

Juin 2009

Les taxis de Berlin et du Brandenburg



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Les taxis de Berlin et du Brandenburg

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France
15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15
Tél. : 33 (1) 77 49 77 49 – Télécopie : 33(1) 77 49 77 69
E-mail : dgcomm@iau-idf.fr –http : www.iaurif.org

Directeur général : **François Dugeny**

Directeur du Département Mobilité et Transport : **Alain Meyère**

Etude réalisée par :

Sophie Laurent, chargée d'études au Département Mobilité et Transport

Stefan Vorberg, stagiaire au Département Mobilité et Transport

Crédit photo de couverture : Stefan Vorberg

© IAU île-de-France - Juin 2009

Remerciements

Nous tenons à remercier tout particulièrement Madame Barbara Kowalzik, en charge des taxis à la Ville-Land de Berlin (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*), Monsieur Detlev Freutel, président de la fédération *Taxi Verband Berlin Brandenburg e.V.*, et Monsieur Bernd Dörendhal, président de la fédération *Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.*, qui nous ont reçus et ont répondu à nos nombreuses questions... ainsi que Madame Hannelore Rose, *Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg*, qui a répondu également à nos questions.

Synthèse

Le territoire considéré comprend la Ville-Land de Berlin, et le *Land* du *Brandenburg*, composé de districts et de villes autonomes, qui l'entoure. L'organisation fédérale allemande induit des particularités dans le fonctionnement de l'activité taxi.

Même si un cadre législatif est fixé au niveau national sur certains éléments liés à la profession (temps de travail, véhicules,...), l'activité de taxi et remise¹ est déléguée aux *Länder*, qui peuvent définir par la suite des autorités subordonnées responsables. Sur les territoires de Berlin et du *Brandenburg*, elle est de la compétence localement :

- de la Ville-Land de Berlin pour Berlin (*Senstadt*),
- de chacun des districts ou villes autonomes du *Brandenburg* sur leurs territoires respectifs.

Ces autorités responsables attribuent ou retirent les permis et licences, mais réglementent également l'activité : caractéristiques de l'offre, contraintes d'exploitation, tarifs,... Le contrôle des véhicules ou du travail au noir restent en revanche de la compétence des autorités de police des *Länder*, ce qui pose des problèmes de cohérence entre les politiques locales et leur application effective.

Outre la couleur ivoire clair réglementaire dans toute l'Allemagne pour les taxis, ceux-ci se distinguent des remises par les modes d'exploitation et tarifs. Contrairement aux remises, les taxis ont l'obligation de prendre en charge tout voyageur qui le demande dans leur zone obligatoire d'exploitation, et d'appliquer dans cette zone les tarifs définis par l'autorité responsable pour la zone. Les remises en revanche définissent leur propre tarif et n'ont pas d'obligation concernant le transport. Cependant elles n'ont pas le droit de stationner en ville, ne peuvent être réservées que par téléphone et ont l'obligation de retourner sur leur lieu de départ (siège de la société) après avoir réalisé le service réservé.

Les zones obligatoires d'exploitation des taxis dépendent de la localisation du siège de la société : elles correspondent au territoire de Berlin pour les taxis berlinois, à ceux des 14 districts et des 4 villes autonomes pour les taxis concernés du *Brandenburg*. Seule exception, un accord a été conclu entre Berlin et le district de *Dahme-Spreewald* au Sud-Est, où se situe l'aéroport de *Schönefeld* : les taxis berlinois peuvent étendre leur zone obligatoire d'exploitation à ce district pour pouvoir prendre des voyageurs à l'aéroport, et inversement.

L'accès à la profession de chauffeur de taxi et de remise est réglementé à l'échelon national, mais les permis et licences sont attribués par les autorités responsables locales :

- Pour le chauffeur (taxi et remise) : un permis de conduire spécifique pour le transport de voyageurs, en plus du permis normal, est nécessaire. Il est délivré sous conditions et suite à un examen de connaissance du territoire. Il est associé à une redevance annuelle et valable pour 5 ans.
- Pour le véhicule : une licence par véhicule est nécessaire pour pouvoir mettre en service un taxi, valable pour 5 ans. Le nombre total de licences taxi n'est pas limité à Berlin, ni le nombre de licences par société. Il l'est en revanche en *Brandenburg*, avec un seuil défini par chacun des districts et villes autonomes. Dans ces deux *Länder*, le nombre de licences de remises n'est pas limité. Elles sont également valables pour 5 ans et attribuées selon les mêmes conditions d'obtention que pour les taxis.

¹ Véhicule loué, avec chauffeur, pour un trajet donné, sur réservation

- Pour la société taxi ou remise (qu'il s'agisse d'un artisan ou d'une société plus importante) : l'entrepreneur doit avoir un certificat d'aptitude professionnelle qu'il obtient suite à un examen.

Les chauffeurs de taxi à Berlin et en *Brandenburg* travaillent majoritairement seuls sous le statut d'artisan (environ 75 % des sociétés), même si on observe une concentration des emplois dans les dix dernières années. En nombre de véhicules, à Berlin, ils ne représentent cependant que le tiers, un autre tiers correspondant aux sociétés de petite taille ou taille moyenne (de 2 à 10 véhicules) et le dernier tiers aux plus grandes sociétés (de 10 à 100 véhicules). Le nombre de sociétés de remises a beaucoup augmenté en dix ans, contrairement aux sociétés de taxis, mais reste largement inférieur (275 sociétés de remises contre 3 171 sociétés de taxis en 2008). En revanche elles sont de taille plus importante que les sociétés de taxi. Il existe également dans les deux *Länder* quelques « sociétés mixtes », regroupant des remises et des taxis, et, en *Brandenburg* uniquement, des sociétés avec « concessions mixtes » (changement d'affectation selon les périodes pour un même véhicule). Les temps de travail sont réglementés au niveau national pour les salariés mais pas pour les artisans.

Intermédiaires entre les artisans ou sociétés de taxis et les autorités responsables, les deux principales fédérations travaillent avec ces dernières à la définition de l'offre, des tarifs, à la fixation du nombre de licences, à la formation. Elles représentent les chauffeurs et sociétés, relayent leurs demandes vis-à-vis des autorités responsables, offrent des conseils, négocient des réductions sur des assurances ou autres dépenses de santé, ... Environ un tiers des sociétés de taxis est affilié à une de ces deux fédérations.

Le nombre de taxis à Berlin, non limité, approche les 7 000 en 2008. En *Brandenburg*, le dernier chiffre disponible, datant de 2004, fait état de 1 150 taxis, avec un nombre en baisse constante depuis 1992. A l'inverse, le nombre de remises est plus important qu'à Berlin et en augmentation depuis 1992 en *Brandenburg* (1 246 contre 880 à Berlin en 2004). A cela s'ajoutent quelques concessions mixtes, uniquement dans les districts du *Brandenburg* car non autorisées dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Territoire	Population (nb d'habitants)	Surface (km ²)	nb de licences taxi	Taxis par millier d'habitants	taxis par km ²
Land de Berlin	3 404 000	892	6 936	2,04	7,8
taxis parisiens	5 450 000	480	15 900	2,92	33,1

Berlin compte 2 taxis par millier d'habitants, soit une offre inférieure à celle de la zone correspondante de Paris + Petite Couronne (zone des « Taxis Parisiens »), qui s'élève à 2,9 taxis par millier d'habitants. Cela fait un taxi pour 343 habitants à Paris contre 491 à Berlin. La surface correspondant à la zone d'activité des Taxis Parisiens représente environ la moitié la surface de Berlin (892 km²). Ce qui équivaut à environ 32 taxis / km² à Paris contre 8 à Berlin, soit une densité quatre fois supérieure.

Cependant, selon l'estimation des fédérations, 14 000 chauffeurs de taxis travailleraient à Berlin, soit 2 chauffeurs par véhicule. À Paris il y a beaucoup moins de doublage car on compte seulement 18 000 chauffeurs pour 15 500 taxis en 2006, soit 1,16 par véhicule. Par conséquent, le nombre de taxis parisiens qui roulent plus que 11 heures par jour est nécessairement faible, alors que la majeure partie des taxis berlinois (véhicules) peuvent rouler, au moins théoriquement, 24h/24. Cela conduit à relativiser le grand nombre des taxis parisiens par rapport à Berlin. Par ailleurs la densité moindre de la ville et les meilleures conditions de circulation facilitent le travail et l'efficacité des taxis berlinois.

Tableau récapitulatif

	Taxi	Remise
Autorité organisatrice	Berlin : ville-Etat (LABO) Brandenburg : districts et villes autonomes (Directions des Transports Routiers)	
Accès à la profession	Réglementée par les Directions des Transports Routiers de chacun des districts ou ville autonome pour le <i>Brandenburg</i> et le <i>LABO</i> à Berlin Permis spécifique transport de voyageurs : - 21 ans - Visite médicale + vérification de santé mentale + Casier judiciaire vierge - Permis de conduire classique, peu de points - examen obligatoire de connaissance du territoire	
		A Berlin et dans les 4 villes autonomes seulement : examen obligatoire de connaissance du territoire
	Licence de taxi : pour chaque véhicule	Licence de remise : pour chaque véhicule
	Certificat d'aptitude professionnelle : pour les entrepreneurs (sociétés) dont les artisans	
Périmètres de validité des licences	- Permis : Allemagne, mais renouvellement de l'examen de connaissance du territoire en fonction du lieu - Licence de taxi (lié à une « zone d'exploitation obligatoire ») : <ul style="list-style-type: none"> o District ou villes autonome o règlements spéciaux pour les aéroports o Pas de limite pour la dépose 	
	- Certificat d'aptitude professionnelle : illimité géographiquement	
Durée de validité des licences	- Permis spécifique : 5 ans - Licences : 5 ans - Certificat d'aptitude professionnelle : illimité	
Statut des chauffeurs	Berlin : Essentiellement des indépendants : Au total environ 14 000 chauffeurs dont 2 459 artisans (en représentant 35% des licences = véhicules) et 11 540 employés (ou en chômage mais avec la permis spécifique valable) (juin 2008) Brandenburg : 362 artisans, le reste sont des employés.	Inconnu
Principaux exploitants	Berlin : 3171 sociétés de taxi à Berlin (juin 2008) dont 2459 (77,6%) artisans et 711 sociétés avec plusieurs véhicules	Berlin : 275 sociétés de remises à Berlin (juin 2008) avec 1150 véhicules

	<p>Brandenburg : 488 sociétés de taxi en Brandenburg (2004) dont 362 (74,2%) artisans et 126 sociétés avec plusieurs véhicules</p> <p>Il n'existe pas d'entreprises majeures, ni a Berlin ni en Brandenburg (la plus grande à Berlin compte 101 taxis).</p>	<p>Brandenburg : 346 sociétés de remises à Berlin (2004) avec 1246 véhicules</p>
<p>Affiliation à une centrale radio</p>	<p>Berlin : Environ 6 000 taxis (87%) sont affiliés à une des 5 centrales radio. 4 d'entre elles appartiennent au même groupe (4 000 véhicules affiliés), la 5 e est indépendante (2 200 véhicules).</p> <p>Brandenburg : Très peu de centrales sauf à Potsdam (180 taxis affiliés) et Cottbus (80 taxis). Les centrales dans le reste du territoire sont inexistantes ou très petites.</p>	<p>Pas de centrales.</p>
<p>Réglementation de la durée de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les artisans aucune • Pour les employés : <ul style="list-style-type: none"> ○ 8h par jour mais prolongement à 10h possible si la durée moyenne reste de 8h ○ pause de 30 minutes pour temps de travail 6-9h et 45' pour plus de 9h (plusieurs pauses de 15' aussi possibles) 	

Sommaire

Synthèse.....	5
Sommaire	9
Préambule	11
I. La profession taxi et remise	13
A. Présentation de l'offre	13
B. Les acteurs.....	15
1. Les autorités responsables	15
2. Les associations professionnelles	16
3. Les sociétés.....	18
C. La réglementation	20
1. Accès à la profession	21
2. Réglementation de l'exploitation	23
II. Le fonctionnement pour le client.....	29
A. Les lieux et modalités de prise en charge.....	29
1. Les centrales de réservation	29
2. Les aménagements	30
B. Le cas de la desserte aéroportuaire	32
1. Aéroport de <i>Berlin – Tegel</i>	33
2. Aéroport de <i>Schönefeld</i> (futur <i>Berlin-Brandenburg International-Airport</i>).....	35
3. Equilibre demande / desserte.....	38
C. Les tarifs des taxis.....	38
D. Les services spécifiques fournis par les taxis.....	41
1. Articulation taxi – transport collectifs	41
2. Articulation taxi - remise.....	41
3. La clientèle à mobilité réduite.....	42
III. Usage des taxis en chiffres	42
Conclusion.....	43
Bibliographie.....	45
Glossaire	47

Table des illustrations

<i>Tableau 1 : principales caractéristiques du territoire de Berlin-Brandenburg.....</i>	<i>11</i>
<i>Tableau 2 : Evolution du nombre de taxis, remises et concessions mixtes à Berlin - Brandenburg.....</i>	<i>13</i>
<i>Tableau 3 : Nombre de taxis et remises par millier d'habitants</i>	<i>14</i>
<i>Tableau 4 : Densités d'offre comparée taxis berlinois / taxis parisiens.....</i>	<i>15</i>
<i>Tableau 5 : Evolution du nombre de sociétés de taxi</i>	<i>18</i>
<i>Tableau 6 : Nombre de taxis par société.....</i>	<i>18</i>
<i>Tableau 7 : Evolution en nombre des sociétés de remises en Berlin-Brandenburg</i>	<i>19</i>

Tableau 8 : profession taxi – principaux textes réglementaires	20
Tableau 9 : centrales d'appel taxis en Berlin - Brandenburg	29
Tableau 10 : Trafics des aéroports berlinois en 2007.....	32
Tableau 11 : Berlin – suppléments tarifaires (tarifs en vigueur en 2008)	39
Tableau 12 : Tarifs principaux en Brandenburg (2008)	40

Figure 1 : Evolution du nombre de taxis, remises et concessions mixtes à Berlin - Brandenburg.....	14
Figure 2 : Affiliation des taxis berlinois.....	19
Figure 3 : Répartition modale pour l'accès à l'aéroport de Berlin-Tegel	33
Figure 4 : Emplacements taxis à l'aéroport de Berlin-Tegel	33
Figure 5 : Répartition modale pour l'accès à l'aéroport de Berlin-Schönefeld.....	36
Figure 6 : zone obligatoire d'exploitation pour les taxis berlinois en cas de stationnement à l'aéroport de Schönefeld.....	36
Figure 7 : Emplacements taxis à l'aéroport de Berlin-Schönefeld	37

Préambule

Cette étude s'inscrit dans un cycle d'études comparatives entre les métropoles européennes de Londres, Madrid et Berlin en regard de la situation en Ile-de-France. Les périmètres d'étude retenus par convention correspondent aux périmètres de compétence de leurs autorités organisatrices. Le territoire considéré pour la présente étude comprend donc les *Länder* de Berlin et du *Brandenburg*, dont l'un est situé à l'intérieur de l'autre, correspondant au périmètre de compétence de l'autorité organisatrice, le *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)*.

Ce territoire présente des spécificités socio-économiques qu'il convient de rappeler rapidement :

- Une spécificité administrative pour Berlin qui est à la fois une ville et un *Land*, et cumule les compétences des deux ;
- Un étage administratif supplémentaire en *Brandenburg* constitué par les 14 districts et 4 villes autonomes : *Potsdam, Frankfurt (Oder), Cottbus, Brandenburg an der Havel*
- Une densité contrastée entre Berlin, les villes autonomes et en particulier Potsdam, la principale, la zone urbanisée dense jouxtant Berlin (e.V.), et le reste du *Brandenburg*, très rural.
- Une densité très faible sur l'ensemble du territoire par rapport à celle de l'Ile-de-France quelle que soit l'échelle considérée, même dans les secteurs les plus denses de Berlin.

Tableau 1 : principales caractéristiques du territoire de Berlin-Brandenburg

Territoire	Land Berlin	Land Brandenburg			Berlin – Brandenburg
		Engerer Verflechtungsraum (e.V.) ²	Hors Engerer Verflechtungsraum	Total	
Emplois	1 606 700	1 034 400		1 034 400	2 641 100
Population	3 404 000	1 013 000	1 535 000	2 548 000	5 952 000
Superficie	892 km ²	4 430 km ²	25 049 km ²	29 479 km ²	30 371 km ²
Densité	3 816 hab/km ²	229 hab/km ²	61 hab/km ²	86 hab/km ²	196 hab/km ²
Contexte administratif	12 arrondissements (<i>Bezirke</i>)	4 villes autonomes (<i>Kreisfreie Städte</i>) 14 districts (<i>Landkreise</i>) 416 communes (<i>Gemeinde</i>)			2 <i>Länder</i>

Source : Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2007

Par rapport à Paris et l'Ile-de-France, le secteur géographiquement le plus comparable serait Paris + Petite Couronne (762 km² pour 6,2 millions d'habitants), à comparer à la ville de Berlin, qui compte sur un territoire du même ordre de grandeur (892 km²) deux fois moins d'habitants (3.4 millions).

² « Engerer Verflechtungsraum » = proche couronne de Berlin située dans le Land Brandenburg (Potsdam inclus)

I. La profession taxi et remise

A. Présentation de l'offre

Le nombre de taxis (véhicules) en *Brandenburg* est en baisse constante depuis 1992. À Berlin, la situation est un peu différente. Le nombre de taxis a atteint son plus haut niveau au début des années 90, probablement en partie en raison des effets de la réunification. Ensuite il s'est stabilisé à 6 900 véhicules malgré une limitation des licences en 1997³. En 2004, le nombre de taxis a fortement diminué pour atteindre 6 468 véhicules. Depuis les dernières années, le nombre de licences augmente de nouveau de manière importante et l'offre aurait dépassé les 7 000 véhicules en septembre 2008.

Le nombre de remises⁴ augmente de manière continue depuis 1996 en *Brandenburg* ainsi qu'à Berlin. Elles sont plus nombreuses en *Brandenburg* qu'à Berlin, ce qui peut s'expliquer à la fois par la limitation du nombre de licences dans ce *Land* (alors que ça n'est pas le cas à Berlin), ainsi qu'à la possibilité de fonctionner sur concessions mixtes.

Les concessions mixtes⁵ ne sont pas autorisées dans les villes de plus de 50 000 habitants. Il n'y en a donc ni à Berlin ni dans les villes autonomes du *Brandenburg*. Leur nombre a doublé depuis 1992.

Tableau 2 : Evolution du nombre de taxis, remises et concessions mixtes à Berlin - Brandenburg

Territoire	Déc 1992	Déc 1996	Déc 2000	Déc 2004	Juin 2008
Nombre de taxis					
<i>Land</i> Berlin	7277	6898	6924	6468	6936
<i>Land</i> Brandenburg	1498	1341	1272	1185	Inconnu*
Total	8775	8239	8196	7653	Inconnu
Nombre de remises					
<i>Land</i> Berlin	586	432	764	880	1150
<i>Land</i> Brandenburg	91	641	981	1246	Inconnu*
Total	677	1073	1745	2126	Inconnu
Nombre de concessions mixtes (véhicules à usage mixte qui font à la fois des services taxi et remise)					
<i>Land</i> Berlin	-	-	-	-	-
<i>Land</i> Brandenburg	75	102	127	146	Inconnu*

Source: BZP Geschäftsbericht 2006-2007; Berlin Juin 2008 Labo

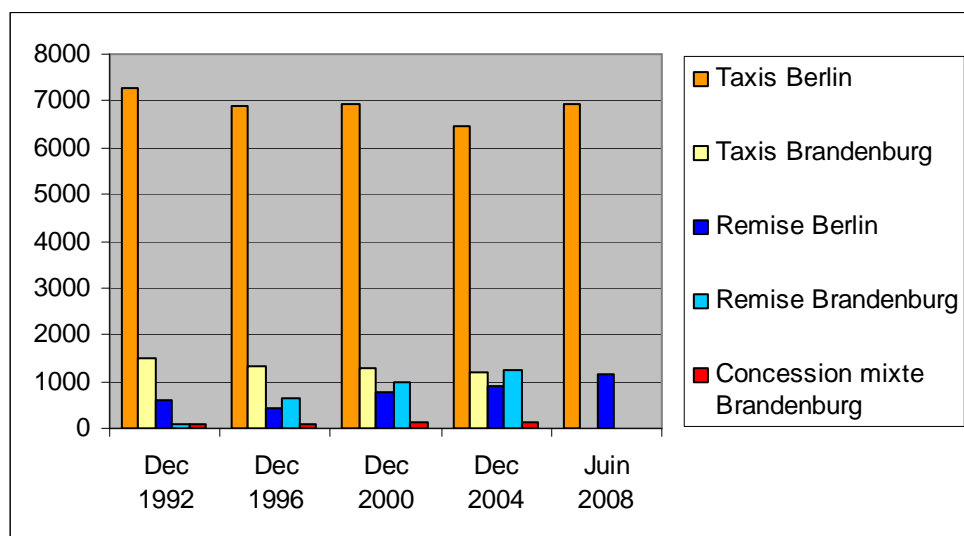
* Les données 2008 pour le *Land* Brandenburg ne sont pas disponibles. Le Ministère de l'Infrastructure et de l'Aménagement du Brandenburg (MIR) n'a pas le droit de publier ces chiffres en raison des règlements sur la protection des données.

³ Limitation du nombre de licences sur une année pour observation des impacts, alors qu'en temps normal il n'y a pas de limitation – voir chapitre I.C.1 « Accès à la profession – Licences de taxi »

⁴ Véhicule loué, avec un chauffeur, pour un trajet donné, sur réservation

⁵ Changement d'affectation selon les périodes pour un même véhicule

Figure 1 : Evolution du nombre de taxis, remises et concessions mixtes à Berlin - Brandenburg



Source: BZP Geschäftsbericht 2006-2007; Berlin Juin 2008 Labo

L'offre de remise (0,34 taxis par millier d'habitants soit un taxi pour 2960 habitants) est marginale par rapport à l'offre de taxis à Berlin (2,04 taxis par millier d'habitants soit un taxi pour 491 habitants), ce qui est caractéristique des grandes villes dans lesquelles la densité humaine permet une densité suffisamment importante de la demande. L'offre dans Berlin est la plus importante de toutes les villes d'Allemagne avec *Hamburg*. En *Brandenburg* en revanche, l'offre taxi est équivalente de l'offre de remise (autour de 0,48 taxis ou remises par millier d'habitants soit un taxi et une remise pour 2100 habitants environ, l'ensemble constituant une offre très peu dense.

Tableau 3 : Nombre de taxis et remises par millier d'habitants

Territoire	Pop (nb d'hab)	Surface (km ²)	nb de licences taxi	nb de licences remises	Taxis par milliers d'hab	Remises par milliers d'hab	Total par milliers d'hab	Total par km ²
Land Berlin	3 404 000	892	6 936	1 150	2,04	0,34	2,38	9,1
Land Brandenburg	2 548 000	29 479	1 185*	1 246*	0,47	0,49	0,95	0,1
Total	5 952 000	30 371	8 121	2 396	1,36	0,40	1,77	0,3

Source : BZP Geschäftsbericht 2006-2007; Berlin Juin 2008 Labo

* Donnée 2004

Berlin compte 6 936 taxis pour 3,4 millions d'habitants, soit 2,04 taxis par millier d'habitant. Le nombre de taxis par habitant à Berlin est donc moins élevé que dans la zone correspondante de Paris + Petite Couronne (zone des « Taxis Parisiens »)⁶ : on

⁶ Données 1999 Insee pour Paris et les départements 92, 93, 94 sans les communes avec des taxis communaux (*Chaville, Garches, Marnes la Coquette, Meudon, Rueil Malmaison, Saint Cloud, Sevres, Vaucresson, Ville d'Avray, Aulnay sous Bois, Le Blanc Mesnil, Clichy sous Bois, Coubron, Gagny, Gournay sur Marne, Livry Gargan, Montfermeil, Neuilly Plaisance, Neuilly sur Marne, Noisy le Grand, Le Raincy, Sevran, Tremblay en France, Vaujours, Ablon sur Seine, Boissy st Leger, Chennevieres sur Marne, Limeil Brevannes, Mandres les Roses, Marolles en Brie, Noisieu, Ormesson sur Marne, Perigny sur Yerres, Le Plessis Trevisse, La Queue en Brie, Santeny, Sucy en Brie, Valenton, Villecresnes, Villeneuve le Roi, Villeneuve St Georges, Villiers sur Marne*)

compte 5,45 millions habitants dans la zone desservie par les Taxis Parisiens avec 15 900 taxis en 2008, soit un ratio de 2,92 taxis par millier d'habitants. Cela fait un taxi pour 343 habitants à Paris contre 491 à Berlin.

Tableau 4 : Densités d'offre comparée taxis berlinois / taxis parisiens

Territoire	Population (nb d'habitants)	Surface (km ²)	nb de licences taxi	Taxis par millier d'habitants	taxis par km ²
Land de Berlin	3 404 000	892	6 936	2,04	7,8
taxis parisiens	5 450 000	480	15 900	2,92	33,1

La surface correspondant à la zone d'activité des Taxis Parisiens est de 480 km², environ la moitié la surface de Berlin (892 km²). Ce qui équivaut à environ 33 taxis / km² à Paris contre 8 à Berlin, soit une densité quatre fois supérieure.

Selon l'estimation des Fédérations, 14 000 chauffeurs de taxis (les gens qui renouvellent leur permis pour le transport de voyageurs régulièrement⁷) travailleraient à Berlin, soit 2,02 chauffeurs par véhicule. À Paris il y a beaucoup moins de doublage car il y a seulement 18 000 chauffeurs pour 15 500 taxis (en 2006)⁸, soit 1,16 par véhicule. Par conséquent, le nombre de taxis parisiens qui roulent plus que 11 heures par jour est nécessairement faible, alors que la majeure partie des taxis berlinois (véhicules) peuvent rouler, au moins théoriquement, 24h/24. Cela permet de relativiser le grand nombre des taxis parisiens par rapport à Berlin.

Pour Paris, l'une des villes les plus visitées du monde, les touristes, les hommes d'affaires ainsi que la clientèle aéroportuaire représentent une grande partie de la clientèle des taxis et remises. 16% des touristes à Paris utilisent le taxi pendant leur séjour⁹. En 2007, l'hôtellerie (hôtels classés) à Paris et dans la petite couronne a compté 48,5 millions de nuitées contre 14,3 millions de nuitées à Berlin¹⁰. Soit environ 0,32 taxis par milliers de nuitées à Paris contre 0,49 à Berlin.

B. Les acteurs

1. Les autorités responsables

La Loi sur les transports de voyageurs (*Personenbeförderungsgesetz PBefG*) donne la responsabilité des taxis et remises¹¹ aux *Länder*. Les *Länder* peuvent ensuite définir eux-même des autorités subordonnées responsables.

⁷ Il y a des chauffeurs qui ne travaillent pas pendant une période donnée, ou plus (retraite,...)

⁸ Mairie de Paris, Les déplacements en taxis, 2006

⁹ Mairie de Paris, Direction du Développement économique et de l'emploi « une dynamique pour Paris » 2007

¹⁰ Données Paris Insee, « Regards sur... l'année économique et sociale 2007 » ; Données Berlin *Amt für Statistik* 2008.

¹¹ Y compris concessions mixtes

Berlin :

A Berlin, c'est le Ministère du *Land* de Berlin pour l'Urbanisme (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*) qui réglemente l'organisation de la profession de taxi dans la *Taxenordnung* (décret). Ce document définit notamment la « zone obligatoire d'exploitation », les obligations d'exploitation et autres règlements comme la nécessité d'affichage d'une carte d'identification du chauffeur dans le véhicule.

La *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung* définit aussi les tarifs dans la *Taxitarifordnung* (décret).



Les licences et permis sont attribués par l'administration régionale en charge des affaires locales et des permis, le *Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO)*. La *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung* peut imposer à cette autorité subordonnée la limitation du nombre de licences avec l'introduction d'une période d'observation.

Brandenburg :

En *Brandenburg*, ce sont les districts et villes autonomes qui sont responsables pour les règlements sur l'exploitation des taxis et sur les tarifs.

Les licences et permis sont attribuées par les 21 Directions des Transports Routiers (*Strassenverkehrsämter*) de chaque district, des 4 villes autonomes, ainsi que des villes de *Eisenhüttenstadt*, *Schwedt* et *Eberswalde* (anciennes villes autonomes).

Pour tous les *Länder*, c'est la police qui contrôle les véhicules. La douane et la police sont responsables de la surveillance du travail au noir, les autorités responsables des taxis n'ayant pas de pouvoir dans ce domaine. Les contrôles sont aujourd'hui insuffisants d'après les fédérations de taxis interrogées.

2. Les associations professionnelles

On compte deux fédérations principales de taxis à Berlin. Elles s'appellent «*Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.* » (*Innung*) et «*Taxiverband Berlin, Brandenburg e.V.* » (*TVB*). La bipolarité est liée à une scission vers 1975 due à des intérêts divergents entre les artisans et les grandes sociétés. Aujourd'hui la situation est apaisée et les fédérations travaillent ensemble sur certains sujets.

Il existe également d'autres fédérations moins connues comme la *BTV*....

Les fédérations font le lien entre les taxis et l'autorité locale, par exemple pour la définition des tarifs ou la fixation du nombre des licences. Elles discutent et relaient les demandes des sociétés auprès de l'autorité locale qui décide finalement.

Les fédérations sont également les interlocutrices des autorités locales ou des organisateurs pour la planification de la desserte des foires et autres grands événements. Elles apportent une aide juridique et en termes d'assurances aux sociétés affiliées. Elles négocient des rabais avec un certain nombre de partenaires.

Environ un tiers des sociétés de taxis est affilié à une des deux fédérations principales.

Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. (Innung)¹² :

Les origines de la *Innung* remontent à 1900 avec la fondation de la « *Personen-Lohnfuhrwerks-Innung* ».

Les membres de la *Innung* sont les sociétés et non les chauffeurs. Elle représente des sociétés de taille variée avec une majorité d'artisans et de petites sociétés.

C'est une fédération qui assure un rôle de représentation des entrepreneurs, elle se surnomme aussi « syndicat des entrepreneurs ».

L'adhésion est de 7,67 € / mois pour le premier véhicule et 4 € à partir du deuxième.

La fédération compte 2 salariés. Son comité directeur est élu pour 4 ans par les membres.



Taxiverband Berlin, Brandenburg e.V. (TVB)¹³ :

La *TVB* a été créée en 1975 pour mieux représenter les intérêts des sociétés avec plusieurs véhicules.

En général la *TVB* représente des sociétés de taille moyenne ou grande, donc plus importante dans l'ensemble que la *Innung*.

Elle couvre les deux *Länder* Berlin et *Brandenburg* mais l'accent est mis sur le marché berlinois.

L'adhésion à la *TVB* coûte 5,5 € par mois et par taxi, soit « moins de 1% des dépenses en diesel par mois », selon la fédération.

Le comité directeur de la *TVB* est élu pour 3 ans par les membres.



Berliner Taxivereingung (BTV)¹⁴ :

C'est une autre fédération de Berlin, avec environ 400 véhicules (60 sociétés) affiliés. Elle est indépendante des autres fédérations. Son poids est cependant moins élevé car seules la *Innung* et la *TVB* ainsi que les fédérations nationales sont vraiment reconnues comme représentants des taxis par le *Senat* de Berlin (pour le travail commun mis en place).

¹² Corporation des sociétés de taxi berlinoises

¹³ Fédération des taxis de Berlin et du *Brandenburg*

¹⁴ Union des taxis berlinois

3. Les sociétés

Les taxis :

Tableau 5 : Evolution du nombre de sociétés de taxi

Territoire	1996	2000	2004	Mai 2008
Land de Berlin	4210	3768	3284	3171
Land de <i>Brandenburg</i>	690	560	488	Inconnu
Total	4900	4328	3772	Inconnu

Source: LABO – chiffres 2008, Données 2004 BZP Geschäftsbericht 2006-2007

Le nombre de sociétés de taxi a baissé constamment à Berlin et en *Brandenburg* ces dix dernières années. Le nombre de sociétés de remises a fortement augmenté en parallèle. À Berlin, le nombre de sociétés de taxi était de 4 210 en 1996. Entre 1996 et mai 2008, la baisse observée est de 24,7% (3 171 entreprises en 2008).

En *Brandenburg* le nombre de sociétés de taxis a baissé encore plus, passant de 690 entreprises en 1996 à 488 entreprises en 2004, soit une baisse de 29,28%.

Tableau 6 : Nombre de taxis par société

Territoire	1 taxi	2 taxis	3 taxis ou plus
Land de Berlin	2459 (77,5%)	236 (7,4%)	476 (15,0%)
Land de <i>Brandenburg</i>	362 (74,2%)	71 (14,5%)	55 (11,3%)
Total	2821 (77,1%)	307 (8,4%)	531 (14,5%)

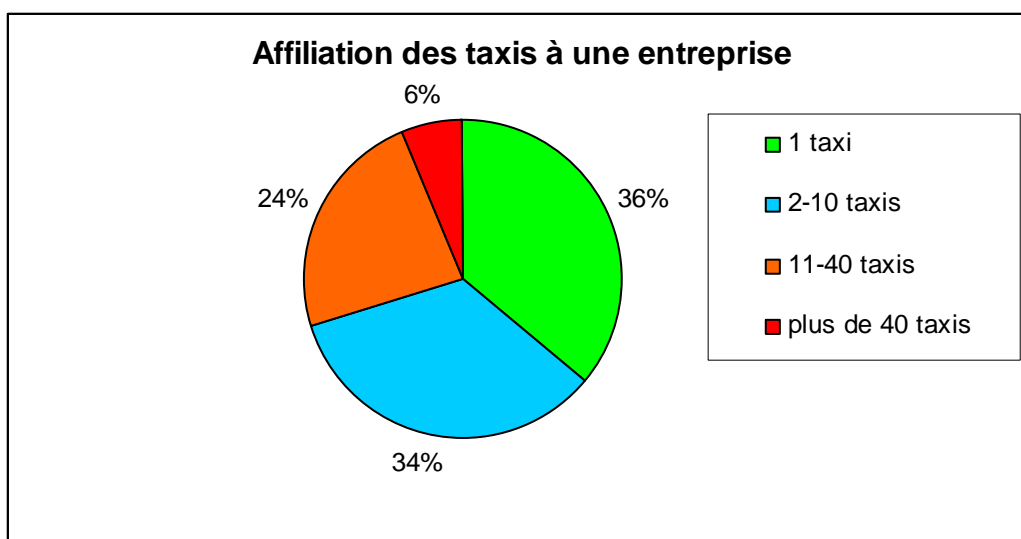
Source: LABO – chiffres 2008; *Brandenburg* données 2004 BZP Geschäftsbericht 2006-2007

Cette baisse s'est accompagnée d'une concentration des emplois car le nombre de taxis a diminué dans des proportions moindres : la part des artisans (1 véhicule / 1 chauffeur) à Berlin a baissé de 80,4 % en 2004 à 77,5 % en 2008, alors que dans le même temps le nombre de sociétés de plus de 2 véhicules augmentait de 11,4 % à 15,0 %.

Néanmoins, les artisans restent les sociétés les plus représentées en nombre à Berlin et en *Brandenburg*.

Leur poids est différent en revanche en nombre de véhicules, par exemple à Berlin, où ils représentent 77,5% des sociétés, mais seulement un tiers des taxis (véhicules) berlinois (36%). Les entreprises de petite taille ou de taille moyenne (2 à 10 taxis) représentent également environ un tiers des véhicules. Le dernier tiers, soit environ 2 100 véhicules, appartient aux grandes sociétés (plus de 10 taxis). La plus grande entreprise berlinoise compte 101 véhicules.

Figure 2 : Affiliation des taxis berlinois



Source : LABO – chiffres 2008

Toutes les sociétés sont des sociétés indépendantes. La plupart (à part les artisans) sont des SARL (*GmbH*) ou des sociétés en nom collectif (*GbR*). Ces deux types de sociétés et les artisans représentent environ 85 % des sociétés. Par ailleurs il existe quelques rares SA (*AG*), des coopératives (*Genossenschaften*) et des « *limited companies* » de droit anglais.

Le statut de « locataire » qui existe en France (location d'un véhicule de taxi avec sa licence par un chauffeur auprès d'une société) est interdit à Berlin. Cependant il existe un marché noir avec cette forme de location, souvent pour des chauffeurs étrangers n'ayant pas le niveau de langue pour passer l'examen d'aptitude professionnelle requis pour exercer¹⁵). Le loyer mensuel d'un véhicule serait de l'ordre de 500 € par mois¹⁶.

Les remises :

A l'inverse des sociétés de taxi, le nombre de sociétés de remises augmente à Berlin ainsi qu'en *Brandenburg*.

Tableau 7 : Evolution en nombre des sociétés de remises en Berlin-*Brandenburg*

Territoire	1996	2000	2004	Mai 2008
Land de Berlin	158	226	244	275
Land de <i>Brandenburg</i>	236	258	346	Inconnu
Total	394	484	590	Inconnu

Source : Données 2004 BZP *Geschäftsbericht* 2006-2007 ; LABO – chiffres 2008

En mai 2008, on compte 275 sociétés de remises à Berlin avec 1 150 véhicules, donc presque deux fois plus qu'en 1996¹⁷.

¹⁵ Voir chapitre I.C.1 « Accès à la profession »

¹⁶ Berliner Zeitung 13/08/2008 <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2008/0813/berlin/0023/index.html>

¹⁷ LABO 2008

En général les sociétés de taxi sont plus petites que celles de remises. À Berlin, une société de taxi compte en moyenne 2,2 véhicules, contre 4,2 véhicules pour une société de remises¹⁸ En *Brandenburg* la taille moyenne est 2,4 véhicules pour les sociétés de taxi est 3,6 pour les sociétés de remises¹⁹.

Les concessions mixtes :

En décembre 2004, il y avait à Berlin 13 « sociétés mixtes », regroupant à la fois des remises et des taxis, mais sans concession mixte, et 203 en *Brandenburg*. Les concessions mixtes existent uniquement en *Brandenburg* : 114 sociétés avec concessions mixtes étaient recensées en *Brandenburg* en 2004, pour 146 véhicules.

C. La réglementation

La réglementation de la profession est définie par plusieurs textes à différents niveaux.

Tableau 8 : profession taxi – principaux textes réglementaires

Nom du Règlement	Abréviation	Traduction	Echelle
<i>Personenbeförderungsgesetz</i>	<i>PBefG</i>	Loi sur les transports de voyageurs	Fédérale
<i>Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr</i>	<i>BOKraft</i>	Décret sur l'exploitation des entreprises de transports routiers de voyageurs	Fédérale
<i>Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr</i>	<i>PBZugV</i>	Règlement sur l'accès aux professions du transport routier de voyageurs	Fédérale
<i>Taxenverordnung (nom qui peut varier d'une autorité locale à l'autre)</i>		Décret sur les taxis locaux (définit par exemple la zone obligatoire d'exploitation)	<i>Land</i> , District, ville autonome
<i>Tarifverordnung - Taxen (nom qui peut varier d'une autorité locale à l'autre)</i>		Décret sur les tarifs taxis	<i>Land</i> , District, ville autonome

Elle précise notamment les éléments à rassembler pour avoir accès à la profession de taxi :

- Pour le chauffeur : un permis de conduire spécifique pour le transport de voyageurs, en plus du permis normal, délivré sous conditions et suite à un examen de connaissance du territoire
- Pour le véhicule : une licence (une par véhicule)
- Pour la société taxi ou remise (qu'il s'agisse d'un artisan ou d'une société plus importante) : un certificat d'aptitude professionnelle

¹⁸ Données Berlin mai 2008 LABO

¹⁹ Données 2004, BZP Geschäftsbericht 2006-2007

1. Accès à la profession

L'accès à la profession de chauffeur de taxi et de remise est défini dans le Décret Fédéral sur l'Accès aux Professions du Transport Routier de Voyageurs (*Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr - PBZugV*).

Permis de conduire spécifique pour le transport de voyageurs :

Tous les chauffeurs de taxi et de remise doivent obtenir un permis spécifique pour le transport de voyageurs. Il est dispensé par le LABO à Berlin et la Direction des Transports Routiers (*Strassenverkehrsamt*) de l'Autorité responsable en *Brandenburg*.

Les conditions d'obtention sont relativement semblables quel que soit le *Land*.

A Berlin, les conditions pour obtenir le permis sont les suivantes :

- avoir 21 ans et un permis de conduire de catégorie B
- passer un examen médical et psychologique obligatoire (environ 100 €)
- présenter un extrait de casier judiciaire (redevance 13 €)
- passer l'examen obligatoire de connaissance du territoire (*Ortskundeprüfung*). Cet examen est délégué aux fédérations par le LABO qui contrôle de temps en temps. Les frais d'examen s'élèvent à 55 €.

Cet examen permet d'obtenir le permis de conduire spécifique pour le transport de voyageurs. La redevance pour ce permis est de 42,60 €, à payer au LABO. Elle est valable pour 5 ans. Ensuite elle doit être renouvelée (coût : 38,00 € + nouvel examen médical et psychologique - environ 50 €, 100 € à partir de 60 ans). Le permis est valable dans toute l'Allemagne mais le chauffeur doit repasser l'examen de connaissance du territoire (*Ortskundeprüfung*) s'il change de lieu de travail.

Des discussions sont en cours à l'initiative des fédérations qui souhaiteraient compléter cet examen par un examen sur le comportement des chauffeurs (accueil, contact, conduite,...) et un contrôle des déclarations d'heures, en début de carrière et avec des rappels réguliers de type contrôle technique. Pour l'instant aucun changement de la réglementation n'est cependant prévu.

La formation de préparation à l'examen n'est pas obligatoire mais recommandée car le *Ortskundeprüfung* est difficile à obtenir. Quelques organismes dispensent des formations. Ce sont en général des écoles spécialisées sur la qualité desquelles les fédérations peuvent conseiller les futurs taxis avec l'attribution de cachets de qualité, bien que celles-ci ne soient parfois pas d'accord entre elles. La formation dure entre 2 et 6 mois, avec en moyenne deux cours de 2-3h par semaine. Elle nécessite également du temps de travail personnel supplémentaire. Elle coûte 500 à 800 €. Elle peut être financée par une société de taxis qui organise la formation et embauchera le futur chauffeur.

Ce permis est facile à perdre. Le système à point qui le régit est inverse de celui de la France : tout conducteur démarre avec un crédit de 0 lorsqu'il obtient son permis. Il « accumule » ensuite des points au fur et à mesure des infractions commises, tous les points n'ayant pas la même valeur selon la gravité de l'infraction. Le permis lui est retiré au bout de 4 points (contre 18 pour le permis grand public). Les fédérations et le LABO préviennent les conducteurs ayant déjà 6 points qui souhaitent accéder à la profession qu'ils ne pourront pas le faire : le permis taxi ne pourra pas leur être accordé.

Licences de taxi :

Avant de pouvoir mettre en service un taxi, il faut obtenir une licence (*Konzession*). À Berlin, elles sont accordées par le LABO. En *Brandenburg*, elles sont attribuées par les 21 Directions du Transport Routier (*Strassenverkehrsämter*) des districts, villes autonomes et grandes villes des districts (*Schwedt, Eisenhüttenstadt, Eberswalde*).

Une licence est nécessaire pour chaque taxi (véhicule) : il n'est pas possible d'obtenir une licence générale pour un nombre indéterminé de taxi, chaque taxi doit avoir reçu une licence individuelle. Le nombre de licences est donc identique au nombre de taxis.

La licence n'est accordée que lorsque les autorités ont reçu l'assurance que la société du demandeur est dans une situation saine. Le demandeur doit produire une attestation de solvabilité (assurance vie par exemple ou toute autre réserve d'argent) d'un montant de 2 250 € pour le 1^{er} véhicule et 1 250 € pour les suivants. Les autorités responsables décident alors s'il est dans l'intérêt du transport public en général de délivrer la licence. La licence n'est pas accordée si, de l'avis des autorités, la mise en service d'un véhicule supplémentaire risque de menacer l'existence ou la qualité de service des taxis déjà en exploitation à l'intérieur de la zone pour laquelle la licence doit être délivrée.

Les licences sont valables pour 5 ans.

A Berlin, la redevance pour obtenir une licence par le LABO s'élève à 153,30 € pour le premier véhicule plus 43,30 € par véhicule supplémentaire dans la même demande. Pour chaque demande ultérieure, le prix repart de 153,30 €.

Berlin

À Berlin le nombre de licences n'est pas limité. Le nombre de licences par société n'est pas non plus limité.

Il y a eu des limitations ponctuelles (« STOP ») à plusieurs reprises, pendant lesquelles les impacts sur la demande et la situation économique des taxis ont été observés (durée du « STOP » : environ 1 an) par le LABO²⁰. Le dernier « STOP » date de 1997-98. En avril 1997 on comptait 6 910 taxis à Berlin. Pendant le Stop, le nombre a été réduit à 6 635 taxis en août 1998, soit environ 4% moins qu'avant.

Les avis divergent sur la nécessité de limiter le nombre de licences ou non : selon le département de l'urbanisme de Berlin (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*), une limitation serait contraire à la liberté d'entreprendre inscrite dans la loi. D'ailleurs certaines personnes ont porté plainte contre la ville de Berlin pour obtenir une licence pendant le dernier « STOP ». Les fédérations seraient plutôt quant à elles pour une limitation du nombre de licences. Une limitation du nombre de licences signifie un nombre constant de licences mais par forcément une baisse de l'offre s'il y a une liste d'attente et un roulement des licences.

Brandenburg

En Brandenburg le nombre de licences est limité (pour chaque district ou ville autonome).

Les districts et villes analysent le marché des taxis en permanence. Aujourd'hui tous les districts auraient déjà suffisamment de taxis. Les autorités responsables gèrent une liste d'attente des demandeurs de licence. Si un entrepreneur s'arrête d'exploiter, il rend sa licence. L'autorité décide alors si elle redistribue cette licence au premier dans la liste ou si elle la garde.

²⁰ Le LABO délègue ces études à des bureaux d'études

En général, l'achat et la vente de licences de taxi sont strictement interdits. Ce n'est possible que dans le cas d'une vente d'une société dans son ensemble, par exemple quand un artisan part en retraite. Dans certaines villes en Allemagne, par exemple Munich, les licences peuvent être vendues.

Licences de remises :

Le nombre des licences n'est pas limité et elles sont valables pour 5 ans.

Les conditions d'obtention d'une licence de remise sont les mêmes que pour les taxis.

A Berlin, la redevance pour obtenir une licence de remise par le *LABO* s'élève 63,30 € pour le premier véhicule plus 33,30 € par véhicule supplémentaire dans la même demande. Pour chaque demande ultérieure, le prix repart de 63,30€.

Certificat d'aptitude professionnelle :

L'entrepreneur doit avoir un Certificat d'Aptitude Professionnelle (*Fachliche Eignung*) qu'il obtient suite à un examen (*Fachkundeprüfung*) dispensé par la CCI allemande (IHK). Les frais d'examen s'élèvent à 140 €.

La préparation n'est pas obligatoire. Les séminaires sont organisés par exemple par la CCI, la fédération TVB ou des écoles spécialisées. Elle dure entre 25 et 30h et coûte entre 240 et 320 €.

L'examen porte sur cinq grands thèmes :

- Droit : connaissance des règlements qui s'appliquent à la profession
- Comptabilité / gestion
- Technique et fonctionnement des véhicules : normes, entretien, révision,...
- Prévention des accidents, protection de l'environnement, sécurité routière
- Règlements pour les transports internationaux : douane,...

2. Réglementation de l'exploitation

Distinction entre Taxi et Remise :

Les différences entre les remises et taxis sont définies dans la Loi sur le Transports des Voyageurs (*Personenbeförderungsgesetz PBefG*) et dans le Règlement Fédéral sur le Transport Routier de voyageurs (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr - BoKraft*).

Ces deux catégories ne constituent pas une offre de transports en commun mais la complètent car les services offerts ne sont pas soumis à un horaire, mais occasionnels. C'est pourquoi ils ne reçoivent pas de subventions. Cependant, les tarifs des remises sont en général plus élevés car ils sont soumis à la TVA normale (19 %) alors que les taxis ne payent qu'une TVA réduite à 7 %.

L'autorité responsable (*Land* de Berlin, districts et villes autonomes en *Brandenburg*) définit les devoirs liés à l'exploitation des taxis dans la *Taxiordnung*, incluant le temps d'exploitation obligatoire (*Betriebspflicht*). À Berlin par exemple cela correspond à au moins 180 périodes de travail par an avec au moins 6h de service par période. Les remises n'ont pas cette obligation.

Les taxis disposent d'emplacements spécifiques de stationnement : ils ne sont pas autorisés à stationner ailleurs. D'autre part, ils ne peuvent y stationner que lorsqu'ils sont en service taxi (ces emplacements sont strictement interdits aux taxis hors période de service, ainsi qu'aux remises et véhicules avec une concession mixte en mode remise).

La réservation pour les remises se fait uniquement par téléphone ou par fax. Ces véhicules loués avec un chauffeur ont l'obligation de retourner sur leur lieu de départ (siège de la société) après avoir réalisé le service réservé. Ils n'ont pas le droit de stationner en ville. Le cas (fréquent) d'une société qui a reçu une demande téléphonique à son siège et l'a transmis au chauffeur est très controversé (le chauffeur ne retourne alors pas à son siège), à la fois par les chauffeurs mais aussi d'un point de vue juridique. Pour l'instant cependant la pratique continue.

Les taxis doivent toujours prendre l'itinéraire le plus court sauf quand le voyageur a demandé un autre chemin.

Contrairement aux remises, les taxis ont l'obligation de transporter tout voyageur qui le demande dans leur zone obligatoire d'exploitation, et d'appliquer dans cette zone les tarifs définis par l'autorité responsable. Les remises en revanche définissent leur propre tarif et n'ont pas d'obligation concernant le transport.

Par ailleurs il existe des réglementations sur l'aspect extérieur des véhicules (couleur,...) permettant de faire la distinction entre remise et taxi.



Les taxis se distinguent par leur couleur « ivoire clair » imposée au niveau national.

Source : site web http://www.taxi-in-berlin.de/forum/album_cat.php?cat_id=2

En Allemagne, il n'y a pas de distinction officielle entre petite et grande remise. On trouve les deux types mais il n'existe pas de données sur leur nombre car elles sont comptabilisées ensemble.

La zone obligatoire d'exploitation pour les taxis (*Pflichtfahrgebiet*) :

La zone obligatoire d'exploitation pour les taxis est définie par l'autorité responsable dans la *Taxiordnung*. La localisation du siège de la société est décisive. Initialement il s'agit des communes (et pas des districts) ou villes autonomes. Mais les communes brandebourgeoises se sont regroupées pour faire une zone de circulation unique par district. Il existe donc **19 zones obligatoires d'exploitation distinctes sur le territoire de Berlin-Brandenburg** : le **Land de Berlin pour les taxis berlinois**, les **14 districts** et les **4 villes autonomes du Brandenburg**. Les 3 villes de *Eisenhüttenstadt*, *Schwedt* et *Eberswalde* sont responsables pour les licences et permis mais n'ont pas de zone

obligatoire d'exploitation (ni de tarif propre). Elles sont intégrées à celle des districts correspondants.

A l'intérieur des limites de cette zone, à condition que le taxi ne soit pas déjà occupé, tout passager doit être pris en charge, que le taxi soit ou non en attente à une station de taxi ou qu'il soit hélé alors qu'il circule à vide. En dehors de cette zone en revanche, les taxis ne sont pas autorisés à prendre des passagers en station ou sur voirie (Seule une réservation par téléphone d'un taxi dans une autre collectivité locale que celle de sa zone d'affectation est possible).

Les tarifs appliqués sont obligatoirement ceux de la zone dont dépend le taxi.

Le contrôle est fait par les taxis et les fédérations eux-même (auto surveillance). Ils contactent l'autorité de tutelle (*LABO* à Berlin ou le *Strassenverkehrsamt* du district ou ville autonome) qui leur envoie une amende dans un premier temps. Le taxi doit expliquer et prouver pourquoi il stationnait hors de sa zone.

Seule exception, un règlement spécial a été défini pour la zone obligatoire d'exploitation liée à la desserte de l'aéroport de Berlin-*Schönefeld*, qui se trouve dans le district *Dahme-Spreewald*, au Sud de Berlin (voir chapitre II.B. « Le cas de la desserte aéroportuaire »).

Temps de travail :

Le temps de travail est réglementé à l'échelle nationale par la Loi Fédérale sur le temps de travail (*Arbeitszeitgesetz*). La réglementation ne s'applique qu'aux chauffeurs salariés, les artisans n'y sont pas soumis.

Elle se décompose en temps de roulement et temps de pause : les chauffeurs salariés peuvent conduire 8 h par jour. Un prolongement jusqu'à 10 h est possible tant que la moyenne sur 6 mois reste 8 h. Si l'on travaille entre 6 et 9 h, une pause de 30 minutes minimum est obligatoire. Si le temps de travail est supérieur à 9h par jour, la pause doit être de 45 minutes minimum. En remplacement, les chauffeurs peuvent aussi prendre plusieurs pauses de 15 minutes. Les pauses peuvent en revanche être plus grandes. Par conséquent, le temps de travail (pauses incluses) peut s'élever par exemple à 12 h avec deux pauses d'une heure.

La responsabilité du contrôle de temps de travail à Berlin incombe à la Direction de la Protection du Travail, de la Santé et de la Sécurité Technique (*Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit - LaGetsi*). En *Brandenburg*, ce contrôle est réalisé par la Direction de la Protection du Travail (*Landesamt für Arbeitsschutz - LAS*).

Il n'existe aucun système de contrôle automatisé (mouchard) dans le véhicule. Les pauses sont saisies sur des feuilles d'emploi du temps. En fait il y a très peu de moyen de contrôle pour l'autorité responsable. Le système est principalement basé sur l'initiative des salariés qui avisent l'autorité des temps de travail exagérés. Ce fonctionnement laisse la porte ouverte à des trafics d'heures déclarées, gros problème d'actualité mentionné par les professionnels (une grande part de ce qu'on appelle en Allemagne le travail au noir). La douane et la police sont responsables pour le travail au noir mais ils ne contrôlent pas suffisamment, selon les fédérations.

Véhicules :

Tous les règlements s'appliquant aux véhicules sont définis à l'échelle nationale dans le Règlement Fédéral sur le Transport Routier de Voyageurs (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr - BoKraft*). Cependant les *Länder* peuvent procéder à quelques changements restreints.

Tous les véhicules routiers pour le transport des voyageurs (taxis et remises) doivent avoir au moins 2 axes et 4 roues. Par conséquent les moto-remises ne sont pas autorisées. Par ailleurs, deux portes sur le côté droit sont obligatoires. Ils doivent aussi être équipés d'un système d'alarme qui permet au chauffeur d'appuyer sur un bouton pour se faire remarquer avec l'aide du klaxon et des lampes en cas d'urgence (agression). La séparation entre le chauffeur et les voyageurs est facultative.



Photo : S. Vorberg

Les remises et taxis allemands peuvent avoir de la publicité sur les portes mais pas ailleurs. La publicité à caractère politique ou religieux est interdite. La couleur ivoire clair est imposée théoriquement pour tous les taxis allemands mais quelques *Länder* comme le *Baden-Württemberg* ont supprimé cette obligation récemment. Selon la Fédération Nationale des Taxis Allemands TVD, recouvrir un taxi avec le film de couleur ivoire clair coûte environ 800 €. ²¹

Les taxis ont un panneau lumineux sur le toit qui les identifie comme un taxi. Ce panneau doit être enlevé quand le taxi n'est pas en service. En cas de concession mixte, le panneau taxi n'est autorisé que lorsque le véhicule est en service taxi et pas remise. Le panneau est allumé quand le taxi est vide.

Les taxis et remises sont soumis à une visite technique obligatoire tous les 12 mois dans un garage agréé, pour un coût d'environ 40 €. Avant la première mise en circulation pour le transport des voyageurs, le respect des règlements est vérifié par un contrôle supplémentaire.

Tous les chauffeurs de taxis doivent afficher une plaque indiquant le numéro de la licence sur la vitre arrière, lisible à l'intérieur et à l'extérieur. Par ailleurs un panneau avec le nom de l'entrepreneur et de son siège de travail doit être affiché à l'intérieur, bien lisible pour le voyageur. Depuis 2004, les chauffeurs de taxi berlinois doivent afficher une carte d'identification avec leur photo et leur nom dans la voiture.

Les taxis doivent disposer d'un taximètre autorisé et allumé qui doit indiquer la zone tarifaire et le montant, avec une distinction entre le prix du trajet et les suppléments. Les remises quant à elles doivent être équipées d'un compteur kilométrique autorisé.



Site Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.

²¹ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,257516,00.html>

Les véhicules qui font à la fois des services taxi et remise avec une concession mixte sont en général obligés d'avoir à la fois un compteur kilométrique et un taximètre. Cependant l'autorité locale peut donner des dérogations pour un véhicule utilisé majoritairement comme taxi et très peu comme remise. Dans ce cas le taximètre peut être considéré comme suffisant.

Il est interdit de fumer dans les taxis et remises pour le chauffeur ainsi que pour les voyageurs.

En ce qui concerne les aides pour véhicules propres, les règles sont les mêmes que pour les conducteurs privés. Cela comprend aussi le règlement en « zone verte » dans le centre de Berlin (à l'intérieur du *S-Bahn Ring*), qui est interdit aux véhicules très polluants.

II. Le fonctionnement pour le client

A. Les lieux et modalités de prise en charge

1. Les centrales de réservation

Taxis de Berlin :

Il n'y a pas de numéro de réservation unique à Berlin. Il existe 5 centrales de réservation pour les taxis berlinois :

Tableau 9 : centrales d'appel taxis en Berlin - *Brandenburg*

Nom	Statut	Nombre de taxis
<i>Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer (WBT)</i>	Coopérative	2 200
<i>TaxiFunk Berlin TZB « Bärchenfunk »</i>	SARL	2 100
<i>Taxi-Ruf Würfelfunk « 0800-CABCALL »</i>	SA	1 400
<i>City Funk Taxivermittlung</i>	SARL	300
<i>Quality Taxi Vermittlungs GmbH und Co. Betriebs KG</i>	SARL	Estimé à 200

Source : sites internet des centrales

TaxiFunk Berlin TZB « Bärchenfunk » a acheté très récemment :

- *Taxi-Ruf Würfelfunk « 0800-CABCALL »*
- *City Funk Taxivermittlung*
- *Quality Taxi Vermittlungs GmbH und Co. Betriebs KG*

Par conséquent, le groupe du *TaxiFunk Berlin TZB « Bärchenfunk »*, dirigé par son PDG Monsieur Hermann WALDNER, compte environ 4 000 affiliés²². Pour les clients, rien n'a changé car les 3 centrales qui ont été achetées par *TaxiFunk Berlin TZB « Bärchenfunk »* ont encore leur propre numéro et site web. Il existe en revanche un nouveau site web commun aux 4 centrales.

La cotisation à une centrale est de 100 à 150 € par mois selon les centrales. Pour la centrale *Quality Taxi*, il s'agit d'une somme fixe de 56 € puis un coût par course attribuée de 0,60 €. On paye au maximum 150 courses par mois, soit 90 €. Toutes les courses supplémentaires sont gratuites.

Environ 900 des taxis de Berlin ne sont pas reliés à une centrale. Il est en revanche possible d'être affilié à plusieurs centrales en même temps.

Quelques centrales contrôlent leurs membres régulièrement pour conserver un niveau minimum de qualité.

²² <http://www.tagesspiegel.de/berlin/art270.2467844>

Taxis du *Brandenburg* :

Pour le *Brandenburg*, les services de taxis sont très peu organisés. Il existe une centrale à Potsdam, qui compte environ 180 affiliés. Environ 80²³ taxis se sont regroupés dans la centrale de Cottbus.

Ailleurs les centrales sont très petites, il n'existe rien d'aussi gros que Potsdam même dans les autres villes autonomes. Dans la majeure partie des districts ruraux il n'existe aucune centrale. La réservation se fait directement auprès d'une des sociétés.

Remises :

Pour les remises, il n'existe pas de centrale. La réservation se fait directement par contact avec l'artisan ou la société. On se connaît car ce sont souvent des clients réguliers.

2. Les aménagements

Les bornes taxis :



Photo : F. Prédali

Elles sont au nombre de 142 dans Berlin²⁴. Elles sont créées en accord avec le *Tiefbauamt* (autorité responsable du génie civil) de l'arrondissement.

Elles sont gérées et entretenues par WBT (une des centrales de réservation) à qui est payé le droit d'accès (clef). Tous les taxis, même ceux non affiliés à cette centrale, peuvent avoir accès à la borne en payant. La clef qui permet d'utiliser les bornes coûte 150,54 € par an ou 13,67 € par mois. La redevance est également payable par trimestre²⁵.

Le client appelle la borne depuis chez lui et parle directement au chauffeur situé le premier dans la file d'attente (signal lumineux sur la borne).

Il existe très peu de bornes en *Brandenburg*, par exemple dans les villes *Neuruppin*, *Königs Wusterhausen*, *Rathenow*, *Strausberg*²⁶. Elles sont gérées par les entreprises affiliées.

Voies réservées :

Les taxis ont le droit d'utiliser la plupart des voies réservées aux bus aux mêmes conditions que ceux-ci. Certaines sont donc utilisables 24/24h, d'autres à certains horaires seulement.

Il existe environ 102 km de voies réservées à Berlin, très peu en *Brandenburg*.

Les voies bus ne sont pas aménagées avec des séparateurs comme c'est le cas à Paris. Il s'agit souvent d'un simple marquage au sol (peinture). Cela pose des problèmes aux heures de pointe car elles ne sont pas respectées par les véhicules privés et il y a peu de contrôle.

Les remises n'ont pas le droit d'utiliser les voies réservées.

²³ http://www.taxicottbus.de/Uber_uns/uber_uns.html

²⁴ <http://www.funktaxi-berlin.de/funktaxi/taxi-infos/ruf.html>

²⁵ <http://www.funktaxi-berlin.de/funktaxi/taxi-infos/intern/index.htm>

²⁶ <http://www.stadtbranchenbuch.com/strausberg/1107389.html>

Emplacements de stationnement taxis :

Il existe 300 emplacements de plusieurs places soit environ 2 250²⁷ places réservées pour les taxis dans Berlin, environ une place pour 3 taxis. Les panneaux taxi et les emplacements de stations sont de la compétence des arrondissements (*Bezirke*).



Les emplacements de stationnement taxi sont souvent situés à proximité des stations de métro (U-Bahn)

Photo : F. Prédali

Les fédérations peuvent faire des propositions d'emplacement en fonction de leurs observations du terrain, qui ne sont pas toujours reprises par la mairie de l'arrondissement (*Bezirksamt*). L'aménagement de places de stationnement taxis se fait en effet souvent au détriment de places de stationnement tout public, ce qui n'est pas toujours acceptable par la population. A ceci s'ajoute le fait que les places de stationnement normales sont souvent payantes et leur suppression équivaut à une perte financière pour l'arrondissement.

Les fédérations ont des opinions différentes par rapport aux nombre d'emplacements. L'offre de 2 250 places n'est pas suffisante par rapport au nombre de taxis berlinois d'après la *Innung* mais l'autre fédération, la TVB, est assez satisfaite.

Le voyageur peut librement choisir son taxi dans les emplacements même si les chauffeurs donnent souvent l'impression qu'il est obligatoire de prendre le premier de la file.

²⁷ Source : *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*

B. Le cas de la desserte aéroportuaire

Berlin compte 3 aéroports dont deux, *Tegel* et *Tempelhof*, sont à l'intérieur des limites de la ville. Seul *Schönefeld* est situé à l'extérieur, dans le *Land de Brandenburg*.

L'aéroport de *Tempelhof* n'est plus en fonction depuis le 30 octobre 2008.

Après l'agrandissement (en cours) de *Schönefeld* qui devient l'aéroport *Berlin - Brandenburg International (BBI)*, *Tegel* sera également fermé en 2011.



Source : wikipedia

Les trois aéroports ont accueilli environ 20 millions voyageurs en 2007, soit un quart du trafic des Aéroports de Paris (60 millions pour Paris-Charles-de-Gaulle et 26,4 millions pour Paris-Orly en 2007), répartis de la manière suivante :

Tableau 10 : Trafics des aéroports berlinois en 2007

Aéroport	Voyageurs en 2007
<i>Tegel</i>	13 360 000
<i>Schönefeld</i>	6 330 000
<i>Tempelhof</i>	350 000

Source : *Berliner Flughäfen 2007 (aéroport de Berlin 2007)*

Les tarifs pour la desserte de l'aéroport sont les mêmes que pour le reste des courses. Il n'existe pas de tarif forfaitaire.

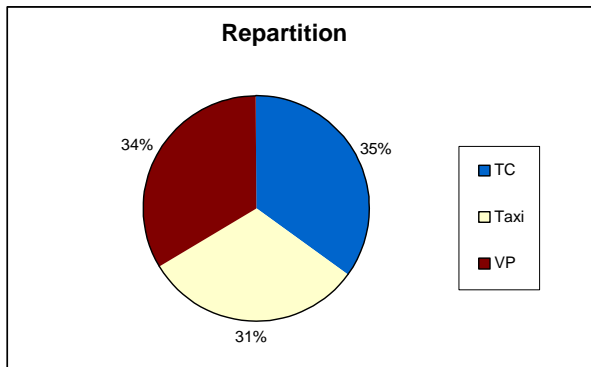
L'accès aux aéroports n'est en général pas problématique aujourd'hui. Les autoroutes et le réseau routier entre la ville et les aéroports sont bien développés et les conditions de circulations acceptables. Il n'existe pas de voie d'accès réservée aux taxis.

Le comportement des taxis ne pose pas non plus de problème. Les stations sont toujours remplies dans et même en limite de Berlin. On n'observe pas de regroupement intempestif de tous les taxis aux aéroports.

1. Aéroport de Berlin – Tegel

A *Tegel*, l'aéroport principal de Berlin, la desserte en transports collectifs est peu attractive : l'aéroport n'est desservi que par des lignes de bus (ni train, ni *S-Bahn*, ni métro, ni tram). La part des voyageurs qui prennent un taxi est de ce fait importante. Selon une étude de IATA²⁸ (Association internationale sur le transport aérien) la répartition modale à *Tegel* est égale entre les transports collectifs, les taxis et les véhicules particuliers. Le nombre de taxis à l'aéroport par conséquent important.

Figure 3 : Répartition modale pour l'accès à l'aéroport de Berlin-Tegel



Source : présentation IATA : « Berliner Flughäfen », mai 2008

On compte 3 zones de stationnement taxi à l'aéroport de Berlin-Tegel, un arrêt principal à l'intérieur du terminal A / B, un arrêt devant le terminal C et un devant le terminal D / E.

Figure 4 : Emplacements taxis à l'aéroport de Berlin-Tegel

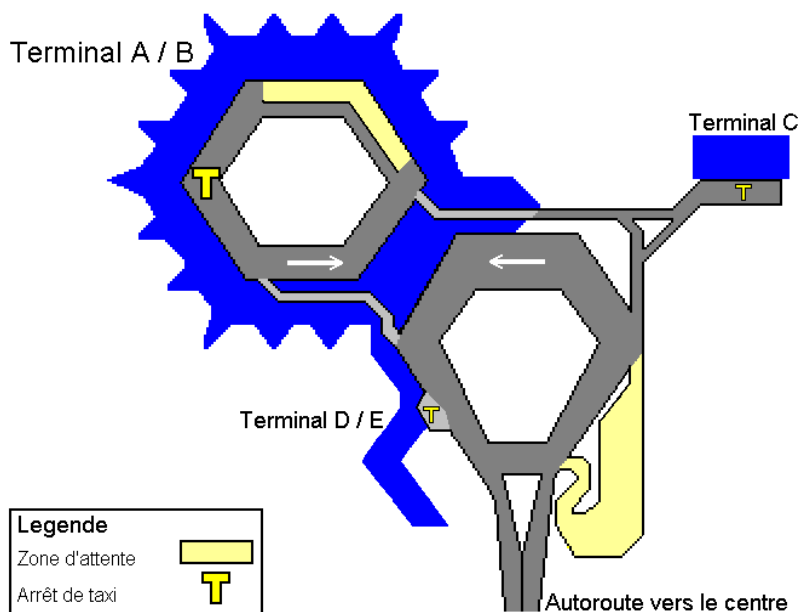


Schéma : IAU-îdf

²⁸ http://www.berlin-airport.de/DE/BBI/Projekt_Modern_Airport/dokumente/AirRailRoad/03_Hanewald_080527V3.pdf

Le stationnement des taxis à l'aéroport de *Tegel* est soumis à un contrat entre les sociétés de taxi et l'aéroport (possible car il s'agit d'un terrain privé) : les taxis qui souhaitent y stationner et y prendre des voyageurs payent 71 € par an à l'aéroport pour obtenir l'autorisation concernée. La dépose seule n'est pas soumise à ce système payant. Le stationnement et l'alimentation en taxis de l'aéroport sont organisés par un système particulier en deux temps destiné à réguler l'offre (à l'image de l'expérience de Heathrow) :

- Les taxis stationnent à leur arrivée à l'aéroport dans un parc de stationnement de 500 places aménagé à cet effet situé un peu à l'écart, dont l'accès est réservé aux taxis en contrat avec l'aéroport. La zone est sécurisée avec une barrière.
- Ils y font la queue et se dirigent vers la zone de stationnement à l'intérieur du terminal A au fur et à mesure des besoins, évalués à l'aide de deux moniteurs de télévision situés en tête de la file, ou vers les autres arrêts taxi en fonction des besoins.



Première zone d'attente pour 500 taxis située un peu à l'écart de l'aéroport



Suite de la file d'attente à l'intérieur du terminal A, avec un taxi sur le côté droit de la photo qui dépasse pour déposer un voyageur

Photos : Stefan Vorberg 2008

L'arrêt de taxi devant les terminaux D / E est desservi à la demande. Les voyageurs appuient sur une borne qui signale la demande aux taxis dans les zones d'attente²⁹.

La desserte du nouveau terminal C, un peu éloigné et accueillant peu de voyageurs, pose problème : un moniteur de la zone d'attente montre aussi la sortie de ce terminal. Mais la visibilité depuis la zone d'attente taxi est mauvaise et il est difficile pour les chauffeurs de distinguer un client en attente de taxi par exemple d'un voyageur qui attend un véhicule privé ou sort juste pour fumer une cigarette. Or une fois sorti de la zone d'attente, le chauffeur ne peut pas y retourner sans perdre sa place dans la queue. Par conséquent, les chauffeurs préfèrent ne prendre pas de risque et attendent une place libre dans la deuxième file d'attente à l'intérieur du terminal principal A, où la demande est permanente³⁰.

Par ailleurs, la circulation sur les voies d'accès à l'aéroport est parfois assez dense et bloque la sortie de la zone d'attente de taxis, donc coupe le flux de taxis vers la zone intérieure, ce qui peut poser des problèmes.

Selon les fédérations, certains chauffeurs de taxis se spécialisent et ne font que la desserte de l'aéroport (« *Flughafenfahrer* »), calculant combien ils doivent faire de courses par jour pour gagner leur journée et attendant le reste du temps dans la file, pendant parfois plusieurs heures, en fonction de la demande. Ces taxis ne font de ce fait aucune desserte urbaine. Cette catégorie représenterait environ 500 taxis.

Bien sûr tous les autres chauffeurs desservent aussi Tegel, mais une grande partie d'entre eux repart à vide quand il y a trop de taxis dans la file d'attente, pour ne pas perdre de temps.

L'accès à l'aéroport en termes de circulation n'est pas un réel problème à l'heure actuelle, même si celui-ci est maintenant intégré dans l'urbanisation, ce qui complique un peu l'accès.

2. Aéroport de *Schönefeld* (futur *Berlin-Brandenburg International-Airport*)

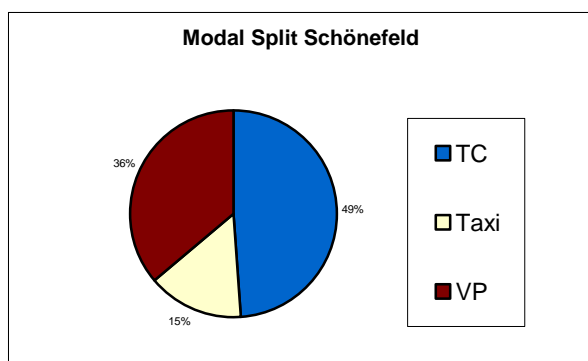
A *Schönefeld*, desservi par le *S-Bahn* et les trains régionaux, la part modale des taxis est moindre qu'à *Tegel*. Selon l'étude de IATA³¹, la répartition modale est largement favorable aux transports collectifs, utilisés pour près de la moitié des déplacements. La part modale estimée des taxis n'y est que de 15 %, soit la moitié de celle de *Tegel*.

²⁹ source : <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Berliner-Flughafen-Tegel:art1050,2527166>

³⁰ source : <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Taxifahrer-Tuev:art270,2587594>

³¹ http://www.berlin-airport.de/DE/BBI/Projekt_Modern_Airport/dokumente/AirRailRoad/03_Hanewald_080527V3.pdf

Figure 5 : Répartition modale pour l'accès à l'aéroport de Berlin-Schönefeld



Source : présentation IATA : « Berliner Flughäfen », 2008

Les deux *Länder* Berlin et *Brandenburg* ont signé un accord car 95 % des voyageurs de cet aéroport sont des berlinois :

- L'aéroport est inclus dans la zone d'exploitation obligatoire des taxis berlinois en plus de celle du district de *Dahme Spreewald*, dans lequel il se situe. Les taxis berlinois ont donc aussi le droit de stationner à l'aéroport. Dans ce cas leur zone obligatoire d'exploitation (pour laquelle ils sont obligés de prendre des passagers) est élargie automatiquement aux 30 communes alentour (périmètre incluant la ville autonome de Potsdam).
- A l'inverse, les taxis du district *Dahme-Spreewald* peuvent stationner aussi aux aéroports de *Tegel* et de *Tempelhof* mais dans ce cas ils doivent appliquer le tarif berlinois. Leur zone obligatoire d'exploitation s'agrandit à la ville de Berlin en cas de desserte d'un des 3 aéroports.

Figure 6 : zone obligatoire d'exploitation pour les taxis berlinois en cas de stationnement à l'aéroport de *Schönefeld*



Source : Andreas Winter <http://www.taxi-in-berlin.de>.

À l'aéroport de *Berlin-Schönefeld* il n'existe pas encore de système de régulation comme celui de *Tegel*. Il s'agit juste d'une simple file d'attente pour environ 40 taxis.

Figure 7 : Emplacements taxis à l'aéroport de Berlin-Schönefeld

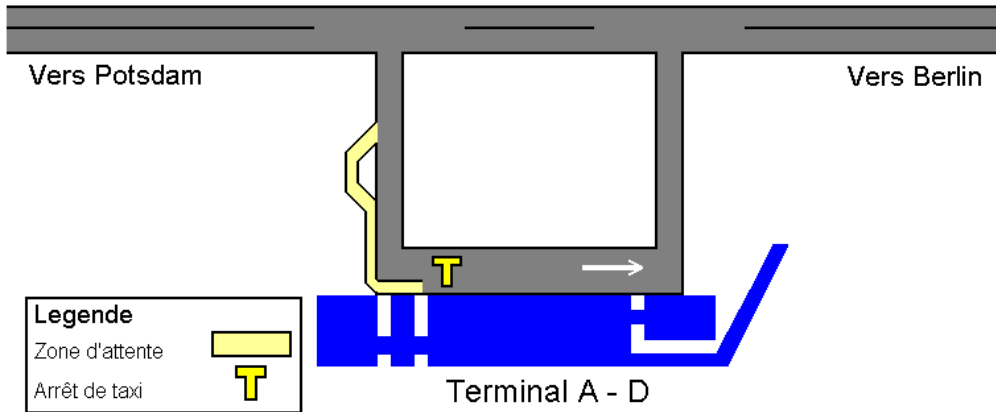


Schéma : IAU-îdf



La file d'attente à l'aéroport de Berlin-Schönefeld



Aéroport de Berlin-Schönefeld

Photos : Stefan Vorberg 2008

3. Equilibre demande / desserte

Les trois aéroports berlinois comptent seulement 20 millions de voyageurs au total en 2007. Les aéroports parisiens ont accueilli plus de quatre fois plus de voyageurs (86,4 Millions)³², soit 0,35 taxis par milliers de voyageurs aériens à Berlin contre 0,18 à Paris. Les aéroports berlinois sont donc, au moins théoriquement, mieux desservis par les taxis que ceux de l'IDF.

Cependant, contrairement à Berlin, où le nombre des voyageurs en transit s'élève seulement à 30 000 voyageurs par an en 2007³³, l'aéroport de CDG est un grand hub avec beaucoup de voyageurs en transit. En 2007 environ 25 % des voyageurs aux aéroports parisiens n'ont fait à Paris qu'une correspondance³⁴. Par conséquent, le nombre de taxis par milliers de voyageurs à Paris serait plutôt de 0,25. Cependant, même en prenant en compte cette spécificité du contexte parisien, il reste plus faible qu'à Berlin.

On peut estimer que 45 millions, parmi les 60 millions de voyageurs annuels de l'aéroport CDG, sortent de l'aéroport. Soit environ 125 000 voyageurs par jour. La part des taxis à CDG représentait environ 27 % en part modale en 2007³⁵. On peut donc estimer la demande en taxi à environ 33 750 voyageurs par jour pour l'aéroport CDG.

Si l'on estime le nombre des voyageurs à *Tegel* par jour à 37 000 voyageurs et pour une part modale de 31 %, le nombre des voyageurs qui prennent le taxi peut être estimé à environ 11 500, soit 3 fois moins qu'à Paris-CDG.

À *Schönefeld*, on peut estimer le trafic à 17 600 voyageurs par jour. Avec une part modale taxi à 15 %, on obtient une demande taxi journalière de 2 640 voyageurs, soit 4 fois moins que *Tegel* et 13 fois moins que CDG...

C. Les tarifs des taxis

Les tarifs sont liés aux zones obligatoires d'exploitation. Ils sont fixés par les autorités responsables pour chacune d'entre elles : le *Land* pour Berlin, les districts et villes autonomes pour le *Brandenburg*. Les tarifs sont proposés par les fédérations mais l'autorité responsable décide. Les tarifs comprennent divers éléments tels que la prise en charge, la facturation à la distance, la facturation au temps, et d'autres suppléments spéciaux.

Berlin :

Le système tarifaire à Berlin est assez simple par rapport à d'autres villes en raison de l'initiative des fédérations, notamment de la TVB. La facturation à la distance permet de tenir compte de la distance effectivement couverte par le taxi. À Berlin, contrairement à beaucoup d'autres villes, le prix au kilomètre à l'intérieur de la zone obligatoire d'exploitation reste constant indépendamment de la période de la journée ou du jour de la semaine. Il n'existe pas non plus de différences entre le centre-ville et les quartiers périphériques.

³² Données Berlin : *Berliner Flughäfen* 2008, Données Paris : Aéroports de Paris 2008

³³ *Berliner Flughäfen* 2007

³⁴ <http://www.aeroportsdeparis.fr/Adp/Resources/53512499-75c6-4a18-802f-c618dceee7ac-q12008revenuepresentation.pdf>

³⁵ http://www.aeroportsdeparis.fr/Expfiles/Rapport_environnement_2007.pdf

En 2008, le prix au kilomètre est de 1,58 € pour moins de 7 kilomètres et 1,20 € à partir du 7^e kilomètre. Le prix augmente avec un « pas » de 0,10 €. La « prise en charge » est toujours frappée d'une taxe de 3,00 €. Il existe un tarif forfaitaire pour un trajet court (moins de deux kilomètres) qui coûte 3,50 € et qui comporte déjà la « prise en charge ». Si on excède les deux kilomètres, le prix passe automatiquement au tarif normal dans les 200 m ou 110 secondes suivantes.

La manière de prendre le taxi n'a pas d'impact sur le prix de la course, sauf pour le forfait « trajet court » qui n'est utilisable que pour un taxi hélé. Le forfait « trajet court » n'est appliqué que sur demande explicite du passager.

La facturation au temps intervient lorsqu'une course est interrompue. Au départ, ce tarif était prévu pour le cas où le chauffeur était obligé d'attendre avant de commencer une course, une fois la prise en charge effectuée, ou s'il devait attendre entre deux ou plusieurs courses faites par le même passager. Aujourd'hui, ce tarif a une fonction particulière en circulation urbaine. Dès que la vitesse du taxi tombe en dessous d'un certain seuil, le taximètre passe automatiquement de la facturation à la distance à la facturation au temps. De la sorte, le passager est également tenu de payer le temps perdu aux feux rouges et dans les embouteillages. Toutefois à Berlin, le taximètre passe à la facturation au temps seulement en cas d'arrêt de plus d'une minute. Par conséquent, la plupart des feux rouges ne sont pas comptés. Le temps d'attente coûte 24 € / h. Le chauffeur a l'obligation d'attendre au moins 15 minutes. Au-delà, il peut refuser et partir.

Il existe quelques tarifs spéciaux ou suppléments :

Tableau 11 : Berlin – suppléments tarifaires (tarifs en vigueur en 2008)

Supplément	Prix
Passager supplémentaire à partir du 5eme passager	1,50 € par passager
Bagage volumineux	1,00 € par pièce
Payement par carte de crédit ou carte bancaire	0,50 €

Le dernier changement tarifaire à Berlin date de 2007. Le précédent datait de 2001.

Brandenburg :

En *Brandenburg*, les tarifs sont différents selon les districts et villes autonomes. Le système tarifaire est en général plus compliqué qu'à Berlin. Mais il existe aussi des tarifs très simples comme dans la ville *Frankfurt / Oder*.

On trouve souvent une distinction entre le tarif de journée / nuit ou week-end et une différence entre court / long trajet. Il existe un grand nombre d'autres suppléments. En général, les prix au kilomètre sont moins chers en *Brandenburg* qu'à Berlin mais il s'y ajoute de nombreux suppléments. Dans la plupart des districts, le parcours d'approche³⁶ est facturé à un prix spécial au kilomètre, comptabilisé à partir de la sortie (panneau) de la ville où l'entreprise a son siège.

³⁶ Trajet entre l'appel et la prise en charge du voyageur

Tableau 12 : Tarifs principaux en *Brandenburg* (2008)

District (LK : <i>Landkreis</i>)/ ville autonome	Prise en charge en €	Tarif jour en € / km	Prix temps d'attente En € / h	Suppléments								
				Nuit	Week-end	Grosse Voiture	Bagage	Animaux	Réservation	Annulation	Parcours d'approche	Payement carte de crédit
<i>Brandenburg an der Havel</i>	2,00	< 2 km 1,40 > 2 km 1,20	< 10' 12,00 > 10' 18,00	X	X	X	X	X		X		
<i>Cottbus</i>	2,00	< 3 km 1,80 > 3 km 1,50	15,00			X	X					
<i>Frankfurt / Oder</i>	2,50	1,40	18,00							X		
<i>Potsdam</i>	2,50	1,25	15,00	X		X	X					X
<i>LK Barnim</i>	2,00	1,10	18,00			X				X	X	
<i>LK Dahme-Spreewald</i>	2,10	1,20	15,00	X		X	X	X		X	X	X
<i>LK Elbe-Elster</i>	2,00	< 4 km 1,50 > 4 km 1,20	15,00	X		X	X	X		X	X	
<i>LK Havelland</i>	2,00	1,20	18,00	X		X	X		X	X	X	
<i>LK Märkisch-Oderland</i>	2,50	1,35	15,00	X		X	X					
<i>LK Oberspreewald-Lausitz</i>	2,00	1,00	15,00	X		X	X	X			X	
<i>LK Oder-Spree</i>	2,60	< 2 km 1,70 > 2 km 1,20	21,00			X		X		X	X	
<i>LK Ostprignitz-Ruppin</i>	1,80	0,90	12,80	X			X	X	X		X	
<i>LK Potsdam-Mittelmark</i>	2,50	1,25	15,00	X		X	X	X	X			
<i>LK Prignitz</i>	2,00	2,00	14,00	X		X	X	X			X	
<i>LK Spree-Neisse</i>	2,00	1,50	18,00	X	X		X	X				
<i>LK Teltow-Fläming</i>	2,50	1,10	15,00			X	X	X		X	X	X
<i>LK Uckermark</i>	2,50	< 2 km 1,30 > 2 km 1,10	> 2' 15,00	X						X		

Sources : Sites web des districts et villes autonomes (Pour le district *Oberhavel* les données ne sont pas disponibles) / <http://www.derinnenspiegel.de/taxitarife/uebersicht/brandenburg.php>

Les renseignements sur les tarifs sont affichés sur les vitres du véhicule à Berlin. Dans le *Brandenburg* il n'y a pas de réelle information : les gens se connaissent et l'information passe par l'oral.

Les factures sont faites à 90 % à la main.

Il existe par ailleurs un projet « *Fifty Fifty Taxi* » en *Brandenburg* qui a été créé par le Ministère de l'Infrastructure et de l'Aménagement, une caisse d'assurance maladie et la coopérative des taxis de Potsdam (*Taxigenossenschaft Potsdam eG*). L'objectif est de diminuer le nombre de jeunes morts suite à des accidents de la route, qui est très élevé en *Brandenburg*. La caisse d'assurance vend des bons de taxi pour un prix de 1,00 € (ou 2,50 €) qui ont une valeur de 2 € (ou 5,00 €). Le Ministère paye la différence. Les bons sont valables les vendredis et samedis entre 20h le soir et 6h le lendemain. Ils sont réservés aux 16 - 25 ans. Pour 2008, l'équivalent de 62 500 € de bons avait été budgété et mis à disposition des clients potentiels³⁷. La moitié de cette somme étant payée par le Ministère, l'autre moitié par les acheteurs.

³⁷ <http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=81330& siteid=51>

D. Les services spécifiques fournis par les taxis

1. Articulation taxi – transport collectifs

Les taxis et remises ne constituent pas selon la loi une offre de transports en commun mais ils la complètent. Cependant certains taxis effectuent des services bus et sont considérés comme transport collectif pendant qu'ils effectuent ces services.

À Berlin par exemple, les taxis remplacent les bus sur quelques lignes de nuit de la BVG (exploitant bus berlinois). Dans ce cas, le véhicule n'est plus considéré juridiquement comme un taxi. Quand BVG ne veut pas faire un service, le *Senat* s'adresse directement aux fédérations qui transfèrent la demande aux sociétés de taxis. La BVG passe un contrat avec la fédération *Innung* qui attribue le service à une société sur la base du volontariat. Le service est payé sur la base d'un forfait horaire. 50 sociétés ont un contrat de ce type avec la fédération, soit environ 30 lignes, de longueurs variables (3 à 15 km). Il s'agit pour la plupart de lignes situées en limite de Berlin.

Ce type de services existe aussi en *Brandenburg*, partiellement même en journée.

Les fédérations sont pour le développement des services type transport collectif réalisés par les taxis même si leur nombre reste marginal pour l'instant, en particulier en comparaison avec d'autres régions d'Allemagne. Pour l'instant cependant, le nouveau contrat signé avec BVG jusqu'en 2020 limite la part des services effectués par des sous-traitants et taxis. Il n'existe donc pas de réelle opportunité d'ici là à Berlin. Selon les fédérations, le tarif à la course est plus risqué mais sans doute plus intéressant. Le tarif forfaitaire pour ce type de service est intéressant pour sa régularité.

Les fédérations entretiennent de bonnes relations avec la *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung* qui est responsable pour les transports collectifs. Ils travaillent ensemble sur les questions pratiques notamment, et en particulier sur les sites propres bus utilisés par les taxis. Les fédérations peuvent également donner leur avis concernant l'évolution des tarifs des transports collectifs au *Senat*.

En dehors de ces exceptions, il n'existe pas de coopération à l'heure actuelle entre transports collectifs et taxis à Berlin et il n'y a pas de coopération prévue à court terme.

2. Articulation taxi - remise

Les taxis et remises ne sont pas en concurrence au sens de la loi, mais les taxis pourraient considérer les remises au moins partiellement comme une concurrence car celles-ci prennent une partie du marché.

En réalité, les remises ne sont pas vues comme une vraie concurrence par les fédérations de taxis principalement en raison des prix. Les tarifs des remises sont en général plus élevés car soumis à la TVA normale 19 % alors que les taxis ne payent qu'une TVA réduite de 7 %. Par ailleurs les taxis sont toujours bien visibles, plus nombreux et beaucoup plus faciles à « prendre ».

Les contrats entre les entreprises de remise et des entreprises pour le transport de leurs salariés se développent (il existe par exemple un contrat entre le *Bundestag* et une société de remises pour le transport de ses membres). Ce type de contrat ne pose pas de problème selon les fédérations de taxi.

En revanche, les services spécialisés PMR posent des problèmes aux chauffeurs de taxis car les remises leur prennent des parts de ce marché : les malades chroniques qui utilisent régulièrement les transports, peuvent planifier leurs déplacements à l'avance et donc utiliser le système des contrats forfaitaires avec les sociétés de remises. Les taxis ne présentent donc pas d'intérêt pour eux.

3. La clientèle à mobilité réduite

L'offre de transport pour les PMR à Berlin est le fait de taxis spéciaux. Seules les personnes munies d'une attestation spéciale ont le droit d'utiliser ce type de transport. Les personnes prennent un taxi par le biais d'une centrale de réservation spécifique. On ne peut pas prendre ce type de taxi dans la rue.

Les bénéficiaires payent une partie du prix : au minimum 5 €, au maximum 10 €, ou le prix réel si la course vaut moins de 5 €. La société de taxi envoie sa facture à l'assurance après. Pour les chauffeurs de taxi il est assez difficile de se faire rembourser par la caisse d'assurance maladie (CAM) d'après la fédération car chaque CAM a son propre règlement.

Ce service spécial est attribué par appel d'offre à :

- Une centrale pour tout ce qui est réservations et attribution des courses. En 2008, la coopérative WBT était responsable pour les modalités de la réservation
- Une société ou un groupe de sociétés pour l'exploitation (réalisation des courses).

Berlin est le seul *Land* où ce type de service existe selon la fédération. Dans les autres *Länder*, les taxis normaux et remises font ce type de service. Cette possibilité existe également à Berlin pour les gens qui n'ont pas le droit de prendre le service spécial.

A Berlin, le médecin doit attester la maladie et la nécessité du déplacement en taxi. Le patient (hors besoins spécifiques : dialyse, chimiothérapie, séjour à l'hôpital, handicapés moteurs) demande ensuite une autorisation à la CAM. Il peut prendre le taxi avec à la fois l'attestation du médecin et l'autorisation de la CAM. Le chauffeur décide lui-même s'il accepte les conditions ou pas. Le devoir d'exploitation pour les taxis ne s'applique pas car il s'agit d'un service spécial.

En *Brandenburg*, les sociétés de taxis sont souvent spécialisées dans les services pour malades et PMR. Les remises font aussi beaucoup de transports de malades chroniques qui sont donc souvent des clients réguliers.

Par ailleurs les remises en *Brandenburg* font souvent des transports vers les aéroports pour des prix forfaitaires.

III. Usage des taxis en chiffres

Il n'existe pas d'études ni de données chiffrées sur les territoires de Berlin et du *Brandenburg* : volumes de courses, parts modales, motifs, clientèle taxis,...

Conclusion

L'activité taxi et remise à Berlin et en *Brandenburg* semble fonctionner sans difficulté particulière à l'heure actuelle. Taxis et remises sont gérés par les mêmes autorités responsables, ce qui présente l'avantage d'une coordination possible des politiques et actions. Les activités de taxis et remises présentent d'ailleurs assez peu de différence en général, celles-ci correspondant essentiellement au mode d'exploitation et à la tarification (pas de zone obligatoire d'exploitation ni de tarifs imposés pour les remises contrairement aux taxis). A Berlin l'offre de taxis semble répondre à la demande même si l'absence d'études clientèle et usages ne permet pas une analyse fine de la situation. La situation semble favorable pour les professionnels comme le montre l'augmentation du nombre de taxis, leur nombre total n'étant pas limité. En *Brandenburg*, l'offre taxi très faible est en cohérence avec la très faible densité des territoires concernés, la faiblesse de la demande potentielle ne permettant pas d'envisager une activité de taxi (avec attente en station) suffisamment « rentable », à l'exception peut-être des villes autonomes. Ces secteurs seraient plus favorables à des marchés de type remise (on observe d'ailleurs un développement de l'offre même si celle-ci reste limitée), même si l'éclatement de l'organisation de l'offre entre tous les districts et villes autonomes ne favorise pas les démarches d'ensemble.

Parmi les problématiques évoquées par les professionnels par la voix notamment de leurs fédérations se trouve la situation économique, même si celle-ci est considérée comme favorable par le *Senat* du fait de l'augmentation des licences ces dernières années. Les fédérations considèrent quant à elles la situation difficile notamment en raison de l'augmentation du prix de l'essence, du plus grand nombre de taxis et du travail au noir.

Concernant les coûts du carburant, une manifestation des chauffeurs de taxis à Berlin a été organisée par la fédération nationale TVD à ce sujet en juin 2008, suivie par environ 600 véhicules. L'objectif était de trouver une solution contre la hausse des prix des produits pétroliers. Les chauffeurs ont proposé d'ajouter pour cela au prix de la prise en charge forfaitaire (de 3 €) un « supplément d'urgence », d'un montant de 0,50 € par trajet d'une valeur de moins de 10,00 € et un supplément de 1,00 € pour les trajets d'une valeur de plus de 10,00 €. Le court trajet resterait sans supplément. La majeure partie des chauffeurs s'est prononcée contre une hausse des tarifs en général car les coûts pour la modification et la vérification des taximètres seraient trop élevés et ils craignaient une perte supplémentaire de clientèle. Au contraire, le système proposé d'un maintien des tarifs + « supplément d'urgence » garantirait selon eux une aide efficace et immédiate³⁸. Rien n'a encore été décidé un an plus tard.

De nouvelles manifestations ont eu lieu en juin 2009 pour protester contre la hausse prévue des tarifs qui doit être discutée par le *Senat* ce même mois, ainsi qu'une modification de l'accord entre les taxis et l'aéroport de Tegel. Ce dernier prévoit en effet à partir du 1^{er} juillet de nouvelles règles d'accès pour les chauffeurs de taxis, avec des conditions de propreté des véhicules renforcées, l'obligation de parler allemand et anglais pour les chauffeurs, et surtout le remplacement de la taxe forfaitaire annuelle de 70 € pour prendre des clients à Tegel par un prix de 0,50 € par course au départ de l'aéroport³⁹.

³⁸ <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Taxifahrer;art270.2566309>

³⁹ <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Verkehr-Tegel-Berliner-Flughafen-Taxi-Flughafen-Tegel;art18614,2823662>



Grève des taxis le 15 juin 2009 à Berlin : manifestations Porte de Brandenburg et à l'aéroport de Tegel (Photos : AP).

Les taxis reçoivent peu d'aides : ils bénéficient des mêmes réductions chez les constructeurs des véhicules que tout acheteur, ne bénéficient pas d'avantages en ce qui concerne les assurances (au contraire en général plus chères pour les taxis, même par le biais d'offres spéciales pour les membres des fédérations). TOTAL offre une réduction de 3,5 centimes par litre de diesel. Cette offre est liée à un accord avec la Fédération Nationale des Taxis (*BZP*). Il n'existe pas d'aides spéciales liées aux taxes sur le carburant, mais les taxis ne payent qu'une TVA de 7 %.

Par ailleurs les fédérations se plaignent du nombre de licences, trop important selon elles. Il aurait dépassé les 7 000 en septembre 2008. Elles estiment qu'environ 5 500 licences avec un ratio de 2,5 chauffeurs / véhicule seraient suffisantes. En même temps l'idée d'une limitation des licences est très controversée par rapport à la notion de liberté d'entreprendre.

En dehors de ces questions liées à l'offre, le principal problème d'actualité soulevé par les fédérations et le *Senat* est le manque de contrôle de l'effectivité et de la qualité des services : heures non déclarées, heures hors temps réglementaire,...

Selon les fédérations les problèmes sont liés à un manque du personnel côté autorité responsable (LABO pour Berlin). Elles souhaiteraient la mise en place d'un système comme à Hambourg, basé sur plus de contrôles :

- Ce système permettrait une vérification plus systématique de l'aptitude professionnelle et de la solvabilité des sociétés avec des critères plus exigeants et des contrôles plus réguliers qu'aujourd'hui, sans avoir besoin de limiter le nombre de licences.
- En même temps, il permettrait de diminuer le nombre des chauffeurs qui travaillent au noir ou qui surpassent le temps de travail maximal autorisé.

Cependant le LABO n'a pas la compétence, qui est plutôt du côté des douanes et de la police. La secrétaire d'état responsable est très engagée là-dessus mais a les mains liées car la compétence est ailleurs. Des expérimentations sont cependant en cours pour voir dans quelle mesure le LABO pourrait surveiller lui-même⁴⁰. La mise en place de ce système nécessiterait une augmentation du nombre de contrôleurs au LABO (il a été diminué ces dernières années). La coopération avec la police et les douanes devra également être renforcée. Pour l'instant aucun changement n'est prévu. En raison de la situation financière du *Land* de Berlin, ce développement ne devrait pas se faire à court terme.

⁴⁰ <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2008/0813/berlin/0023/index.html>

Bibliographie

BZB Geschäftsbericht 2006-2007: Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V.,
fédération des taxis et remises allemands, rapport d'activité

Air, Rail and Road, Datenquellen für Passagierstromerfassung, Uwe Hanewald Strategie und Projektentwicklung / Informations-und Kommunikationstechnik / Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH / Berliner Flughafen / 27. Mai 2008 : présentation aéroport de Berlin Schönefeld sur les flux de passagers aériens

Sites internet

- <http://www.bzp.org/> : fédération des taxis et remises allemands
- <http://www.taxiinnung.org/> : *Innung des Berliner Taxigewerbes*, fédération de taxis berlinois
- <http://www.taxiverband-berlin.de/> : *Taxiverband Berlin Brandenburg e.V.*, fédération de taxis berlinois
- <http://www.taxi-in-berlin.de/> : portail sur l'activité taxi à Berlin
- <http://www.derinnenspiegel.de/> : portail privé sur les taxis en Allemagne
- <http://www.berlin.de/lab0/> : site du LABO, autorité subordonnée qui délivre les permis et licences pour Berlin
- sites des districts du *Brandenburg* et des villes autonomes
- <http://www.spiegel.de/> et <http://www.tagesspiegel.de/berlin/> : articles sur l'actualité des taxis et remises
- sites des centrales taxi : <http://funktaxi.wbt-berlin.com/> , <http://www.taxifunkberlin.de/home/index.php>, <http://wuerfelfunk.de/> , <http://www.taxicottbus.de/> , <http://www.funktaxi-berlin.de/> , ...

Entretiens

- Madame Barbara Kowalzik, en charge des taxis à la Ville-Land de Berlin (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*)
- Monsieur Detlev Freutel, de la fédération *Taxi Verband Berlin Brandenburg e.V.*
- Monsieur Bernd Dörendhal, de la fédération *Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.*
- Madame Hannelore Rose, *Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg*,

Glossaire

<i>Bezirke</i>	Arrondissements de Berlin
<i>Bezirksamt</i>	Mairie de l'arrondissement
<i>Tiefbauamt</i>	Autorité responsable du génie civil de l'arrondissement
<i>Landkreis</i>	District
<i>Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten LABO</i>	Pour Berlin : autorité subordonnée au Land de Berlin qui attribue les licences et permis
<i>Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Taxen (P-Schein)</i>	Permis spécifique pour le transport de voyageurs, nécessaire pour le chauffeur
<i>Ortskundeprüfung</i>	Examen de connaissance du territoire
<i>Konzession</i>	Licence de taxi ou de remise, nécessaire pour chaque véhicule
<i>Fachliche Eignung</i>	Certificat d'aptitude professionnelle à obtenir par chaque entrepreneur
<i>Taxenordnung (Verordnung über den Verkehr mit Taxen)</i>	Décret réglementant l'activité taxi, dont la zone obligatoire d'exploitation
<i>Taxitarifordnung</i>	Décret réglementant les tarifs taxis
<i>Betriebspflicht</i>	Temps d'exploitation obligatoire
<i>Pflichtfahrgebiet</i>	Zone d'exploitation obligatoire pour les taxis, zone dans laquelle ils peuvent prendre des clients

