

## Discours

du président de l'IRU, groupe de travail  
« Taxis et voitures de location avec  
chauffeur »

Hubert Andela

au Salon européen du Taxi le 8 novembre  
2008 à l'occasion de la séance de clôture sur  
le forum taxi 2008 de l'IRU en coopération  
avec le BZP

Délai: 8 novembre 2008

Seules comptent les déclarations orales.

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

„La situation de la branche des taxis et des voitures de location en Europe et dans le monde vue sous l'angle de la politique de la branche“

- Nous, les représentants de la branche des taxis, travaillons ensemble au sein de l'Union Internationale de la Circulation Routière (IRU) dans le groupe de travail « Taxis et voitures de location avec chauffeur ». Bien qu'il n'existe que très peu de législation internationale pour notre branche, il est très important d'avoir cette plateforme internationale. Nous échangeons des points de vue et des nouvelles sur l'évolution du marché, nous recevons du secrétariat de l'IRU des informations sur les nouveaux développements de la législation - surtout de la législation de l'UE -, nous échangeons nos meilleures expériences et développons des initiatives afin de les promouvoir au sein de nos membres et de les aider dans l'exercice de leurs activités et de leur fonction de représentation dans leurs pays membres.
- La tendance générale vers la libéralisation et la dérégulation des marchés

La tendance mondiale va vers la libéralisation. Ou bien devrais-je plutôt utiliser la forme au passé et dire: ALLAIT, et ce développement s'est-il affaibli ou bien a-t'il disparu? Je ne sais pas comment la crise financière se répercutera sur les opinions politiques en ce qui concerne le fonctionnement des marchés et sur la question de savoir si les gouvernements devraient jouer un rôle plus grand ou plus petit. Mais je suppose que les marchés publics des services ne continueront pas à être libéralisés, mais seront, comme on le voit déjà dans la politique bancaire actuelle de l'UE et des états-membres, de nouveau réglementés. Je n'ose pas prévoir si cela sera aussi valable pour les règlements sur les taxis car quelques pays membres de l'espace scandinave ne sont pas si mécontents que cela de la libéralisation. Mais il faut savoir que la libéralisation là-bas signifie peut être une libération totale de la surveillance publique des tarifs et des licences, mais que d'autre part, cela signifie aussi, de par la position très forte, ancrée juridiquement, des centrales de taxis une surveillance très stricte de la qualité des services et des connaissances techniques. Cette libéralisation n'est, dans cette mesure, qu'un déplacement de la réglementation. Et quand, comme ici en Allemagne, la législation sur les cartels et la concurrence ne permet pas ce déplacement, une libéralisation débridée peut signifier la fin de la qualité des services de la branche des taxis.

Un argument très important dans le débat sur la libéralisation possible du marché des taxis est que les conséquences diffèrent de ce que les hommes politiques en attendent: Une hausse des prix et moins de service aussi bien qu'une diminution de la qualité peuvent en être les suites. D'une manière ou d'une autre, le marché des taxis a besoin de réglementation. Dans tous les pays où il y a eu dérégulation, on est encore en train de trouver une nouvelle politique définitive. Peut être a-t'on retrouvé de ce nouvel équilibre dans certaines villes des Etats-Unis et en Suède ainsi qu'en Nouvelle-Zélande. Il existe avant tout un fort besoin de règles ambitieuses en ce qui concerne l'accès à la profession. Des initiatives lancées par la branche des taxis peuvent aider à fixer un paquet de règlements qui garantirait une qualité des services. Des programmes volontaires sur la qualité peuvent être utiles, mais ne pourront pas empêcher des entreprises, qui ont de mauvaises

intentions, de faire leur place dans la catégorie la plus basse des prix et des offres.

Aux Pays-Bas, la dérégulation du marché des taxis a pris la forme d'une élimination complète des dispositions locales et régionales sur les capacités et d'une centralisation de toute la réglementation au niveau national. Il n'est pas étonnant de devoir constater maintenant qu'on a besoin d'une influence locale et d'un pouvoir législatif local en ce qui concerne la qualité des taxis. Les taxis représentent une activité locale et ont besoin d'un système de contrôle local. Un système de contrôle national et central ne fonctionne pas. Mais ce que nous également vécu est qu'un organe gouvernemental ne peut pas punir un mauvais service rendu à un client, quand ce service n'est pas illégal. Quand un chauffeur indépendant fait ce travail tout seul et n'est pas relié à une centrale de taxis, le client ne sait même pas où il peut envoyer une plainte. A la fin, nous perdons ces clients. Ils ne prennent plus de taxi que quand ils en ont vraiment besoin. Les spécialistes en sciences économiques nous ont appris le terme de « mécanisme de réputation ». Cela signifie que le souhait d'avoir une très bonne réputation amène à ce que le prestataire de services accorde une haute importance à la qualité de ses services même sans réglementation publique. Les expériences faites aux Pays-Bas ont démontré qu'une certaine forme du mécanisme de réputation est nécessaire dans un marché libre. Cependant, ceci ne peut fonctionner qu'avec un haut niveau de compréhension de la part de toutes les personnes impliquées dans le marché, ce qui veut dire dans notre branche: les entrepreneurs et les chauffeurs. Mais aux Pays-Bas nous n'en sommes toujours pas là et comme je le sais des récits de mes collègues allemands, en Allemagne non plus.

- Initiatives actuelles des organisations de branche des taxis en Europe en vue d'une amélioration de l'image publique et de la qualité des services:
  - Nous demandons aux autorités d'introduire l'obligation du port de ceinture - même pour les chauffeurs.
  - Nous avons - dans le cadre du groupe de travail « Taxis » de l'IRU - établi des directives pour les entrepreneurs et les chauffeurs de taxi en faveur d'une amélioration de l'accès aux services des taxis pour les personnes handicapées. Nous espérons qu'avec ces directives, nous pourrions devancer des réglementations législatives européennes dans ce domaine.
  - Nous avons également rassemblé des recommandations sur la sécurité pour les entrepreneurs et les chauffeurs, qui ont été très bien acceptées dans toute l'Europe.
  
- Challenges futurs pour la branche des taxis:
  - Nous exigeons un traitement équitable des taxis quand il s'agit d'introduire des zones à émissions réduites dans les villes ou d'autres systèmes de prélèvement de taxes. Les gouvernements doivent reconnaître et accepter qu'une utilisation plus intense de taxis peut aider à réduire la propriété de voitures dans les quartiers des villes à haute densité de population.
  - Nous faisons la promotion d'échanges sur les savoir-faire et les meilleures pratiques en ce qui concerne la mise en place des développements technologiques et la création de plus grands marchés pour les entreprises de sous-traitance. Et aussi en ce qui concerne une meilleure organisation

des défis nationaux touchant la législation. Un exemple important et actuel est l'introduction de la prise des données obligatoire à bord aux Pays-Bas et notre coopération avec la Belgique dans ce domaine. Dans le cas de l'introduction rendue obligatoire par l'état de ces appareils, en Allemagne on parle de taximètres enregistrés, on doit s'assurer, selon nous, des mesures suivantes:

1. Aucun appareillage spécifique et aucun logiciel spécifique ne doivent être prescrits. Sinon l'entrepreneur de taxis court le danger, à peine l'encre du texte de loi séchée sur le papier, d'avoir déjà des appareils désuets. L'état ne peut définir que des spécifications fonctionnelles et devrait s'en remettre aux entrepreneurs pour la mise en place de ces exigences.
  2. Avant l'introduction d'une telle réglementation, une nouvelle politique de surveillance et de pénalisation doit être définie. Nous avons constaté que les autorités de régulation se voient prescrire trop de détails avant l'introduction d'un nouveau règlement, ce qui dépasse souvent les fonctionnaires. Il doit être donc clair que toute petite faute de la part d'un entrepreneur ou d'un chauffeur de taxi ne peut conduire instantanément à une amende.
  3. Il est en outre très important que les entrepreneurs se voient financer leurs investissements ou se voient accorder une longue période de transition.
- Revenons à nos vues de principe en ce qui concerne l'avenir de la branche des taxis: Les taxis sont une activité locale, donc nous ne voulons pas ou très peu d'ordonnances européennes sur les taxis.
  - Plus de taxis font partie de la chaîne publique / collective des transports. Les taxis peuvent organiser les transports publics dans les régions à plus basse densité de population de façon plus effective que ne peuvent le faire les bus standard des transports publics, en dehors des heures de pointe.
  - Les nouvelles technologies - par exemple les nouveaux systèmes de positionnement - ont d'impacts positifs sur les taxis.

- Le positionnement et les commandes automatiques ou en ligne représenteront un stimulant pour les transports en commun à la demande et, de cette manière, feront s'agrandir le marché des taxis.

- Il est possible que, dans un temps prochain, nous voyons arriver des entreprises qui offriront un éventail beaucoup plus large de services pour les passagers lors de leurs courses quotidiennes. Un exemple: Vous - en tant que passager potentiel - établissez votre agenda en ligne par l'intermédiaire d'une entreprise, et cela vous apporte un service de porte à porte incluant des taxis, des trains et des avions.

Vous voyez donc que beaucoup de vos problèmes sont aussi les principaux problèmes des collègues d'autres pays. Soyez assurés que le groupe des taxis de l'IRU, ainsi que le BZP, représente vos intérêts en Europe et le dans le monde.

Je vous remercie pour votre attention!