

## LE TAXI, PARTIE INTÉGRANTE DU SERVICE PUBLIC DE LA MOBILITÉ DURABLE

**Chantal Duchêne** (Directrice générale du GART, France) [chantal.duchene@gart.org](mailto:chantal.duchene@gart.org)

### **Présentation du GART**

le GART est une association d'élus qui regroupe toutes les collectivités françaises responsables pour l'organisation du transport collectif, à savoir les agglomérations responsables du transport urbain, les régions responsables du transport régional, principalement ferré, et les départements responsables du transport routier interurbain. Le GART compte, à ce jour, 261 adhérents : 181 agglomérations, 61 départements et 19 régions.

Le GART fonctionne en réseau avec l'ensemble de ses adhérents pour avoir une capacité d'expertise commune et les représenter auprès des institutions françaises (Gouvernement et administration centrale, Parlement, associations représentatives au niveau national, organismes de recherche et d'études, ...) et de la presse.

Pour mettre en œuvre des politiques de mobilité conciliant efficacité économique, solidarité et protection de l'environnement, les collectivités territoriales françaises s'orientent vers l'organisation, non plus seulement de services de transport collectif, mais plus globalement vers l'organisation d'un service public de la mobilité durable, permettant d'offrir des services diversifiés alternatifs à l'usage de la voiture particulière privative en solo.

En effet, les transports collectifs sont bien adaptés aux transports de masse mais ne répondent pas à tous les besoins. Les taxis peuvent compléter le service de transport collectif classique pour desservir le périurbain et/ou le soir, la nuit, tôt le matin ou encore pendant le week-end, dans le cadre de transport à la demande ou de desserte de lignes virtuelles.

Exemples français d'une utilisation du taxi complémentaire aux transports collectifs

#### Desserte des zones rurales et/ou peu denses

En France, le transport à la demande est très souvent assuré par les taxis : ainsi, plus de 60 agglomérations et une quarantaine de départements déclaraient en juillet 2004, dans le cadre d'une

enquête réalisée par le GART, que des services de transport collectif étaient assurés par des taxis sur leur territoire.

Dans les départements :

L'Aveyron a été le premier département, dès 1980, à créer un service de transport à la demande avec les taxis. Il était indispensable de desservir les villages enclavés après la suppression de lignes régulières. Plus de 60 % des communes du département sont aujourd'hui couvertes par ce type de service.

Le Puy-de-Dôme (Auvergne) a mis en place, en 1984, le Bus des montagnes, un service à la demande, qui couvre le tiers des communes du département.

Il arrive aussi qu'en zone rurale des lignes régulières de transport scolaire soient confiées à des taxis, notamment avec des véhicules habilités à transporter jusqu'à 8 personnes.

Dans les agglomérations :

A Saint-Brieuc, Taxitub transporte, sur 50 lignes virtuelles, 1000 passagers par mois, qui doivent réserver environ quarante-cinq minutes avant et s'acquitter du prix du ticket de bus. Des correspondances sont assurées avec le réseau bus.

Mulhouse propose Taxitram sur les lignes de bus, où la fréquentation moyenne était seulement de 2,5 passagers par voyage.

Les taxis augmentent aussi l'amplitude horaire d'intervention. Ainsi, P'titbus, service assuré par les taxis dijonnais le dimanche matin et les jours fériés sur 4 lignes du réseau de transport public, dessert entre autres la gare, le parc des sports, l'hôpital. En 1997, P'titbus a assuré plus de 29.000 courses.

A Strasbourg, les Taxibus, mis en place en mars 1997 par la Compagnie des Transports Strasbourgeois, réalisent un rabattement gratuit sur les lignes de bus pour les habitants des communes du sud de l'agglomération non desservies en soirée.

#### Le transport de personnes à mobilité réduite.

L'enquête du GART sur les questions d'accessibilité a révélé que les taxis sont des acteurs majeurs du transport de personnes à mobilité réduite, en particulier dans les agglomérations de taille moyenne.

A Troyes, le GIE des taxis Troyens fonctionne sur le principe d'un transport à la demande avec réservation préalable en porte à porte.

A Evreux le service de transport à la demande met à contribution 18 taxis qui assurent le transport des personnes à mobilité réduite à l'exception des personnes en fauteuil.

A Vannes, ce sont aussi les taxis qui assurent le transport de personnes à mobilité réduite, comme à Chaumont ou encore Angers, sur le principe du transport à la demande.

### Des itinéraires touristiques

Dijon a été la première ville, en 1985, à utiliser des cassettes, avec des commentaires touristiques. Aujourd'hui les artisans du central radio Taxi Dijon proposent 4 circuits de découverte de leur région, modifiables à la demande. Les clientèles américaine et japonaise apprécient. Le concept bénéficie d'un partenariat avec Air France : lors de la réservation d'un billet d'avion pour Dijon, les hôtesse voient apparaître sur leur écran d'ordinateur l'offre des taxis dijonnais, qu'elles peuvent ainsi proposer à leurs clients.

Les taxis du Havre ont organisé, en 1990, Taxi Tour, service de visites touristiques comprenant 11 itinéraires de 2 à 10 heures : Le Havre, le circuit de l'Aiguille, les charmes de la Normandie, sur les pas de Guillaume le Conquérant... La chambre de métiers soutient cette initiative en dispensant des formations ad hoc. Une trentaine de taxis sont concernés.

En Anjou, 12 artisans taxis ont reçu une formation de 72 heures pour obtenir le label Taxis touristiques. Au programme : histoire et géographie de l'Anjou, géologie, arts gothique et roman, célébrités locales, vie économique, culturelle, tourisme d'affaires, anglais. C'est le fruit d'un partenariat entre le groupement radio Allo Anjou Taxi, l'office de tourisme d'Angers, la Chambre de métiers de Maine-et-Loire et le Syndicat départemental des artisans du taxi de Maine-et-Loire.

A La Rochelle, Abeilles Radio Taxis promène les touristes dans la cité portuaire, ainsi qu'à l'île de Ré ou dans le Marais poitevin.

### Avantages et inconvénients pour les collectivités de travailler avec les taxis

Les services de transport à la demande, dans leurs différentes composantes, effectués par les taxis sont généralement moins coûteux que les mêmes services effectués par des entreprises de transport. Généralement bien adaptés au nombre de personnes à transporter, ils présentent une solution efficace au regard des impératifs environnementaux de limitation des émissions de gaz à effet de serre et des divers polluants.

Ils présentent aussi une grande souplesse de fonctionnement, pouvant s'adapter à la demande. Cela demande néanmoins de mettre en place une organisation pour gérer cette demande : que cette organisation soit gérée par la collectivité ou par la profession, elle représente un coût.

Par contre, la fiabilité des services n'est pas toujours au rendez-vous. En effet, certains artisans privilégient leur activité traditionnelle, surtout lorsqu'il s'agit de courses particulièrement rémunératrices (courses longues, desserte d'aéroports, ...), alors même qu'ils ont pris des engagements avec une collectivité.

#### Partenariat entre le GART et la Fédération Nationale des Artisans du Taxi

Une charte de partenariat entre le GART et la Fédération Nationale des Artisans du Taxi a été signée en 2003. Il s'agit, pour nos deux organisations, de reconnaître le rôle que jouent les taxis dans les services de mobilité.

Cette Charte a été importante pour nos deux organisations.

Pour le GART, elle montrait clairement que nous avons la volonté de diversifier nos partenaires et de ne pas travailler uniquement avec les entreprises de transport collectif. Nous voulons d'ailleurs poursuivre dans cette voie en travaillant aussi avec les entreprises proposant des services de vélo ou d'autopartage, et en gérant le stationnement dans une optique de politique globale de mobilité.

Pour la Fédération Nationale des Artisans du Taxi, il s'agissait de se positionner comme acteur du transport public. Culturellement, c'était très important, car le plus souvent, en France, les taxis se considèrent plus volontiers du côté du transport individuel. Cela tient notamment au fait que les

taxis sont majoritairement, en France, des artisans individuels, qui utilisent leur véhicule à la fois comme outil de travail et comme leur véhicule propre. Néanmoins, petit à petit, les choses changent : les taxis effectuent de plus en plus souvent des services à la demande, ils sont autorisés à emprunter les voies réservées aux autobus, ..., bref ils s'intègrent comme un élément de la chaîne de déplacements et sont un outil du service public de la mobilité.

Ce partenariat s'est traduit par des interventions mutuelles régulières dans les congrès respectifs des deux institutions et par des interventions auprès des membres de chacun en cas de difficulté. Ce partenariat a aussi conduit à des interventions coordonnées lors de réunions avec les services de l'Etat ayant pour objet de revoir les textes sur l'accès à la profession afin de permettre cette nouvelle activité pour les taxis.

Les pistes à poursuivre pour développer le rôle des taxis dans les services de mobilité

#### La reconnaissance aux collectivités d'une compétence globale d'organisation de l'ensemble des services de mobilité

A l'heure actuelle, dans la législation française, les collectivités territoriales ne disposent que de la compétence d'organisation des transports collectifs. Ainsi, les taxis doivent répondre aux exigences, certes assouplies, liées à la profession de transporteur pour pouvoir contracter avec les collectivités.

Le GART milite pour que la compétence des collectivités territoriales soit étendue à l'ensemble des services de mobilité durable, c'est-à-dire à tous les services alternatifs à l'utilisation d'une voiture privative utilisée en solo. Ce sera d'ailleurs le thème de la table ronde centrale de notre congrès qui se déroulera début novembre à Clermont-Ferrand.

Pour le GART, les taxis doivent pouvoir participer au service public de la mobilité durable en conservant leurs spécificités.

Les collectivités pourraient alors envisager différentes formes d'intégration des taxis : contrats spécifiques pour du transport à la demande, mais aussi intégration d'un certain nombre de courses taxis dans des abonnements transports collectifs par exemple.

## Organisation de la profession de taxis

En France, la profession de taxis est composée majoritairement d'artisans. Quand ces artisans sont organisés en groupements, les collectivités passent généralement des contrats avec ces groupements car, sinon, elles doivent gérer un grand nombre de contrats avec chacun des artisans. Les collectivités peuvent aussi passer des contrats avec les exploitants de « voitures de petite remise » quand il en existe.

En effet, en France, deux professions coexistent, celle des taxis et celle dite des « voitures de petite remise ». Ces deux professions sont régies par l'Etat qui délivre des autorisations.

L'appellation de taxi s'applique à tout véhicule de 9 places au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de clientèle. Ces autorisations sont délivrées par les maires des communes de plus de 20 000 habitants ou par les représentants de l'Etat dans les départements pour les autres communes. Ces autorisations de stationnement peuvent être vendues par leurs titulaires, après des délais d'exercice de la profession fixés par la loi. Pour exercer la profession de taxi, il faut de plus être titulaire d'un certificat, délivré par les services de l'Etat, de capacité professionnelle, obtenue après un examen.

Les « voitures de petite remise » sont des véhicules de même taille, mis, contre paiement, à disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages. A la différence des taxis, ces voitures ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni porter de signe distinctif de caractère commercial concernant leur activité, et ne peuvent pas être équipées d'un radiotéléphone. L'exercice de l'activité est de plus soumis à autorisation délivrée par les services de l'Etat, avec l'accord des maires des communes de plus de 20 000 habitants (ou les représentants de l'Etat dans les départements pour les autres communes) dans lesquelles une ou plusieurs autorisations d'exploitation de taxi ont été délivrées et sont effectivement utilisées. A la différence des autorisations de stationnement détenues par les taxis, les autorisations d'exploiter des « voitures de petite remise » sont incessibles.

On le voit, l'activité de « voitures de petite remise » est très encadrée et peu attrayante, la volonté du Gouvernement et du Parlement français étant, jusqu'alors, de limiter la concurrence que cette activité pourrait faire aux taxis. Dans les faits, les autorisations ne sont délivrées que dans les

zones dépourvues d'autres modes de transport ; le nombre de « voitures de petite remise » diminue d'année en année et cette profession pourrait être amenée à disparaître.

Pourtant, pour les collectivités, il serait souvent plus simple de traiter, après appels d'offres, avec des sociétés plutôt qu'avec des artisans ; dans ce cas, le service serait certainement plus fiable.

Ce type d'activité serait particulièrement utile dans les banlieues défavorisées des grandes villes, dans le périurbain et dans les zones rurales, toutes zones dans lesquelles ni le transport collectif, ni les services traditionnels de taxis, sont très développés. Il permettrait aussi de fournir des emplois de proximité à la population locale.

## Conclusion

Les taxis, quel que soit leur mode d'exploitation, ont toute leur place dans les services alternatifs à l'utilisation d'une voiture privative en solo. Pour le GART, ils doivent clairement pouvoir participer au service public de la mobilité durable. Une évolution de la législation leur permettrait de jouer pleinement leur rôle, en offrant ainsi des solutions de mobilité aux zones et aux personnes qui en sont dépourvues.