

# QUELLE PLACE POUR LE TAXI DANS LE SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS ?

Lionel CLEMENT  
Chargé de recherche  
Laboratoire d'Économie des Transports  
Lyon-France

## INTRODUCTION

Mode de transport producteur d'un service privé, le taxi reste peu considéré d'un point de vue économique. Pourtant c'est un véritable mythe des transports urbains (peut-on envisager une ville sans taxis ?; qui ne connaît pas les yellow-cab de New-york ?,...).

Pour répondre à la question que nous nous sommes posés, nous donnerons dans un premier temps une définition du terme "taxi" et présenterons les "fonctions" du taxi. Dans un deuxième point nous présenterons une réflexion sur le système des transports urbains qui nous permettra de répondre, en partie, à notre problématique (dans un troisième point). Enfin, nous verrons, que, en s'intégrant dans le système des transports collectifs urbains, le taxi voit sa place dans le système des transports urbains se modifier.

## 1. LE TAXI: DEFINITION ET FONCTION

### 1.1. Définition

Le sens étymologique du terme taxi est "rouler au sol" (d'origine anglo-saxonne). Nous pouvons toutefois proposer une définition plus complète élaborée à partir d'analyses sur les notions d'activité de transport, de public et de service (1). Cette définition s'applique à la France et n'est pas officielle:

Un taxi est un mode de transport qui permet le déplacement de personne(s), avec ou sans bagages, d'un point à un autre, sans contrainte spatiale (itinéraire non fixé) et temporelle (de jour comme de nuit), contre une rémunération fixée par décret.

Le taxi, qui a le droit de stationner sur la voie publique, est équipée d'un compteur horokilométrique, d'un appareil horodateur (dans les villes où le temps de travail est réglementé, Paris et Lyon) et d'un répéteur. Le service de transport produit résulte d'une activité de transport qui est le reflet de rapports sociaux de production. Ce service est soit formel-standardisé (taxi des villes), soit formel-dédié (taxi des champs).

Le taxi, transport public individuel (2), produit donc un service de transport que l'on peut qualifier de formel, mais à un degré moindre que celui produit par les transports collectifs traditionnels (bus, métro). J.GERSHUNY qualifie de **service formel** tout service que l'on peut directement acquérir sur le marché (service externe). Il oppose au service formel le service informel. Toutefois ce dernier n'est pas l'équivalent du service interne (dans laquelle on ne met pas en valeur la notion de bien matériel). Il est le résultat de l'achat d'objets sur le marché (biens externes) par les ménages en vue de produire un service "domestique". Ainsi, la voiture particulière représente bien un service informel (achat d'un bien pour la production du service de transport à usage domestique), le transport collectif, lui (bus, métro) représente quant à lui un service formel, purement externe.

Le service produit par le taxi, qui est acheté par les individus sur le marché

pourrait être produit de manière informelle, car une voiture est un bien que l'individu peut acquérir (compte tenu de sa contrainte de revenu) sur le marché, tandis qu'un métro, un transport en commun en site propre quel qu'il soit ou un bus, du fait de la structure physique dans laquelle ils peuvent s'intégrer et des coûts qui sont inhérents à leur acquisition, ne pourront pas servir de base à la production d'un service informel (3).

D'ores et déjà, le taxi apparaît comme un mode de transport ambiguë, dont le service de transport est qualifiable de formel mais à un degré "moindre que celui produit par les autres modes de transports collectifs.

## 1.2. Les fonctions du taxi

On peut distinguer deux "fonctions" du taxi:

- **La fonction traditionnelle du taxi**: il s'agit de l'action faite de la manière la plus commune par le taxiteur des villes. Il s'agit du "adresse à adresse", qui se réfère à la définition précédente.

- **Les fonctions nouvelles et étendues du taxi, ou "prérogatives nouvelles"**: ce sont toutes les fonctions que peut remplir le taxi en dehors de sa fonction traditionnelle. Ces fonctions sont assignés aux taxis par les pouvoirs publics. Elles sont de trois types: le transport de petite messagerie, le transport des personnes à mobilité réduite (le "adresse à adresse" devient "porte à porte"), le remplacement et le complément du service de transport proposé par les transports collectifs urbains (bus, métro).

Cette cession s'intéressant à l'interconnexion des modes de transport, nous nous limiterons à l'étude de la prérogative nouvelle "remplacement-complément" des transports collectifs (Cf Infra 4).

## 2. LE SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS, ANALYSE, DECOMPOSITION ET RAPPROCHEMENT AVEC LA NOTION DE RESEAU

Le système des transport urbains (STU) peut être vu comme un sous système du système urbain (4). Globalement, il apparaît comme un système socio-économique en dynamique. Il est en effet composé de collectivités humaines (ou acteurs) qui, par leur action sur la technique (les modes et les infrastructures) lui donne un caractère évolutif.

La finalité du STU est la satisfaction des besoins de déplacements, ou encore, la satisfaction de permettre à un individu de se rendre d'un point à un autre, à l'aide de différents "modes de transport" (y compris marche à pied), pour différents types de motifs: travail, loisirs, santé,...

Sans entrer dans les détails, nous pouvons proposer une analyse succincte du STU et voir, ainsi, comment celui-ci peut être décomposé en fonction des principaux modes de transport (hors MAP).

### 2.1. Analyse du STU

\* Le STU est composé de parties qui forment un ensemble et qui sont liées par des relations.

Deux grands groupes peuvent être distingués (les groupes sont composés de parties, les parties sont composées d'éléments. Il s'agit des "moyens" qui permettent au STU d'assurer sa finalité).

- **Les ACTEURS** (collectivités humaines): ils sont soit passifs (usagers des différents modes, ceux que "l'on transporte"); soit actifs (personnel de conduite des

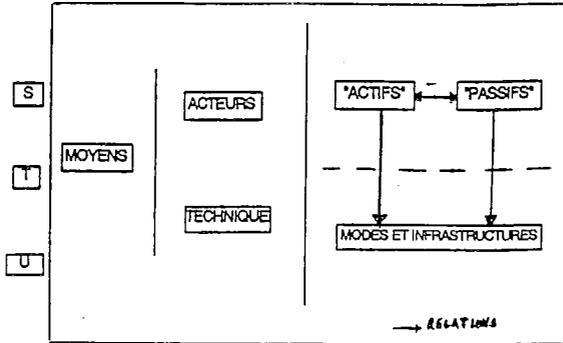
sociétés exploitantes, taxiteurs, responsables des transports urbains,...).

Ces acteurs permettent la mise en place et l'entretien des différents modes de transport et des infrastructures, ils assurent leur utilisation.

- La **TECHNIQUE** qui regroupe: les différents modes de transport, les infrastructures de transport.

\* Le groupe des acteurs se trouvera à un niveau hiérarchique supérieur dans le STU, le groupe de la technique lui étant subordonné, car c'est lui qui le crée, l'anime et pérennise son existence.

D'une manière générale, chaque **élément** du STU va entrer en interaction avec les autres éléments de la partie à laquelle il appartient (par exemple, pour les acteurs, cela concerne les relations entre les autorités organisatrices et les sociétés exploitantes,...). Les parties vont, elles aussi, entrer en interactions (nous parlerons, dans ce cas de relations, au sens mathématique du terme: liaisons entre couple d'éléments). Les relations entre les parties du groupe des acteurs sont bilatérales (elles prennent la forme de relations de prestataires de services à clients,...); tandis que les relations entre groupes d'agents et groupes techniques sont à sens unique (Cf supra):



\* Le STU a un comportement dynamique qui peut être perçu à travers les variables à l'aide desquelles on mesure l'état des parties (offre de transport (renvoie aux modes, i.e aux acteurs), la demande (renvoie aux usagers), etc.). Ce comportement est toutefois difficile à mesurer, comme le montre la production des modèles en économie des transports qui concerne uniquement des modèles économétriques et de simulation.

\* Le STU n'est pas soumis à la loi de l'entropie (à moins que l'espèce humaine ne s'éteigne !), il n'est donc pas "fermé", et entretient des relations avec son environnement. Celles-ci sont appréhendables grâce aux variables dont nous avons parlé quelque peu précédemment. Ainsi, toute modification spatiale (dans le cadre d'une politique volontariste par exemple), sociale (évolution du cycle de vie familial,...), démographique, etc., va agir sur la mobilité, la répartition modale (donc sur l'offre), etc..

Le STU est donc un système "ouvert" car s'il est influencé par son environnement, il influence à son tour celui-ci (5) (nous connaissons l'effet d'une grève du personnel de conduite d'une société de bus sur le sous-système de "pratiques et de relations sociales" (6)).

Le STU, défini a priori comme un système, en est bien un, car il est cohérent (composé d'éléments en interaction), organisé (composé de groupes, de parties, structurées, hiérarchisés), permanent (sachant qu'il subit des modifications dans le

temps) et autonome (il entretient des rapports d'échange réciproque avec son environnement); il répond donc aux critères proposés par B. WALLISER, critères devant s'appliquer à toute "structure" désirant cette "appellation" (7).

**2.2. STU et sous-systèmes**

Chacune des parties composant le STU peut être considérée comme un sous-système car les caractéristiques de B. WALLISER se retrouvent pour toutes (8).

Cela étant, nous pouvons proposer une nouvelle approche du STU.

Partons du tableau suivant où:

Transport public = pour compte d'autrui

Transport privé = pour compte propre

	TRANSPORT	PUBLIC	TRANSPORT	PRIVE
	S. PRIVE	S. PUBLIC	S. PRIVE	S. PUBLIC
TR IND	TAXI	Vélos de La Rochelle	V.P. Deux roues	
TR COLL	Autocars	Métro, bus, trolley,...	V.P. minicars	

Cette décomposition nous permet de distinguer trois groupes:

- Les Transports Publics Collectifs Urbains (T.P.C.U.)
- Les Transports Publics Individuels Urbains (T.P.I.U.)
- Les Transports Privés Urbains (T.Pr.U.)

Ils peuvent être regroupés dans un tableau:

	T.P.C.U.	T.P.I.U.	T.Pr.U.
MODES (Infras)	Métro, bus, trolley,...	TAXI*	V.P.*
ACTEURS ACTIFS ET PASSIFS	Usagers, personnel de conduite,...	Usagers, taxiteurs, pouvoirs publics,...	Conducteurs, passagers

\* Nous négligeons les deux-roues.

Cette vue transversale met en valeur les relations qui existent au sein des groupes. Chaque groupe peut être considéré comme relativement indépendant des autres, même s'il existe des relations d'ordre institutionnel entre eux. Ces groupes ne sont rien d'autres que des sous-systèmes car ils répondent aux caractéristiques de B. WALLISER (8).

Cette approche transversale peut être complétée par une approche en terme de réseau.

**2.3. STU et notion de réseau**

Tout réseau a une double image:

- Image des déterminants extérieurs.
- Image de la trame (liaisons entre noeuds et chemins).

Ici, nous nous intéresserons uniquement à l'image de la trame, à la "notion de réseau" (opposé au "concept de réseau") (9).

Cette trame peut être apparente ou invisible.

\* La trame est apparente lorsque les noeuds et les chemins "(...) s'identifient à des infrastructures qui imprègnent matériellement le sol de leur existence" (10).

Nous avons pour les groupes suivants:

- **T.P.C.U.**: réseau de voirie sur lequel circulent les bus avec les arrêts (noeuds), les réseaux de site propre souterrain du métro, avec les stations (noeuds),...

- **T.P.I.U.**: réseau de voirie sur lequel circule le taxi, avec un point de prise en charge et de dépose du client qui matérialise les noeuds.

- **T.Pr.U.**: Le réseau de voirie, avec les points d'origine-destination.

La différence entre les T.P.I.U. (taxis) et les T.Pr.U. (voitures particulières), est que le client du taxi sait à quel endroit il va aboutir mais qu'il ne connaît pas le chemin que va utiliser le taxiteur pour l'y emmener. Il y a donc une part "d'aléatoire". En V.P., où l'on peut être son propre conducteur, contrairement au taxi, on est souvent seul maître de son véhicule, donc du parcours choisit.

Une autre différence essentielle concerne l'opposition entre T.P.C.U. et T.P.I.U.-T.Pr.U.. Les T.P.C.U. se "déplacent" sur une trame "fixe", inamovible. Seule une décision d'ordre institutionnel pourra modifier le parcours d'une ligne de bus par exemple. Les autres modes de transports urbains peuvent utiliser tout le réseau viaire; les liens entre les noeuds ne sont pas déterminés.

Nous nous situons, ici, essentiellement du côté du groupe de la "technique".

\* La trame est invisible lorsqu'elle se rapporte à un objet immatériel.

Il peut s'agir de l'information transmise entre les acteurs de chaque sous-système (11). Les noeuds, dans ce cas, sont représentés par les dits acteurs qui perçoivent ou transmettent l'information.

Nous nous situons, ici, essentiellement du côté du groupe des "acteurs".

Est donc mis en valeur une trame "objective" qui transporte un produit matériel (les différents modes de transports urbains) et une trame "subjective" qui transporte l'information qui est immatérielle.

### 3. QUELLE PLACE, POUR LE TAXI, DANS SA FONCTION TRADITIONNELLE, DANS LE STU ?

Comme l'a montrée l'analyse précédente, le taxi fait partie intégrante du STU, il appartient au sous-système des transports publics individuels.

En prenant comme référence les autres modes de transport urbain, nous pouvons dire que le taxi occupe, dans sa fonction traditionnelle, **une place marginale** dans le STU, cela pour plusieurs raisons.

Les deux principales sont les suivantes:

- Le taxi, dans sa fonction traditionnelle, n'assure que peu de déplacements en milieu urbain. On peut estimer, dans une agglomération comme celle de Lyon, que le taxi n'assure que 2 déplacements par jour par 100 personnes, contre 50 pour les transports publics collectifs et plus de 200 pour les V.P. (12).

- Le monde des taxis n'attire pas l'attention des pouvoirs publics chargés d'élaborer les schémas des déplacements urbains. Ceci peut provenir de la raison précédente, du caractère privé du service produit par le taxi (une opposition existe avec

la sphère publique), mais aussi de l'image que se font les pouvoirs publics du taxi, et surtout de sa clientèle (qui n'est pas composée exclusivement de catégories à haut revenu contrairement à ce que l'on pourrait penser (beaucoup d'employés et d'ouvriers)).

Les autres raisons apparaissent dans le tableau suivant:

	T.P.C.U.	T.P.I.U.	T.Pr.U.
<b>mode caractérisant le sous système</b>	Bus, métro,...	Taxi	V.P.
<b>Service formel standardisé</b>	OUI	OUI, NON	NON
<b>Répartition et transfert des compétences bien définie</b>	OUI	NON	
<b>Trame fixe et chemin connu</b>	OUI	OUI-NON	NON

- Le type de service: le service produit par le taxi est bien un service formel, mais à un degré moindre que celui proposé par les T.P.C.U. De sorte, il se démarque des T.P.C.U. et des T.Pr.U..

- La législation: indéniablement il y a de gros problèmes juridiques en ce qui concerne l'industrie du taxi (13). Ceux-ci concernent principalement ce qui a trait à la répartition et au transfert des compétences entre "les tutelles". En cela, le taxi se démarque des T.P.C.U. qui sont rattachés à une "base" juridique solide (la L.O.T.I.) qui peut servir d'arbitrage en cas de litige.

- La trame: ceci renvoie à ce que nous avons brièvement vu précédemment.

Dans sa fonction traditionnelle, le taxi a donc une place que l'on peut qualifier de marginale, de particulière, dans le STU; à cause du nombre peu élevé de déplacements qu'il assure, de la faible audience que les pouvoirs publics lui accorde dans la mise en place des plans de circulation (renvoie à la trame subjective), des caractéristiques du service qu'il propose (entre V.P. et T.C.), de l'insuffisante clarté et "solidité" de la réglementation régissant son activité (à l'instar des T.P.C.U.), de la particularité de la trame objective du sous-système auquel il appartient et de l'image corporatiste et "fermée" que la profession donne d'elle.

Présentons maintenant la fonction nouvelle de remplacement-complément des transports collectifs traditionnels par le taxi et analysons les modifications quelle entraîne sur la place de ce mode dans le STU.

#### 4. LA FONCTION NOUVELLE DE REMPLACEMENT-COMPLEMENT DES T.C.

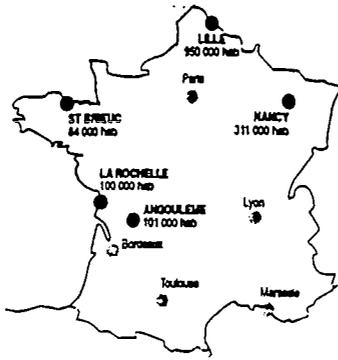
L'appel aux taxis pour remplacer ou compléter le service des T.C. se ramène au problème de la desserte des zones à demande diffuse et des zones à demande très faible

(mais concentrée) qui est l'une des préoccupations majeure des responsables des transports urbains et des chercheurs. Au niveau théorique, certains auteurs ont proposé des solutions pour adapter l'offre à la demande et diminuer, ainsi, les surcoûts dus à une offre trop importante. Certaines villes sont passées de la théorie à la pratique et ont développé des services "associant" le taxi (mode de transport souple et économique) aux T.C..

Depuis quelques années se développent donc, en France, des "expériences" qui visent à mieux intégrer les taxis dans le système des transports publics collectifs.

#### 4.1. Les principales expériences menées en France

Les choix des villes qui apparaissent ci-dessous n'a pas un caractère exhaustif. Il s'agit simplement de donner des exemples variés, dont on peut déjà tirer un bilan succinct. Toutefois, chacune d'elle a la particularité d'avoir une logique d'intégration des taxis dans le système des transports publics collectifs qui lui est propre.



<p><b>LA ROCHELLE</b> COMPLÈTEMENT ET REMPLACEMENT des T.C. sur tout le P.T.U. - Appel à la demande par bornes.</p> <p><b>LILLE</b> COMPLÈTEMENT des T.C. par rattachement sur les lignes de réseau des populations mal desservies en T.C. (commerces peu denses) - Appel à la demande par bornes.</p> <p><b>ANGOULÊME</b> REMPACEMENT des T.C. sur une ligne en encadrement service de 0h à 23h COMPLÈTEMENT des T.C. sur une ligne (zones cœurs)</p> <p><b>NANCY</b> REMPACEMENT et COMPLÈTEMENT des T.C. pour desservir par circuit d'une zone d'actuel et d'une zone d'habitat dense.</p> <p><b>SAINT-BRIEUC</b> REMPACEMENT des T.C. (zones verticales à horaires fixes) Appel téléphonique quasi par bornes.</p>
--

Source: Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon

#### 4.2. Quelle logique pour quel système

Dans ce paragraphe, nous présentons et analysons les expériences mises en place par les villes précitées. Toutefois, nous mettons l'accent sur les villes de La Rochelle et de Lille qui ont fait l'objet de monographies sur le terrain.

##### 4.2.1. La Rochelle (intégration au schéma des déplacements urbains)

###### \* Le fonctionnement du système

A La Rochelle, la "prérogative nouvelle" assignée aux taxis consiste, depuis 1986, à compléter et à remplacer le service des bus sur presque tout le périmètre des transports urbains (7 des 9 communes du SIVOM sont concernées).

Ce service de transport par taxis, géré par la société exploitante du réseau, appartient au concept "Autoplus", maintenant bien connu de tous.

Les taxis rochelais, regroupés en G.I.E. (soit 41 taxis sur 46 dans l'agglomération) effectuent des trajets "borne à borne", au départ ou à destination de deux bornes situées au centre de La Rochelle. Les bornes sont au nombre de 48 (92 courses possibles).

Tout usager potentiel peut bénéficier du service 24 heures sur 24, et chaque taxi

appelé à une borne s'y rend en moins de 10 minutes et charge le ou les clients contre un montant de 26 F (il peut y avoir jusqu'à 4 clients, un ticket étant valable pour 1 à 4 personnes).

**\* Les résultats (année 1990)**

- En 1990, ce type de transport représente 20% du nombre total de courses effectuées par tout taxiteur et 2% de l'offre kilométrique totale (T.C.+taxis). Le ratio recettes/dépenses, y compris coût d'investissement des véhicules se situe aux alentours de 53%.

- L'économie financière réalisée grâce à l'utilisation de taxis à la place de bus peut être estimée à environ 980 000 F.

- Le coût kilométrique taxi s'élève à 4,35 F, soit 23% du coût kilométrique "Autoplus".

- En matière de passagers-kilomètres, le coût total (2,50 F) se répartit comme suit: 1,17 F pour la société exploitante (qui rembourse les kilomètres facturés par les taxis) et 1,33 F pour le voyageur transporté (qui finance une partie du prix du voyage avec son titre de transport).

- Toutes les parties concernées par l'opération sont satisfaites.

L'utilisation des taxis dans la politique des déplacements de La Rochelle est innovante, mais elle s'est développée dans un contexte politique et économique particulier (la restructuration du réseau était devenue urgente).

4.2.2. Lille (utilisation du taxi pour l'extension du réseau à des zones suburbaines peu denses)

**\* Le fonctionnement du système**

Le système lillois, en service depuis janvier 1991, consiste à appeler des taxis à partir de bornes situées sur des communes mal desservies par les transports collectifs et à rabattre les usagers sur le réseau de métro. Les taxis complètent un service de microbus (20 places) qui ne fonctionne pas toute la journée et un service minibus (65 places) qui fonctionne toute la journée sur des secteurs différents.

Il existe 15 bornes dont deux situées au terminus des lignes de métro 1 et 1 bis, les autres se trouvant dans les communes concernées par l'expérience. Tout trajet se fait uniquement des bornes métro aux bornes des communes (et inversement). Les taxis se rendent en moins de 20 minutes sur le lieu de l'appel.

Le prix d'utilisation du service correspond au montant de deux tickets de bus (soit 13,80 F), avec possibilité de correspondance sur le réseau bus-métro.

Après 4 mois et demi de mise en service, le nombre de voyageurs transportés s'élève à 202, le nombre de courses à 165, le taux de remplissage à 1,22, le nombre moyen d'appels journalier à 1. Le but de cette expérience n'est pas la recherche d'un nombre élevé d'appels. Il s'agit d'assurer une mission de service public dans des zones mal desservies par les T.C. où le taux de motorisation est fort.

**\* Les résultats**

- Le coût total estimé d'une telle opération pour la première année de mise en service est d'environ 260 000 F (1990).

- Le coût précédent fait que le déficit par voyage, compte tenu du nombre de clients transportés, reste élevé. Le ratio recettes sur dépenses (R/D) est de 12%, et le déficit global du système est de 42 000 F par an environ. De telles sommes n'obèrent pas les charges du compte transport.

- L'économie par rapport à un service équivalent en bus peut être estimée à 98 000 F par an.

- Le coût total par passager kilomètre s'élève à 2,83 F. Il se répartit comme suit: 2,47 F à la charge de la communauté urbaine de Lille, et 0,36 F pour le passager transporté. La longueur moyenne de la course est toutefois bien plus élevée qu'à La Rochelle (respectivement 37 et 10 kilomètres, le système lillois ne concernant que des zones périurbaines).

Tout comme à La Rochelle, le système lillois permet aux responsables des transports d'assurer des missions de service public performantes, avec une tarification adaptée, à un coût global peu élevé (compte tenu du faible nombre de passagers), tout en satisfaisant les parties prenantes.

#### 4.2.3. Les autres expériences

4.2.3.2. Angoulême (Taxi utilisé comme palliatif (ou remède?) aux difficultés rencontrées.

A Angoulême, le rôle des taxis est d'assurer un service de transport public qui existait auparavant mais qui était effectué par des bus. A l'époque, si aucune solution n'avait été trouvée, le service aurait tout simplement disparu.

Pour l'année 1990, le coût d'exploitation du service taxi s'élève à 337 800 F environ alors que le coût du même service effectué par des bus s'élèverait à 1 607 800 F environ.

4.2.3.3. Nancy (taxi comme "équivalent bus")

L'originalité du système opérationnel à Nancy est que l'on a raisonné à budget constant pour mettre en place des lignes nouvelles à horaires fixes. En faisant ainsi appel aux taxis c'est environ 40 rotations supplémentaires par jour qui peuvent avoir lieu, le coût de main d'oeuvre taxi étant très inférieur à celui des bus. La qualité du service rendu s'accroît donc pour différentes raisons:

- Les clients attendent très peu aux arrêts,

- Les "micro-bus" taxi de 9 places, achetés spécialement par le groupement de taxis qui assure le service, sont confortables et rapides (deux gros inconvénients des transports collectifs sont écartés).

Une telle opération permet "l'interconnexion" des modes, l'amélioration de la qualité de service (à coût relatif moindre), et assure une certaine "stabilité sociale" (en cas de litige, la convention sert d'arbitre).

4.2.3.4. St Brieuc (taxi utilisé comme mode de transport souple pour concrétiser la demande potentielle)

Le principe du TAXITUB de St Brieuc est ingénieux. Dans cette ville, il n'est pas nécessaire, sur certaines lignes à horaires prédéterminés, de faire circuler des bus qui risquent d'avoir un très faible taux de remplissage (zones peu denses). C'est le client, qui, lorsqu'il le demande par téléphone, auprès d'un central entièrement géré par informatique (au moins 45 minutes à l'avance), "engage" l'offre. L'offre est donc potentielle, et elle ne se concrétise que lorsque la demande se porte sur le marché. Le coût d'exploitation du TAXITUB représente environ 10% du coût d'exploitation d'un service réalisé par des bus sur des lignes à horaires fixes, et il reste 4 fois inférieur au coût d'un service continu assuré par des taxis comme cela se fait à Nancy.

Les taxis assurent des dessertes fines (car il y a de nombreux arrêts), qui peuvent

être collectives (si plusieurs clients demandent TAXITUB à un même horaire, même à des arrêts différents).

Les expériences présentées ci-avant nous montrent que, quelle que soit "l'optique" dans laquelle il est utilisé, le taxi est un mode de transport flexible et peu coûteux dans son utilisation comparativement au prix d'investissement et d'exploitation d'un bus. Il peut servir à améliorer la qualité des déplacements urbains et à assurer le droit au transport des usagers. La condition sine qua non reste, pour la mise en place de telles opérations, l'existence d'une demande diffuse ou faible mais concentrée.

### 4.3. Les enseignements

Les enseignements suivants, pourront aider certains responsables des transports urbains dans la mise en place d'opérations de ce type.

#### 4.3.1. La définition du type de service

Un service de transport confié tout ou partie à des taxis va entraîner un délai de mise en place (le temps), le choix d'une zone géographique (l'espace), quelques aspects procéduriers (la procédure) ainsi qu'une réflexion en terme de qualité de service.

\* **Le temps** : la mise en place d'une opération avec les taxis peut nécessiter une période relativement longue ou...très courte. Il paraît difficile de dresser un planning à atteindre, des événements inattendus pouvant venir perturber les plans établis (attente d'un financement, décision politique, problème relationnel avec les taxis,...).

\* **L'espace** : viser une irrigation complète du périmètre des transports urbains n'est pas forcément une bonne solution si la desserte en transports collectifs est déjà performante.

Par ailleurs, il est important de savoir sur quel(s) secteur(s) va se situer l'opération que l'on désire mettre en place. Il apparaît périlleux d'appliquer un système par bornes dans des zones à forte densité de population ou dans des zones où le mobilier urbain risque d'être dégradé.

\* **La procédure** : il convient de ne pas omettre de prévenir M le Préfet et les services de la D.D.E., pour toute opération avec les taxis. Ceux-ci doivent en effet, faire l'objet d'une inscription au registre des transports.

\* **La qualité de service** : outre le soin à apporter aux plaquettes publicitaires éventuelles, il faut tenter de réduire au maximum le délai d'attente ou de réservation, si l'opération implique des appels téléphoniques directs ou par l'intermédiaire de bornes. Cela donnera une réelle crédibilité à l'opération.

#### 4.3.2. Les relations entre les acteurs

Cet aspect concerne la recherche du (des) bon(s) partenaire(s) et le contact avec celui-ci (ceux-ci).

\* **Les partenaires** : il est important de bien connaître, avant toute investigation, le marché du taxi "côté offre", car il convient de savoir sur qui s'appuyer pour ce genre d'opération. Dans le cas ou de nombreux offreurs de service de transport par taxis existent, comme c'est le cas à Lyon, (avec une structure adaptée pour la collecte des appels), un appel d'offre peut être lancé.

\* **Les contacts avec les professionnels** : les responsables de l'industrie du taxi sont généralement prêts à s'impliquer dans une opération si celle-ci "semble en valoir la peine". Pour les professionnels du taxi, une opération en "vaut la peine" si elle leur permet de rentabiliser leur outil de travail, leur procure des bénéfices (domaine privé),

et ne remet pas en cause leurs acquis.

Il ne faut pas que l'opération: touche les gros générateurs de trafic (gares, aéroports,...), touche aux déplacements "périphérie-périphérie" (clientèle du taxi dans sa fonction traditionnelle), par contre il faut qu'elle concerne des courses "supplémentaires" (le fonctionnement en heures creuses du système lillois est éloquent à ce sujet) et suffisamment longues (+ de 5 km)..

#### 4.3.3. Les principaux effets pour les acteurs responsables des transports urbains

\* **Les autorités organisatrices:** les opérations présentées ont en commun qu'elles assurent le "droit au transport" aux usagers. Elles donnent aux autorités organisatrices une légitimité dans ce domaine, appréciée des usagers et des non-usagers, qui voient que des efforts sont faits pour améliorer leurs déplacements. Par ailleurs, l'effet "image" dépasse souvent les frontières de la ville, voire du pays (La Rochelle, St Brieuc).

\* **La société exploitante :** l'utilisation des taxis pour compléter ou remplacer les T.C. peut permettre une "réduction" de "l'amplitude" de fonctionnement du service des bus. Une des contraintes du service public va donc sauter. Ainsi, en faisant terminer son service de bus à 20H45 au lieu de 23H, la ville de La Rochelle économise de nombreux kilomètres qui auraient dû être fait par des bus ayant un coût kilométrique élevé par rapport aux taxis, sans dégrader la qualité de l'offre.

Il est donc important de montrer aux organisations syndicales de la société exploitante, qu'une opération avec les taxis va permettre de renforcer la notion de service public et d'accroître la qualité de service.

#### 4.3.4. Le financement de l'opération

Il peut être en partie effectué par l'Etat (La Rochelle) ou part d'autres organismes types Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie (l'A.F.M.E. a financé 40% du coût d'investissement du système briochin).

Les fonctions nouvelles assignées aux taxis touchent les zones peu denses des agglomérations, ou de "petites agglomérations" qui ne peuvent se permettre d'avoir un système de transport collectifs performant (coût ou densité du réseau).

Trois "systèmes techniques" se dégagent de l'étude des cas précédents:

- le système par bornes (à la demande): Lille, La Rochelle

- le système de lignes virtuelles (à la demande): St Brieuc

- le système de remplacement et/ou de complément "strictosensu" des transports collectifs: Nancy, Angoulême.

Il faut adapter ceux-ci en fonction: de l'agglomération considérée, des avancées techniques, des opportunités locales en matière de taxis.

Les taxis affrétés peuvent bien être une solution raisonnablement envisageable pour assurer le droit au transport, à un coût admissible pour la collectivité, dans les zones peu denses où il existe un réel problème de desserte.

### **CONCLUSION: UNE NOUVELLE PLACE POUR LE TAXI DANS LE STU ?**

En assignant aux taxis une prérogative nouvelle qui consiste à remplacer-compléter le service des transports publics traditionnels, les pouvoirs publics les intègrent dans le sous-système des transports publics collectifs urbains (T.P.C.U.). Cette action va accroître le nombre de déplacements assurés par les taxis (plus ou moins marginalement), engendrer des relations plus étroites entre les responsables

**des transports collectifs, les pouvoirs publics et les organisations de taxis (la trame subjective se modifie donc), faire du service proposé par le taxi un service formel à part entière (le taxi, assimilé aux T.C. s'intègre dans leur structure), et modifier la trame objective sur laquelle se déplace le taxi qui devient fixe.** -

Ainsi, si le taxi à une place **marginale** (ou particulière) dans le STU lorsqu'on le considère dans sa fonction traditionnelle, il aura une place que l'on peut qualifier de **reconnue** si on considère la fonction nouvelle étudiée (le taxi sera reconnu par les pouvoirs publics, les responsables des transports urbains (sociétés exploitantes); reconnu par la clientèle des T.C. (au sens propre du terme),...).

### REFERENCES

- (1) Voir L. CLEMENT, "Le taxi: un service particulier aux particuliers", *Les cahiers scientifiques du transport*, 1er semestre 1992.
- (2) Public car pour compte d'autrui, individuel car faible taux d'occupation (1,2 hors conducteur) et caractère personnel de la course.
- (3) Cette analyse perdra de sa crédibilité si on met en valeur autre chose que "l'aspect bien", si on considère que le taxi est intégré dans une structure particulière, si l'on s'attache aux facteurs déterminants la fonction de demande des individus,...
- (4) Plusieurs auteurs ont étudiés le système urbain et la notion de transport. Celle-ci peut être définie soit comme un "problème" (J.W. FORRESTER), soit comme une sous-élément (M.CASTELLS), soit comme un sous-système (A. BONNAFOUS, H. PUEL).
- (5) Voir, sur ce point, les travaux de KLIR, VALACH et WALLISER.
- (6) A. BONNAFOUS, H. PUEL, *Physionomies de la ville*, Les éditions ouvrières, 1983, 165 p.
- (7) B. WALLISER, in, *Systèmes, réseaux et territoires*, G. DUPUY, Presses E.N.P.C., 1985, p 13.
- (8) Voir L. CLEMENT, *Fonction traditionnelle et prérogatives nouvelles, quelle place pour le taxi dans le système des transports urbains ?*, Mémoire de D.E.A. en économie des transports, Université lumière Lyon II-ENTPE, Octobre 1991, p 60-61.
- (9) Voir P. MOREAU, *Etude des réseaux de transport d'eau, transport d'énergie, transport d'information*, Mémoire de D.E.A. d'économie publique des transports et de l'aménagement, université Lyon II, 1982, 468 p.
- (10) *Idem*, pp. 10-11.
- (11) Il s'agit de l'information au sens large "Elément ou système pouvant être transmis par un signal ou une combinaison de signaux (langage)".
- (12) Il y a 1285 véhicules taxis dans l'agglomération lyonnaise (en 1991), à raison d'une moyenne de 15 courses par jour, soit 19 275 courses par jour pour 1 106 000 habitants (recensement 1982), soit 2 déplacements par jour par 100 personnes.
- (13) Voir L. CLEMENT, *op cit.*, p. 27-32.