

## Discours

du président du BZP Fred Buchholz

à l'occasion du Salon Européen du Taxi  
le 8 novembre 2008

Délai: 8 novembre 2008 16 h

Seules comptent les déclarations orales.

Thème: „La situation de la branche des taxis et des voitures de location en Allemagne vue sous l'angle de la politique de la branche“

Mesdames, Messieurs,  
chers collègues venus d'Allemagne et de l'étranger,  
amis de la branche,  
ainsi que les représentants des administrations et des entreprises,

Je voudrais vous saluer tous le plus chaleureusement possible ici à Cologne au Salon Européen du Taxi au nom de mon conseil d'administration.

Tout d'abord un grand merci de ma part et un grand compliment aux organisateurs, la Fachvereinigung Nordrhein et ses représentants, Monsieur Zander et Monsieur Goldberg, ici dans la nouvelle halle d'expositions de Cologne, encore plus belle.

Mesdames, Messieurs, mon intervention d'aujourd'hui, limitée à 15 minutes maximum, devrait tout d'abord se référer exclusivement à la situation et à l'orientation de notre fédération vues sous l'angle de la politique de la branche. Notre situation économique, en particulier depuis le milieu de l'année, est cependant au moins aussi importante. C'est pourquoi je me permettrai de traiter ce sujet sur la base des événements actuels.

Mais commençons avec l'orientation politique:

Mesdames, Messieurs, vous pouvez être sûrs que ce syndicat des entrepreneurs, très bien organisé et très bien structuré, avec toutes ses commissions, se confronte et se confrontera à tous les problèmes actuels et porteurs d'avenir de la politique et de l'administration.

Qu'il s'agisse des visites fréquentes que nous avons faites auprès des porte-paroles des commissions des partis ou bien des rencontres répétées avec l'administration du ministère fédéral des transports à Bonn, les thèmes suivants étaient inscrits à notre agenda:

- Nous avons repoussé très fermement et très clairement les reproches de passage de clandestins faits au début de l'année.
- Nous avons pu, par notre prise de position, empêcher la suppression de l'examen des connaissances locales pour les voitures de location dans les localités avec plus de 50.000 habitants.
- Les taximètres fiscaux, qui sont discutés depuis des années déjà, très coûteux et équipés de nombreuses fonctions de sauvegarde, ont été balayés. Maintenant, ils existent sous une forme modifiée, des taximètres avec une fonction d'enregistrement de la caisse et qui est conservé dans les tiroirs de l'administration (je vous renvoie à l'intervention du président de l'IRU, Hubert Andela, de Hollande).
- Nous nous sommes engagés massivement pour une refonte du système de calibrage et de mesure. Nous voulons faire adopter un règlement suivant lequel un calibrage ne doit plus être entrepris que comme premier calibrage qu'après des modifications de tarif et après une réparation. Les calibrages se répétant tous les ans sont, à notre avis, un non-sens en ce qui concerne les taximètres modernes actuels et sont à l'origine de coûts superflus.
- Et aussi l'introduction d'un petit manuel pour les chauffeurs de taxi est depuis des années un objectif prioritaire et n'a pas cessé d'être présenté, mais j'y reviendrai plus tard.

La loi sur le transport des personnes est, de notre avis, et même si la dernière modification fondamentale remonte à déjà 25 ans, un instrument-cadre qui fonctionne encore avec quelques restrictions, avec lequel nous pouvons bien vivre et travailler. Naturellement, nous bataillons à Berlin et à Bonn pour une intégration complète dans les

systèmes de transports en commun et non, comme il est inscrit dans le texte de loi, que nous sommes des compléments qui renforcent et remplacent partiellement! Mais ce sera encore un très long chemin semé d'embûches!

Une actualité brûlante des derniers jours est le nouveau statut de notre fédération: la suppression des sections centrales de taxi et voitures de location / fédérations régionales.

Pratiquement exactement un quart de siècle s'est écoulé, et durant les dernières années, des signes clairs ont été émis par nos membres pour signaler qu'on devrait réfléchir à la poursuite de ces sections. Car je ne veux pas cacher que, moins dans le domaine politique de la branche - dans ce domaine, les organisations membres se sont toujours mises d'accord sur les objectifs de notre politique, indépendamment des sections, dans de la cadre de débats constructifs et avec de grandes majorités -, que dans le domaine personnel, c'est à dire à l'occasion de l'attribution des fonctions, les mentalités de section ont souvent conduit à des disputes et des troubles improductifs. C'est pourquoi ces derniers temps, des voix se sont élevées, et elles ont raison, pour dire que la fédération ferait mieux de s'occuper de toutes ses forces de la résolution des problèmes quotidiens des entreprises, au lieu d'investir beaucoup d'énergie dans le maintien de la pensée de groupe, de quotas et autres choses et de se consacrer à des luttes intestines superflues.

Cette modification importante a marqué une grande étape et nous influencera certainement à l'avenir positivement dans tel ou tel débat ou bien dans telle prise de position. Ce que pratiquement personne n'aurait cru possible, nous l'avons fait avec nos propres membres dans un travail de persuasion et avec des arguments. C'est avec cela que nous pensons conduire ensemble la fédération durant les décennies à venir.

Je ne peux qu'esquisser ici quels résultats ont été atteints suite aux nombreuses initiatives et activités des présidents, du conseil d'administration et de la direction ainsi que de nos commissions en coopération avec les organisations membres. Nous ne nous occupons pas seulement de la couleur et de la publicité extérieure des taxis, mais de beaucoup, beaucoup d'autres choses.

Nous étions, il y a peu de temps, chez notre sous-secrétaire d'état compétent à Berlin et nous lui avons décrit la situation économique dramatique de la branche.

Naturellement, nos hommes politiques ne peuvent pas s'occuper de la situation de nos cahiers de commandes (j'y reviendrai plus tard), mais en ce qui concerne la situation de nos coûts, la limite est atteinte depuis longtemps, et nous l'avons décrite de manière très massive.

### Venons-en à la situation économique de la branche

La situation économique, qui paraissait être tout d'abord positive en Allemagne et en Europe, est maintenant menacée par des nuages très sombres, un orage violent est en marche. La crise financière est en pleine floraison, la crise économique a commencé et entraînera très vraisemblablement et inexorablement des pressions massives aussi bien au niveau international que national. En avril, c'était la faillite de la banque IKB qui en fut le premier signe, banque qui a déjà été fustigée dans mon compte-rendu de l'époque lors de l'assemblée générale comme preuve de l'incapacité de quelques banquiers. Aujourd'hui nous savons que cette monstruosité n'était en fait qu'une première, mais au regard du contexte général, une toute petite dérive, « peanuts ». Nous avons déjà dû faire l'expérience dans le passé que les éraflures dans le développement économique ont

des conséquences massives pour les voyages d'affaires, ce qui nous met immédiatement à mal. Par ailleurs, les consommateurs privés sont touchés fort particulièrement par l'évolution des coûts d'énergie et c'est pourquoi ils ne peuvent plus qu'acheter le strict nécessaire. Et souvent celui-ci ne sera pas les services de notre branche. Nous devons nous préparer à une réduction massive de la demande. Et ce n'est pas seulement le comportement d'usagers de nos passagers qui est précaire, mais le côté des coûts a maintenant atteint le maximum du tolérable pour nous les entrepreneurs de taxis et de voitures de location!

On a pu, depuis le printemps 2008, déplorer l'extrême augmentation du prix des carburants. Le prix pour le diesel de 1,60 € dans certains cas n'a pas seulement gâché les affaires, mais aussi notre humeur. Comparé à la situation d'il y a 10 ans, le prix brut moyen pour le carburant diesel minéral a augmenté en été 2008 de 60 cents à 1,50 €. En ce moment, nous en sommes, il est vrai, de nouveau à quelque chose en-dessous de 1,30 €, mais ce n'est que l'expression de ce que l'économie mondiale tourne mal et qu'elle a donc besoin de moins d'énergie. Il y a 10 ans, les prix pour l'essence ne représentaient même pas 10 % de tous les coûts d'exploitation. Aujourd'hui, et en ce moment, nous en arrivons dans certaines entreprises pratiquement à la duplication de ce taux. Avec l'augmentation des coûts dans les autres domaines, comme les assurances, les cotisations sociales et les coûts pour les moyens de production, il ne reste pour un grand nombre d'entreprises que peu ou aucun bénéfice.

Mais, Mesdames, Messieurs, je vous en prie, ne nous faites pas croire que le gouvernement pourra ou voudra nous aider vraiment à court ou moyen terme. La branche doit de nouveau se débrouiller toute seule. Cela dépend de nous, et de vous aussi sur place, dans votre ville ou dans votre centrale ou dans votre fédération, de remplir de nouveau de vie la « course en taxi », de mettre en place un « service vraiment bon et fiable » pour le passager, et de le faire savoir.

Mais soyons honnêtes au moins une fois, 95 % de nos chauffeurs et entrepreneurs font un très bon et honnête boulot, qui est déjà assez fatigant avec 10 à 14 h à rester assis dans une voiture, 5 à 7 jours par semaine afin de pouvoir nourrir leur famille. Mais nous ne pouvons plus imposer à nos passagers 5 % de nos chauffeurs, particulièrement dans les stations de taxis aux abords des gares et des aéroports! Qu'est-ce qui malheureusement continue à se passer quand le passager ouvre la portière? Le passager se trouve assis à côté d'un chauffeur désintéressé, désagréable et ne maîtrisant en partie qu'à peine la langue locale, et pendant la course, le passager - dans la mesure où il a la chance de connaître les lieux - doit montrer le trajet avec ses mains. Ce scénario d'horreur n'est malheureusement pas à exclure dans les grandes villes. Le dommage subi pour l'image de notre branche est aussi immense pour les communes. Certainement, ce scénario peut paraître exagéré, mais en ce qui concerne certaines courses, cela correspond à 100 % et notre presse locale aime à reprendre ce thème!

## Présentation 2 - Rétroprojecteur: Manchettes de journaux

- est commentée oralement -

Ces manchettes réunies ici ne concernent qu'une petite minorité, estimée peut être aux 5 % cités des chauffeurs. Mais c'est dans la nature des choses de ne pas parler dans son cercle d'amis de belles choses vécues dans un taxi, mais de ne présenter que le négatif. Ces quelques chauffeurs réduisent considérablement nos affaires!!!

### Présentation 3 - Rétroprojecteur: Bonus de confiance de la population pour la branche

- est commentée oralement -

### Présentation 4 - Rétroprojecteur: Sondage sur ce qui est important pour le client durant une course en taxi

- est commentée oralement -

Et nous en revenons toujours et toujours au sujet de la qualité de nos services. Nos initiatives, ici en Allemagne, pour un système de qualification autorégulé et sur la base du volontariat, comme Plustaxi et Servicetaxi - continuent d'être importantes et doivent être absolument renforcées. Le mouvement, qui a été heureusement déclenché dans beaucoup d'endroits en Allemagne par les centrales de taxis, en faveur d'une amélioration de la qualité des services doit cependant être obligatoirement accompagné par des instruments légaux car, sinon, tous ne seront pas joints qui doivent être joints. Et l'approche principale pour obtenir un règlement est le certificat de transport de personnes, donc un permis de conduire spécial pour les chauffeurs de taxi. Nous n'avons pas la possibilité d'introduire la politesse, l'aptitude à conduire et la compétence par ordonnance. Mais nous serions déjà capables, avec le développement d'un certificat de transport de personnes, avec photo et nom, de briser l'anonymité. Car notre chauffeur esquissé au début n'a aucunement envie de changer son comportement et d'apprendre à connaître vraiment la ville et la langue tant qu'il peut se cacher derrière le fait que le passager mécontent ne prend de toute façon plus de taxi ou du moins plus avec lui.

D'après notre estimation, la branche ne peut à peine retenir tout seule le déclin de la qualité, nous avons besoin d'un soutien, aussi de la part du législateur. Nous avons besoin de toute urgence d'un autre règlement qui fait dépendre l'obtention d'un certificat de transport de personnes d'une vérification des connaissances. Car qu'avons-nous jusqu'à présent en Allemagne? En fait, simplement l'examen des connaissances des lieux, celui-ci étant de qualité très variable à cause du manque de règlement au niveau fédéral de l'examen des connaissances des lieux. Avec son « Petit manuel », le Bundesverband allemand pense qu'avec un examen écrit en langue allemande, passé auprès des autorités compétentes pour les licences, un minimum de connaissances sur les règlements de base en vigueur dans le domaine des transports en taxi et voitures de location pourrait en tout cas être prouvé. Les principes du droit du transport des personnes, l'établissement de quittances, le droit spécial de la circulation, avec en plus une formation sur la sécurité aussi bien en ce qui concerne le comportement dans la circulation routière que sur les comportements conseillés en cas de situations critiques avec les passagers ou en cas d'agressions: On ne demande pas un doctorat ès taxi, mais seulement des connaissances fondamentales. Un tel « Petit Manuel pour les chauffeurs » ne coûterait rien, mais apporterait beaucoup de choses. Peut-être apprendrons-nous aujourd'hui que des initiatives semblables ont été déjà introduites avec succès dans d'autres pays, et nous devrions alors nous baser sur ces expériences.

Avec un bon service fiable offert au client, avec un chauffeur mieux qualifié, nous avons aussi de très bonnes chances sur le marché pour nous recommander aux clients, aux entreprises et aussi aux donneurs d'ordre publics en vue d'autres marchés d'affaires.

Je vous remercie pour votre attention!