Using “Big Data” to understand the impacts of Uber on taxis in New York City. *Travel Behaviour and Society*, 22, 94–107. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.08.003>.

²³ OECD, *Taxi, Ride-sourcing and Ride-sharing Services*.

²⁴ Selon l'exposé des motifs.

²⁵ Ibid.

²⁶ Cramer, J., & Krueger, A. B. (2016). Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber. *American Economic Review*, 106(5), 177–182. <https://doi.org/10.1257/aer.p20161002>.

²⁷ Définition du taux d'occupation selon Cramer & Krueger, *Disruptive Change in the Taxi Business* : il est mesuré soit par la fraction de temps pendant laquelle les conducteurs ont un passager payant à bord, soit par la fraction de kilomètres parcourus avec un passager dans le véhicule.

²⁸ Ibid.

pour le consommateur, y compris dans les zones périphériques, comme l'illustre le cas de New York, où ces services ont permis de mieux desservir ces zones que les taxis traditionnels²⁹.

18. La mesure favoriserait l'innovation, comme en témoigne l'apparition des intermédiaires de réservation, lesquels ont incité les services des taxis traditionnels à développer, à leur tour, des applications de réservation, au bénéfice du consommateur, qui dispose désormais d'un choix plus large³⁰.

III. LES PLATEFORMES NUMERIQUES

19. Le projet de loi sous avis définit le service de taxis comme un « *transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis* » et le service de VLC comme un « *transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une réservation par le client ou l'utilisateur à prix fixé à l'avance non modifiable* ». Il existe donc une distinction entre deux marchés : d'un côté, le marché de la « maraude », c'est-à-dire la prise en charge immédiate de clients sur la voie publique, ou aux emplacements sur la voie publique réservée aux taxis (stations taxis) ; de l'autre, le marché de la réservation préalable, où opèrent à la fois les taxis et les VLC. Dans ce second cas, le marché des transports avec réservation couvre toutes les situations dans lesquelles le chauffeur a été préalablement contacté par le client, avec une heure de départ fixée à l'avance, y compris lorsque la réservation est effectuée par l'intermédiaire d'une plateforme, comme c'est le cas avec Uber³¹. La différence majeure entre les deux activités consiste donc dans le fait que les VLC ne sont autorisées à développer une activité que sur le marché de la réservation, alors que les taxis peuvent prêter leurs services sur les deux marchés de la réservation et de la maraude.
20. Le marché de la réservation préalable a subi des changements significatifs en raison de l'évolution technologique et de l'arrivée des plateformes de VLC³². Ces plateformes numériques créent un marché biface car celles-ci agissent comme intermédiaires entre deux groupes d'utilisateurs : les chauffeurs et les passagers³³. Généralement, elles utilisent une interface (par exemple une application pour smartphone), des technologies de géolocalisation et des

²⁹ Willis & Tranos, *Using 'Big Data' to Understand the Impacts of Uber*.

³⁰ Communication de la Commission, (2022/C 62/01) ; Autorité de la concurrence française, *Avis n° 25-A-03, liberté de choix des courses VTC*.

³¹ Autorité de la concurrence française, *Avis n° 25-A-03, liberté de choix des courses VTC*, p. 23.

³² L'activité d'intermédiaires de réservation a d'ailleurs donné lieu à une jurisprudence qui vient conforter la nécessité de la réglementer dans le sens du projet de loi sous avis. Dans l'affaire C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi* (arrêt du 20.12.2017) la Cour de Justice de l'Union européenne a retenu qu'un service d'intermédiation ayant pour objet de mettre en relation, via une application et contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des passagers doit être qualifié de service relevant du domaine des transports. En revanche, dans l'affaire C-62/19 *Star Taxi App SRL* (arrêt du 3.12.2020) la Cour a défini le service d'intermédiation fourni par Star Taxi App comme « un service de la société de l'information », parce qu'il s'agit d'un service distinct qui ne fait pas partie intégrante du service subséquent auquel il se rapporte, dont l'élément principal est un service de transport.

³³ Définition d'une plateforme multiface selon la Communication de la Commission, (C/2024/1645) : « Les plateformes multifaces favorisent les interactions entre différents groupes d'utilisateurs, créant une situation dans laquelle la demande d'un groupe d'utilisateurs a une influence sur la demande des autres groupes ». Voir aussi Communication de la Commission, (2022/C 62/01) ; Autorité de la concurrence française, *Avis n° 25-A-03, liberté de choix des courses VTC*. ; OECD, *Taxi, Ride-sourcing and Ride-sharing Services*.

algorithmes de proposition de courses. Les plateformes de VLC déterminent également le prix de la course, normalement à l'aide d'un algorithme³⁴.

21. Le pouvoir des plateformes bifaces, telles que les VLC repose principalement sur les *effets de réseau indirects* : la valeur de la plateforme pour un groupe d'utilisateurs augmente à mesure que le nombre d'utilisateurs de l'autre groupe croît.
22. Dans le cadre de plateformes numériques, l'un des aspects à considérer est la capacité des consommateurs à recourir au *multi-homing*. Cette pratique désigne la possibilité pour les usagers d'utiliser simultanément plusieurs plateformes (*double-app*) sans risque de verrouillage. L'existence du *multi-homing* dans les services de transport avec la présence de multiples plateformes d'intermédiation tend à intensifier la concurrence³⁵.
23. Une autre caractéristique des marchés numériques à tenir en compte, qui concerne également le secteur du transport avec l'essor des plateformes de VLC, est la capacité des entreprises à collecter et à exploiter une grande quantité de données. Celle-ci peut créer des barrières à l'entrée en limitant, *de facto*, la concurrence. En effet, l'accès à un large réseau de chauffeurs et de passagers représente un atout déterminant pour se développer dans ce secteur, dont bénéficient principalement les grandes plateformes, en raison de leur capacité à exploiter les données à grande échelle³⁶. Par conséquent, l'Autorité tient à porter à l'attention du législateur le risque d'un pouvoir de marché accru, dont les intermédiaires de réservation pourraient abuser (p.ex. par la pratique de prix discriminatoires³⁷ ou la pratique de prix excessifs facilitée par la tarification dynamique³⁸).

IV. OBSERVATIONS SUPPLEMENTAIRES

24. L'Autorité estime que le relevé trimestriel des courses, prévu à l'article 6, constitue une tâche administrative supplémentaire, et que l'augmentation excessive des heures de formation, prévue à l'article 12, représente une nouvelle barrière à l'entrée, susceptibles de renchérir le coût des courses pour les taxis et, par conséquent, pour le consommateur.
25. L'Autorité s'interroge sur la nécessité de soumettre les intermédiaires de réservation à un agrément ministériel, prévu à l'article 15. Dans la mesure où ces intermédiaires de réservation sont tenus de collaborer avec des exploitants disposant d'une licence d'exploitation, prévu au même article, l'obligation d'obtenir un agrément apparaît redondante. Elle constitue dès lors une barrière à l'entrée inutile.

³⁴ Communication de la Commission, (2022/C 62/01) « Ces algorithmes tiennent compte, entre autres facteurs, de l'offre et de la demande et ils sont généralement considérés comme constituant des secrets d'affaires. En outre, tandis que le chauffeur de VTC n'est pas obligatoirement informé du prix de la course avant de l'accepter, le client potentiel, lui, ne peut, sur la plupart des applications actuelles, que refuser ou accepter l'offre qui s'affiche sur l'application. Autrement dit, sur les applications de VTC actuelles, le client et le fournisseur du service de transport ne peuvent pas négocier le prix entre eux », p. 2.

³⁵ OECD, *Taxi, Ride-sourcing and Ride-sharing Services*.

³⁶ Niclin, A. (2025). Platforms, drivers and competition: The French Competition Authority's view of VTC collective agreements Competition Forum, n° 0069.

³⁷ OECD, *Taxi, Ride-sourcing and Ride-sharing Services* ; CMA. (2021). *Algorithms: How they can reduce competition and harm consumers*.

³⁸ Zha, L., Yin, Y., & Du, Y. (2018). Surge pricing and labor supply in the ride-sourcing market. *Transportation Research Part B: Methodological*, 117, 708–722. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2017.09.010>.

V. CONCLUSION

26. Dans son avis du 26 mai 2021³⁹, le Conseil de la concurrence, le prédécesseur de l’Autorité, avait émis un avis favorable au projet de loi n° 7762 modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, notamment en raison des mesures prévues, telles que la libéralisation du régime des licences, l’abolition de la limitation territoriale et l’inclusion des services VLC dans le cadre réglementaire régissant les services de taxis.
27. Ce dernier étant retiré, et sous réserve des observations *supra*, l’Autorité marque son accord avec le projet de loi sous avis. L’Autorité attend de ce projet des effets positifs sur la concurrence et le bien-être économique (notamment celui du consommateur) grâce à l’abolition du *numerus clausus*, la suppression des zones géographiques et l’introduction d’un cadre légal pour les VLC et les intermédiaires de réservation.

Ainsi délibéré et avisé en date du 16 avril 2026.

「
Pierre Barthelmé

Pierre Barthelmé
16 avr. 2026」

Pierre Barthelmé
Président

「
Annabelle Marxen

Annabelle Marxen
16 avr. 2026」

Annabelle Marxen
Conseillère

「
Tom Mannes

Tom Mannes
16 avr. 2026」

Tom Mannes
Conseiller

「
Mattia Melloni

Mattia Melloni
16 avr. 2026」

Mattia Melloni
Conseiller

「
Jean-Claude Weidert

Jean-Claude Weidert
16 avr. 2026」

Jean-Claude Weidert
Conseiller suppléant

³⁹ Avis n° 2021-AV-04 du Conseil de la concurrence relatif au projet de loi n° 7762 modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.