



*MEilleure MObilité*

MEMORANDUM

Élections fédérales et régionales

du 26 mai 2019

# Tables des matières

---

<b>1</b>	<b>LA VISION DE TAXISTOP</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>UTILISATION DE LA VOITURE PARTAGÉE</b> .....	<b>5</b>
2.1	Covoiturage .....	5
2.2	Autopartage .....	7
2.3	La Centrale des Moins Mobiles (CMM) .....	8
<b>3</b>	<b>LA MOBILITÉ PARTAGÉE : UNE MOBILITÉ CONNECTÉE</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>Les Points Mob</b> .....	<b>10</b>
3.1.1	Que sont les Points Mob ? .....	10
<b>3.2</b>	<b>Connectivité digitale : Maas</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3</b>	<b>La mobilité partagée dans le budget mobilité</b> .....	<b>13</b>
<b>3.4</b>	<b>Données ouvertes (open data)</b> .....	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>UN GREEN DEAL MOBILITÉ PARTAGÉE</b> .....	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>QUI EST TAXISTOP?</b> .....	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>PLUS D'INFOS</b> .....	<b>18</b>

Une meilleure connectivité des différents modes de transport (pieds, vélo, transport en commun) et un partage amélioré des véhicules et des trajets permettront d'optimiser notre mobilité.

L'objectif de travailler à une **ME**illeure **MO**bilité est de pouvoir offrir un transport à un plus grand nombre de personnes, tout en réduisant les consommations d'énergie et l'espace requis, et à un coût de revient plus avantageux.

Ce **MEMO**randum contient les recommandations politiques de Taxistop, à l'intention des différentes autorités régionales et fédérales, afin travailler à une **ME**illeure **MO**bilité.

# 1 La vision de Taxistop

La manière dont nous nous déplaçons d'un point A à un point B est en train d'évoluer. Un nouvel écosystème du transport de passagers est en création, et celui-ci aura un impact sur tous les prestataires de transport de l'avenir.

Comme beaucoup d'experts en mobilité, Taxistop constate un changement de paradigme sur 3 axes différents :

1. Les véhicules deviennent plus autonomes et évoluent lentement pour devenir 100% autonomes.
2. Nous passons de l'utilisation et de la possession d'une voiture individuelle à la mobilité partagée.
3. Les transports sont de plus en plus électriques.

La question de savoir si l'électricité deviendra la source d'énergie de l'avenir fait l'objet d'opinions divergentes. Taxistop, cependant, se concentre sur les deux premiers axes. Lorsque l'évolution des véhicules autonomes et la mobilité partagée se conjuguent, nous entrons dans une ère d'autonomie accessible. Cette phase se caractérise par une plus grande efficacité (consommation d'énergie, utilisation de l'espace et coût de revient). Les véhicules sont utilisés de manière optimale. Cette recherche d'efficacité fut le moteur de la création de Taxistop en 1975 et est aujourd'hui plus que jamais d'actualité.

L'ITF (Forum International des Transports) a calculé que grâce à cette efficacité, 10% du parc automobile actuel pourrait conduire à une mobilité similaire dans une ville européenne moyenne. L'ITF considère que la condition essentielle du système de transport est le transport collectif.

Selon PwC, le nombre de voitures en Europe est en baisse. En 2030, le nombre de voitures sur les routes européennes passerait de 280 à 200 millions. Cependant, ils estiment que le nombre de déplacements en voiture augmentera (<https://www.hln.be/nieuws/-mogelijk-80-miljoen-auto-s-minder-in-europa-tegen-2030~a5117ea6/>).

De son côté, Taxistop estime que le nombre de voitures et de déplacements en voiture en Belgique peut diminuer. Si les vélos, les transports en commun et la mobilité partagée sont développés qualitativement et sont connectés les uns aux autres, la mobilité des passagers devient alors extrêmement efficace. Différents modes de transport peuvent être connectés par le biais des infrastructures (Points Mob), de la planification d'itinéraires multimodaux et de la vente des titres de transport (Mobility-as-a-Service).

Taxistop aspire à un avenir avec une **ME**illeure **MO**bilité: plus efficace grâce au partage des véhicules et à la connexion des différents modes de transport.

## 2 Utilisation de la voiture partagée

Depuis 1975, Taxistop veille à ce que les voitures soient utilisées le plus efficacement possible. Taxistop permet aux automobilistes d'entrer en contact les uns avec les autres afin de partager leur trajet. En Belgique, Taxistop a initié le service de voitures partagées Cambio et assure le transport social des personnes à mobilité réduite via les Centrales des Moins Mobiles. Ces formes de partage de la voiture ont chacune un énorme potentiel de croissance.

Taxistop appelle à une politique forte qui reconnaît les différentes formes d'utilisation de la voiture partagée comme un mode de transport à part entière, pouvant ainsi contribuer à une mobilité plus efficace.

### 2.1 Covoiturage

Si chaque travailleur qui se rend au travail en voiture faisait du covoiturage une fois par semaine, il n'y aurait plus d'embouteillage. (source : Transport & Mobility Leuven, 2011).

Le covoiturage peut de ce fait jouer un rôle important dans l'accessibilité de base, que ce soit dans le cadre de la mobilité combinée ou comme mode à part entière dans les zones difficiles d'accès.

Un plan solide est nécessaire afin d'augmenter le nombre de trajets partagés dans les différentes régions. Les prochains gouvernements doivent définir des objectifs clairs et un plan d'action dotés des moyens nécessaires pour permettre aux travailleurs de covoiturer plus souvent.

Les entreprises, et les groupes d'entreprises, ont la possibilité d'atteindre une masse critique de travailleurs pouvant partager leurs trajets et d'offrir des incitatifs afin de promouvoir le covoiturage, tels qu'un avantage fiscal ou des places de stationnement préférentielles pour les covoitureurs.



Les **Gouvernements régionaux** ont également un **rôle important à jouer** dans le développement du covoiturage et dans l'augmentation des trajets partagés :

- **Campagne de notoriété** : Le covoiturage souffre d'une image vieillotte et assez négative. Des campagnes régulières permettraient d'améliorer l'image du covoiturage en la rendant plus actuelle et positive, et inciteraient les utilisateurs potentiels à utiliser davantage les applications de covoiturage.
- Les Régions doivent poursuivre l'expérimentation des « **Bandes de circulation rapide** » ou « **Bandes de covoiturage** », réservées aux véhicules comprenant plus de deux personnes. Grâce à des panneaux de circulation dynamiques, ces véhicules peuvent

temporairement circuler sur les bandes d'urgence aux heures de pointe ou sur les voies réservées aux bus. Afin d'éviter des retards aux bus, l'expérimentation peut porter sur des véhicules avec 2, 3 passagers ou plus.

La chambre du commerce de Bruxelles, BECI, se positionne en faveur des bandes de covoiturage et préconise d'ailleurs de réaliser des tests allant en ce sens.

*« Nous constatons que l'autosolisme de masse est un facteur important dans la saturation du réseau routier. En limitant le nombre de voies, on ne résout pas le problème, on ne fait que rajouter une nouvelle mesure frustrante pour le navetteur. Il est possible de mettre en place d'autres mesures pour encourager les changements de comportement, comme le fait de récompenser les covoitureurs avec une voie réservée. Cette voie pourrait également être accessible pour le transport en bus, public et privé »*,

explique Olivier Willocx, Administrateur Délégué de Beci.<sup>1</sup>

Il est essentiel qu'une collaboration soit établie entre les différents Gouvernements Régionaux afin que le développement de ce projet de bande de covoiturage soit réalisé de manière optimale.

- Taxistop appelle au développement d'une nouvelle **offre intégrée des transports en commun et du covoiturage**, afin que les deux modes de transport puissent être coordonnés de manière optimale.

Pour les différents gouvernements, Taxistop est un partenaire idéal pouvant recueillir les bonnes pratiques venant de l'étranger afin de développer des projets locaux.

Les Gouvernements régionaux peuvent travailler à cette offre intégrée via les points suivants :

- Assistance afin de **connecter** les trajets en covoiturage **avec d'autres modes de transport**, via le développement des planificateurs d'itinéraires multimodaux, des services Maas ou des Points Mob.
- Covoiturage **et parcs d'activités économiques (PAE)** : pour chaque parc d'activité, le covoiturage doit être inclus dans un plan de mobilité durable. Les PAE doivent avoir l'obligation de mettre en place un Plan de Déplacement en Entreprise (PDE).
- Covoiturage et **accessibilité de base** : le covoiturage peut être une solution alternative aux transports en commun lorsque ceux-ci ne peuvent être organisés facilement ou à un prix raisonnable, en zones rurales par exemple.

---

<sup>1</sup> <https://www.beci.be/2018/11/09/beci-preconise-une-voie-reservee-au-covoiturage-sur-la-e40/>



Le **Gouvernement Fédéral** a également un **rôle à jouer**. Un plan de covoiturage belge comprend entre autres :

- Le maintien de l'avantage fiscal lié au covoiturage et une coopération avec les acteurs du secteur afin de développer les procédures simplifiées pour l'enregistrement automatique du covoiturage via des applications, afin de bénéficier de l'avantage fiscal.
- Tout comme les autres mesures de mobilité durable, **déductibles à 120% pour les entreprises**, le covoiturage doit être **déductible à 120%**.
- Une stratégie afin d'établir une connectivité entre tous les opérateurs de transport : transport en commun et mobilité partagée.
- Inclure le comportement dynamique du covoiturage dans les statistiques de transport. Aujourd'hui, les diagnostics fédéraux de mobilité sont utilisés afin de déterminer les principaux modes de transport utilisés par les travailleurs. Le covoiturage est souvent sporadique et irrégulier. Le covoiturage irrégulier n'est pas visible pour le gouvernement, mais son importance augmente.

Avec plus de 40 ans d'expérience dans le développement du covoiturage, Taxistop conseille les entreprises et les zones d'activités, et permet aux covoitureurs d'entrer en contact.

Taxistop innove en permanence afin de répondre aux nouveaux besoins. L'application de Taxistop (comOn) a été développée dans cette optique, afin d'être plus dynamique et de pouvoir se connecter à des applications externes. Taxistop intègre ainsi le covoiturage dans une offre de transport multimodal.

## 2.2 Autopartage

Concernant l'autopartage, Taxistop formule les recommandations suivantes :



Les **Gouvernements régionaux** peuvent prendre des mesures supplémentaires en faveur de l'autopartage.

- Des **campagnes de promotion** sont nécessaires afin de mieux faire connaître le concept et d'éliminer les préjugés.
- **Soutenir les autorités locales** afin d'étendre l'autopartage dans l'ensemble de la région.
- Mettre en place des **projets pilotes** pour atteindre de nouveaux groupes cibles et pour stimuler l'innovation en permanence.



Le **Gouvernement Fédéral** joue également **un rôle important** et les mesures suivantes peuvent être prises :

- **TVA de 21% à 6%** : Tout comme les transports publics et les vélos partagés, une TVA de 6% est recommandée pour l'autopartage. Un taux de TVA uniforme permet de considérer l'autopartage comme un service inclus dans la multimodalité.
- Tout comme les autres mesures de mobilité durable, déductibles à 120% pour les entreprises, l'utilisation de véhicules d'autopartage doit être **déductible à 120%**.
- Une **plaque d'immatriculation spéciale** pour les voitures partagées : d'une part, c'est utile pour montrer qu'une voiture (partagée) peut se garer sur les places réservées à l'autopartage, et d'autre part, il s'agit d'un moyen idéal de promouvoir le concept.

## 2.3 La Centrale des Moins Mobiles (CMM)

Le projet des **Centrales de Moins Mobiles de Taxistop** est un service de transport non-médical bénévole pour les personnes à mobilité réduite et à faibles revenus. Il s'agit donc aussi bien de personnes âgées que légèrement handicapées ou simplement des personnes qui disposent de petits revenus et ne peuvent pas se permettre de prendre les taxis ou encore moins d'acheter un véhicule.

La CMM leur permet donc d'articuler vie à domicile et déplacements flexibles. Le service renforce la cohésion sociale locale en permettant aux bénéficiaires de rester actifs et de continuer à participer à la vie sociale et culturelle.

Chaque année, les chauffeurs bénévoles des Centrales de Moins Mobiles offrent environ 400.000 voyages à 38.000 membres.

Les CMM sont coordonnées par Taxistop et gérées localement par les communes ou les CPAS ou des centrales de mobilité locales (asbl).

Le service est financièrement autonome.

Cependant, le coût reste souvent trop élevé pour beaucoup de personnes qui doivent payer un prix élevé en comparaison des personnes pouvant utiliser les transports en commun ou le vélo. Ce coût est un frein pour les bénéficiaires des CMM, qui doivent alors limiter leurs déplacements et ne peuvent pas participer à l'ensemble des activités souhaitées.

Le Gouvernement propose diverses formes d'intervention sur les coûts des transports en commun pour les personnes âgées de 65 ans et plus. Le transport régional est gratuit ou à faible coût, la SNCB offre des tarifs réduits. Des services adaptés existent pour le transport purement médical, mais concernant le transport social, qui représente la majorité des trajets

CMM, les usagers doivent en pratique payer le volontaire pour rembourser en totalité les frais de voiture et d'assurance.

Un trajet CMM coûte en moyenne 0.34€/km. Les kilomètres parcourus par le bénévole pour se rendre chez le bénéficiaire et en revenir doivent également être payés. Par exemple, un voyage de 10 km (20 km aller-retour) peut coûter 8 euros pour un membre CMM. Sachant que les membres ne peuvent gagner plus de deux fois le revenu d'intégration, le transport social représente un coût élevé pour ce groupe cible.

Taxistop sollicite donc l'intervention des Pouvoirs publics dans les coûts de mobilité des personnes moins mobiles.



Taxistop demande aux **Régions** de :

- Maintenir un fonctionnement décentralisé (support au niveau local), car le support local et personnel du service assure un meilleur équilibre entre l'offre et la demande, le contrôle de la qualité et la confiance entre les membres, les conducteurs et les employés locaux.
- Une politique uniforme en matière de tarifs et de systèmes de tiers payant pour la Région.



Au **niveau fédéral**, Taxistop demande également de supprimer le goulot d'étranglement actuel : selon la législation en vigueur sur le bénévolat, l'engagement des conducteurs des CMM est limité. S'ils parcourent plus de 2000 km par an dans le cadre de leurs trajets pour la CMM, ils ne peuvent plus bénéficier d'indemnité forfaitaire pour d'autres activités volontaires.

Taxistop demande donc que la législation soit modifiée : si l'activité volontaire concerne le transport social, la limite de 2 000 km ne devrait plus s'appliquer. Un projet de loi est en préparation à cet effet. Taxistop souhaite que cela soit mis à l'ordre du jour et voté le plus rapidement possible.

## 3 La mobilité partagée : une mobilité connectée

### 3.1 Les Points Mob

L'un des objectifs en matière de mobilité mentionnés dans la déclaration politique régionale wallonne en page 65 est de « *Proposer des transports efficaces, interconnectés et moins polluants aux voyageurs* ».

Pour la région bruxelloise, l'avant projet de plan régional de mobilité (GoodMove) mentionne, en page 92, la « création du concept de Mobility points à l'échelle des quartiers, en ce compris une identité visuelle avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, privés comme publics ».

Chez Taxistop, nous avons la certitude qu'il n'y a pas un seul mode de transport parfait mais que c'est bien un ensemble d'offres qui permet de faire changer les comportements. Pour chacun de ses projets, Taxistop collabore avec les autres acteurs de la mobilité.

Le **concept de Points Mob** répond ainsi à la demande de complémentarité entre moyens de transport et permet une utilisation adéquate de chaque mode afin de répondre au mieux aux besoins et ce, au meilleur coût pour la collectivité et les citoyens.

Le concept de Point Mob ("mobipunt") fût lancé en Flandre en septembre 2017 par Taxistop vzw et Autodelen.net. Les premiers « *mobipunten* » sont installés depuis juin 2018 à Deinze et Schoten, et une vingtaine d'autres communes travaillent actuellement au lancement de nouveaux Points Mob.

Au vu du succès grandissant de cette idée innovante, et fort de l'expérience flamande, Taxistop asbl désire répandre et expérimenter cette idée en Wallonie et à Bruxelles.

#### 3.1.1 Que sont les Points Mob ?

**Un Point Mob est un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.** Il est conçu afin de fournir et de promouvoir des opportunités locales de transport multimodal et sur mesure. Un Point Mob permet de vivre sans posséder de voiture, mais sans sacrifier la mobilité.



Sa fonction principale concerne la mobilité, mais d'autres services peuvent également être offerts:

- Une borne de recharge pour les voitures électriques
- Des casiers
- Une borne WiFi
- Une station de recharge pour smartphone.



### Les Points Mob sont la composante physique du MaaS.

Aujourd'hui, en Wallonie et à Bruxelles, il existe de nombreux emplacements d'autopartage qui possèdent également des fonctions supplémentaires. Il s'agit déjà de Points Mob. Cependant, il n'y a aucune reconnaissance du concept, tant pour les urbanistes, les autorités, que pour les usagers. Donner un nom au concept et un visuel clair et reconnaissable, utilisé dans l'ensemble des régions, conduira à une augmentation de l'utilisation de ces sites, à une meilleure qualité et à un développement plus rapide de ceux-ci.

Les Points Mob doivent faire partie de la planification et des considérations budgétaires afin de s'assurer qu'ils puissent être pleinement intégrés dans l'infrastructure et l'environnement.



Les **Gouvernements régionaux** ont un rôle important à jouer dans le développement des Points Mobs:

- Appui financier aux collectivités locales pour le déploiement d'un réseau de Points Mob dans les quartiers résidentiels ou les zones d'activités. Tout quartier ayant une densité de vie et/ou de travail suffisante devrait disposer d'un Point Mob.
- Assurer la standardisation du concept « Point Mob » sur l'ensemble de la Région afin d'assurer le plus grand impact possible

- Prendre en charge le développement d'un design commun pour l'ensemble des Points Mob, et la reconnaissance de chacun de ceux-ci au moyen, par exemple, de panneaux reconnaissables et marqués d'un logo « Point Mob »
- Réaliser une communication intensive et ciblée afin de sensibiliser les utilisateurs potentiels et d'informer les citoyens de ce nouveau concept. En outre, une campagne de communication plus globale devrait être réalisée en amont afin d'éveiller l'intérêt des communes et de les amener à développer le concept.
- Etant donnée la nécessité et l'importance de développer un réseau uniforme et standardisé de Points Mob, un accompagnement doit être proposé aux communes afin de s'assurer d'une démarche et d'une réflexion similaire commune.
- Politique régionale sur l'accès numérique des Points Mob en collaboration avec l'initiateur, Taxistop.

### 3.2 Connectivité digitale : Maas

La Mobilité en tant que service (MaaS) représente un nouvel échelon dans l'offre de transports.

Il s'agit de mettre une plateforme, regroupant différents modes de transport, à disposition des utilisateurs. Le principe Maas est parfois comparé au Netflix de la mobilité.

En 2030, le chiffre d'affaires global lié aux activités Maas est estimé à 1 trillion de dollars (ABI Research (<https://www.abiresearch.com/press/abi-research-forecasts-global-mobility-service-rev/>)).

Taxistop voit d'un œil optimiste l'évolution de MaaS et y entrevoit beaucoup de potentiel afin de générer un transfert modal. La « mobilité en tant que service » réduit les obstacles empêchant de choisir plus fréquemment d'autres modes de transport. Pour atteindre ce potentiel, les mesures politiques suivantes sont nécessaires :



- Créer une **politique régionale et nationale relative à la connectivité** des prestataires de transport / solutions de mobilité.
- Développer les **planificateurs de trajets multimodaux** afin de permettre des déplacements plus efficaces et plus durables, en incluant le covoiturage dans les systèmes de mobilité existants.
- Identifier les nouveaux flux financiers qui pourraient apparaître dans le paysage des transports. Créer un nouvel équilibre afin de partager les avantages et les charges d'une offre de transport durable et de haute qualité. **Repenser les modèles commerciaux et les politiques tarifaires.**

- Le développement de MaaS doit être accompagné d'une **offre de transports durables**.
- MaaS ne doit pas uniquement correspondre à un système connecté en ligne, celui-ci doit être accompagné par une composante physique, une représentation physique du MaaS : les Points Mob.

**Les composantes physiques et numériques doivent être liées de manière optimale afin de créer une offre multimodale réaliste et conviviale pour un large groupe cible dans tout le pays.**

- Le concept MaaS a le potentiel d'atteindre un groupe cible très large. Cependant, **le principe d'inclusion** doit être réfléchi en proposant des systèmes de tiers payeurs, via des projets pilotes.

### 3.3 La mobilité partagée dans le budget mobilité

Taxistop se réjouit que les frais de covoiturage et d'autopartage puissent être remboursés par le budget mobilité dès le 1<sup>er</sup> mars 2019.

Le budget mobilité permet aux employés d'opter pour un véhicule plus petit et respectueux de l'environnement. Grâce à l'autopartage, ils peuvent disposer d'une voiture adaptée au besoin du moment. Grâce au covoiturage, ils peuvent diminuer leurs frais de transport au minimum par deux.

Cependant, en pratique, pour s'assurer que les employeurs offrent à leurs employés la possibilité d'inclure les coûts de covoiturage et d'autopartage dans le budget mobilité, **Taxistop demande que les opérateurs bénéficient d'un soutien afin d'être connectés aux plateformes MaaS et aux logiciels RH.**

L'offre d'autopartage est limitée, en particulier dans les zones rurales. Il est important que les systèmes d'autopartage privés, tels que Cozycar, puissent également être facilement intégrés.

### 3.4 Données ouvertes (open data)

Pour le Gouvernement, investir dans le traitement des données ouvertes de MaaS, liées aux Points Mob, offre l'opportunité de surveiller en permanence l'impact de ceux-ci et de l'ajuster ou non.

- Données d'entrée : chaque Point Mob est relié à un réseau d'opérateurs ou de générateurs de données : covoiturage, autopartage, partage de vélos, informations sur

le trafic à proximité, géodonnées des voies lentes, disponibilité de stations de recharge électrique, informations en temps réel sur les transports publics, ....

- Regroupement des données : toutes les données sont liées à un Point Mob qui porte également un codage numérique unique. Les données et les API sont mises à la disposition des développeurs externes.
- Développement d'applications
  - Application avec des informations (en temps réel) pour les utilisateurs
  - Écrans numériques aux Points Mob
  - Tableau de bord pour commune sur l'impact de chaque Point Mob

## 4 Un Green Deal mobilité partagée

Le Green Deal est un accord volontaire entre différents partenaires (privés) et le gouvernement (un ou plusieurs ministres) pour lancer des projets de développement durable ambitieux autour d'une thématique spécifique.

L'accord contient une description des résultats escomptés, une répartition claire des rôles des différents partenaires du projet, le cadre dans lequel des actions peuvent venir se greffer et un calendrier général des différentes étapes.

Concrètement, il s'agit :

- d'un engagement volontaire entre le gouvernement, des partenaires privés et des associations ;
- d'une collaboration dynamique et créative ;
- d'une obligation d'efforts, pas de résultats ;
- d'un processus défini dans le temps (plusieurs années, généralement 3 ans) ;
- d'un processus coordonné.

La première étape du Green Deal est de choisir des objectifs généraux, concrets, rassembleurs. Les objectifs peuvent être envisagés de manière progressive, avec un effort croissant d'années en années. Il peut être intéressant de choisir un taux d'amélioration ou un chiffre absolu d'amélioration pour que les résultats soient potentiellement quantifiables. Dans le cas de chiffres, il faut en définir qui soient réalistes, accessibles et en même temps ambitieux. Le but est qu'ils tirent le secteur vers le haut mais restent accessibles au plus grand nombre.

Par exemple, on pourrait proposer des échelles de 2 à 5 % d'améliorations comme référence sur une année.

Taxistop propose ici de se concentrer sur la mobilité quotidienne du déplacement des personnes et de laisser les autres types de mobilité et le transport de marchandises à des réflexions ultérieures.

Taxistop, à l'initiative du Green Deal Gedeelde Mobiliteit en Flandre, et forte de cette expérience, **propose que le Green Deal se focalise sur le concept de la mobilité partagée, vélos partagés, covoiturage et autopartage, et de la micro-mobilité (partagée ou non), en respectant le principe STOP+ <sup>2</sup>.**

Exemples d'objectifs stratégiques (à définir lors de la préparation du Green Deal et après):

- En 2022, augmenter de manière significative les flottes de vélos et/ou de micro-mobilité partagés dans les zonings ;
- En 2022, doubler le nombre d'entreprises qui ont mis en place au moins une mesure favorisant le covoiturage pour leurs travailleurs ;
- En 2022, doubler le nombre d'autopartageurs dans la Région.

En Flandre, Taxistop a pris l'initiative d'inclure le covoiturage dans l'accord Green Deal sur la mobilité partagée. L'objectif du Green Deal flamand est de doubler le nombre d'entreprises flamandes prenant des mesures en matière de covoiturage : de 1.000 à 2.000. ([www.gedeeldemobiliteit.be](http://www.gedeeldemobiliteit.be)).

Le **"Green Deal mobilité partagée"** est totalement dans la lignée de la **"Déclaration de Graz"**, adoptée le 30 octobre 2018 par les ministres européens de l'environnement et des transports lors d'une réunion informelle.

Dans cette déclaration, les ministres s'engagent à oeuvrer vers un **"Green Deal" pour une nouvelle mobilité en Europe**.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Le principe STOP hiérarchise les modes de déplacements et donne la priorité à Stappen – marcher, Trappen= pédaler, Openbaer vervoer – Transport public et Privé wagen – voiture personnelle. Le STOP+ est une adaptation du principe STOP proposée par GoodPlanet, permettant d'insérer les nouvelles manières de se déplacer (mobilité partagée) et les nouveaux modes de basse consommation (mobilité électrique et autre).

<sup>3</sup> <https://ecf.com/news-and-events/news/eu-transport-environment-ministers-commit-green-deal-mobility-europe>

## 5 Qui est Taxistop?

Créé en 1975, Taxistop ne cesse de développer de nouveaux services qui permettent de rationaliser l'usage des biens personnels. Que ce soit dans le secteur de la mobilité ou de l'immobilier, le leitmotiv de Taxistop « faire plus avec moins » se retrouve dans chacun des projets que l'asbl propose.

En ce qui concerne la mobilité, la volonté de Taxistop est de rendre disponible les transports aux personnes défavorisées et de mieux utiliser les transports disponibles afin de transporter plus de personnes avec moins de moyens de transport.

Nos services présentent également des avantages environnementaux et des avantages sociétaux, comme en témoignent nos projets durables tels que : carpool.be, la Centrale des Moins Mobiles, cozycar, Cambio,...

Dans son fonctionnement, Taxistop va plus loin que les acteurs purement commerciaux, qui se cantonnent aux grandes villes et à leurs opportunités commerciales. Taxistop s'efforce d'atteindre les régions plus isolées et les groupes cibles défavorisés.

En outre, au-delà de ses services, Taxistop travaille au développement de projets pouvant augmenter l'impact de ses activités tout en soutenant des projets locaux et européens. Taxistop possède une grande expérience dans la sensibilisation publique et politique, et la diffusion d'informations auprès d'un large public.

### Les trois piliers de Taxistop



## 6 Plus d'infos



Alice Burton



[alb@taxistop.be](mailto:alb@taxistop.be)



081 62 50 99  
0498 27 29 66



[www.taxistop.be](http://www.taxistop.be)



[facebook.com/taxistopbe](https://facebook.com/taxistopbe)



[@Taxistop\\_be](https://twitter.com/Taxistop_be)