



# TAXI

Partout, à toute heure



## Les taxis, maillon de la chaîne des transports publics

Recommandation du groupe de haut niveau  
UE public-privé Bougez malin



Reconnaître les taxis, les voitures de louage avec conducteur et les services de voitures partagées comme autant de maillons importants et nécessaires de la chaîne des transports publics collectifs, et prendre en considération le rôle des taxis dans toute proposition politique en matière de mobilité, dans le financement des transports collectifs, la recherche et, en particulier, la planification de la mobilité urbaine.

## Les taxis sont un maillon de la chaîne des transports publics

Les taxis offrent un service public individualisé, généralement porte à porte, et principalement à l'échelle locale. En raison de la nature même des services qu'ils offrent, les taxis font partie intégrante de la chaîne des transports publics multimodaux en zone urbaine comme en zone rurale.

Grâce à leur flexibilité, comparable, voire supérieure, à celle de la voiture particulière, les taxis contribuent aussi à promouvoir les autres modes de transport public en complétant la chaîne multimodale par des services porte à porte personnalisés et uniques disponibles 24h/24, 7j/7. Les statistiques révèlent que dans certaines circonstances (nuit, aéroport, personnes à mobilité réduite, zones à faible densité de population), le taxi est le fournisseur privilégié, voire unique, de services publics de mobilité.

Or cette réalité est rarement connue ou reconnue par une large majorité des

voyageurs et des décideurs politiques de tous niveaux, à savoir européen, national et souvent, même local.

Par conséquent :

- les taxis sont sous-représentés dans l'agenda politique et dans la planification urbaine et des infrastructures, quand ils n'en sont pas totalement absents ;
- les taxis et leur image souffrent très souvent d'un amalgame avec la voiture particulière, en particulier dans le chef des politiques ;
- de nombreux clients potentiels ont tendance à sous-évaluer, voire ignorer, les services de taxis lorsqu'ils planifient un déplacement ;
- le potentiel des taxis en termes de mobilité au sein de la chaîne multimodale des transports publics est souvent considérablement sous-exploité.

### Recommandations détaillées du groupe de haut niveau UE public-privé Bougez malin<sup>1</sup>

#### 1. Besoins des utilisateurs

- Promouvoir la coopération avec d'autres modes, tels que le train, le bus et l'autocar, afin d'améliorer le service aux consommateurs et la compétitivité de la chaîne des transports publics par rapport à la voiture privée.
- Promouvoir la transparence et l'annonce préalable du prix de la course.
- Aménager des arrêts taxi faciles d'accès et sûrs aussi bien pour les conducteurs que pour les passagers, avec signalisation et auvent (devant les gares, centres commerciaux ou omnisports, hôpitaux, cinémas, théâtres, attractions touristiques, hôtels, etc.).
- Autoriser les taxis à prendre en charge ou déposer des clients handicapés à des endroits où le stationnement est normalement interdit, comme les trottoirs (stationnement de courte durée).

- Promouvoir les services de taxis à la demande.

#### 2. Cadres législatif et administratif

- Reconnaître la place essentielle des taxis dans la chaîne des transports collectifs et publics. Promouvoir le taxi dans le cadre de l'attribution de marchés publics portant notamment sur les périodes de faible demande de transport public conventionnel (tôt le matin ou tard en soirée) et couvrant des catégories spéciales de voyageurs, tels que les personnes souffrant d'un handicap, les écoliers, etc.
- Recommander l'ouverture des couloirs bus et sites propres aux taxis dans le cadre des recommandations et des meilleures pratiques européennes pour une planification urbaine durable.
- Réaliser une étude sur l'impact d'un régime d'accès à la profession dans les États membres de l'UE. Dans un deuxième

temps, formuler une proposition de règlement européen sur un régime d'accès à la profession adapté au secteur des taxis en Europe, assorti d'une formation de haute qualité.

- Maintenir les taxis dans le champ d'application de la directive générale sur l'aménagement du temps de travail.
- Obtenir le port obligatoire de la ceinture de sécurité par tous les occupants du taxi, y compris le conducteur (supprimer la possibilité pour les États membres d'exempter ce dernier).

### 3. Fiscalité et droits d'usage

- Encourager les États membres à demander l'application du plus faible taux de TVA pour les services de taxis lorsque la course est couverte par un billet unique (taxi, bus, tram et métro).
- Exempter les taxis du péage urbain (au même titre que tout autre mode de transport public).
- Promouvoir, notamment via des incitations fiscales, l'utilisation de carburants de substitution et l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement par les opérateurs de taxis.
- Permettre aux taxis de rouler au gazole professionnel, moins taxé.

### 4. Infrastructure et intermodalité sans faille

- Inclure, dans la planification de la mobilité (au niveau local et national), une stratégie taxis comprenant également la création d'arrêts taxis (supplémentaires) (en fonction de la demande ou du nombre d'habitants) et l'ouverture des couloirs bus et des sites propres aux taxis.
- Faciliter l'accès des taxis aux infrastructures des terminaux des autres modes.
- Fournir des cartes indiquant l'emplacement des stations de taxis.

### 5. Accès aisé aux services grâce à une meilleure information et aux nouvelles technologies

- Contribuer, par le biais d'études et de projets pilotes financés par l'UE, au renforcement du rôle du taxi comme lien et prolongement porte à porte des autres modes de transport public.
- Promouvoir l'inclusion des taxis dans les planificateurs d'itinéraires multimodaux.

### 6. Sécurité et environnement

- Promouvoir la sécurité des conducteurs et des passages des taxis, notamment par le port obligatoire de la ceinture de sécurité par tous les occupants du taxi, y compris le conducteur.
- Veiller à la mise en application de règles et d'une surveillance strictes afin de prévenir les services illégaux et de garantir la sécurité des clients.

### 7. Aspects urbains

- Inclure une stratégie taxis dans la planification de la mobilité urbaine.
- Envisager d'autoriser les taxis à utiliser comme stations les arrêts de bus en dehors des heures de fonctionnement du service (nuit, fériés, etc.).
- Recommander l'utilisation des couloirs bus ou sites propres par les taxis.

### 8. Dimension internationale

- (Secteur européen des taxis) Formuler une proposition sur l'encadrement du trafic transfrontalier de taxis.

### 9. Innovation and best practices

- Promouvoir les meilleures pratiques et les projets taxis innovants visant à intégrer les taxis dans la chaîne des transports publics..

1. Les travaux du groupe de haut niveau (GHN) UE public-privé Bougez malin ont commencé le 24 mai 2012. Son objectif et son mandat, approuvés lors de la première réunion, sont d'élaborer des recommandations politiques et commerciales, ainsi qu'un plan d'action comportant des mesures visant à augmenter de manière substantielle, voire doubler, le part de marché et la fréquentation des modes de transport collectif de passagers par route, en particulier l'utilisation de l'autobus, de l'autocar et du taxi, en guise de solution de substitution optimale de la voiture privée et composant essentiel de la chaîne de transport intermodal intégrée, en coopération avec les autres modes de transport de personnes tels que le rail, le tram, le métro et la navigation, et avec les modes de mobilité douce comme le vélo ou la marche.

Plus d'infos sur [http://www.busandcoach.travel/en/smart\\_policies/smart\\_move\\_eu\\_high\\_level\\_group.htm](http://www.busandcoach.travel/en/smart_policies/smart_move_eu_high_level_group.htm).



## Délégation permanente de l'IRU auprès de l'Union européenne

32-34, avenue de Tervueren

Bte 17

B-1040 Bruxelles

Belgique

Tél : +32-2-743 25 80

Fax : +32-2-743 25 99

Courriel : [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)

Web : [www.iru.org](http://www.iru.org)

### Vision du Groupe de haut niveau public-privé UE Bougez malin

**Les autobus, autocars et taxis sont un maillon essentiel d'une chaîne de mobilité européenne publique concurrentielle et inclusive :**

Ensemble, les autobus, autocars et taxis représentent le deuxième fournisseur de mobilité et de voyage dans l'Union européenne et ses États membres, après la voiture particulière. Les modes de transport collectif à courte et longue distance, en particulier les autobus, les autocars et les taxis, forment l'épine dorsale d'une mobilité publique efficace et une solution optimale, efficace et durable de substitution de la voiture privée grâce à une disponibilité 24h/24, 7j/7 et un service porte-à-porte personnalisé et unique. Vu ces qualités, les autobus, autocars et taxis sont bien placés pour contribuer de manière substantielle à la réalisation des objectifs ambitieux de croissance durable et de compétitivité de l'UE. Ils répondent également aux exigences de la politique européenne des transports grâce à leurs caractéristiques intrinsèques, à savoir la flexibilité de porte-à-porte, le respect de l'environnement, la disponibilité à large échelle et les normes élevées de service client et d'accessibilité. Partie intégrante du tissu social des communautés, le transport collectif abordable constitue un lien vital entre les citoyens, y compris les personnes handicapées et les citoyens et ménages des régions et pays à faibles revenus de l'UE, et leur travail, leur école ou université et leurs loisirs.

**Doubler l'utilisation et la part modale du transport collectif, un objectif politique et commercial officiel de l'UE :**

Il est dans l'intérêt général de placer les autobus, les autocars et les taxis et leur rôle dans la mobilité et la chaîne du transport au cœur de l'élaboration de politiques aux niveaux UE, national et local. Fixer des objectifs politiques et commerciaux clairs visant à augmenter leur fréquentation et leur part modale – en fait de la doubler à l'horizon 2025 – va faciliter la création d'un environnement public, financier, fiscal, législatif, économique et opérationnel proactif qui encouragera la fourniture de services et induira un changement de comportement dans le chef du voyageur. Ceci facilitera la mise en place d'une mobilité inclusive, efficace et durable pour tous les citoyens européens et leurs visiteurs, au moindre coût pour la société.

Rien que le doublement de l'utilisation des services d'autobus et d'autocars devrait permettre de réduire le taux de mortalité sur la route de 1 500 décès par an, de réduire de manière considérable le nombre de blessés graves et moins graves, de réduire les émissions de CO2 de 40 à 50 millions de tonnes par an, et aussi d'autres polluants atmosphériques liés au transport, de réduire de manière significative la congestion dans les villes en raison de la chute attendue de 10 à 12% du trafic de voitures, et de créer jusqu'à 3 millions de nouveaux emplois stables et verts, le tout au moindre coût pour les contribuables.

Groupe de haut niveau  
**bougez  
malin**  
public-privé de l'UE

