

les cahiers d'acteurs

SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE

contacts

SYNDICAT PROFESSIONNEL
DES CENTRAUX RADIO TAXI
DE PARIS ET DE LA RÉGION
PARISIENNE

• Siège : 22, rue Henri
Barbusse - 92110 CLICHY
Fax 01 47 30 07 51
Tel. 01 41 27 45 51

• Président : Serge METZ,
Président-Directeur Général de
Taxis G7

• Vice-Président :
Jean-François Morève,
Gérant de Alpha Taxis

Objectif :

fédère la profession
 des principaux centraux radio
 taxi à Paris (Alpha Taxis,
 Taxis G7, Taxis Bleus
 et Taxis 7 000).

Les taxis parisiens dans leur ensemble constituent un système de transport public dont l'efficacité au service des Parisiens et des Franciliens dépend, de façon cruciale, de la fluidité de leurs déplacements

● Le système des taxis parisiens tient une place très importante dans les transports parisiens et génère une forte utilité socio-économique.

Le taxi est un transport public individuel. Il est très complémentaire des transports en commun car il assure une disponibilité 24 heures sur 24, un transport point à point et un transport à la demande. C'est aussi une alternative à la possession et l'utilisation d'une voiture particulière – il permet ainsi à de nombreux Parisiens de s'affranchir de la possession d'un véhicule particulier, dont le stationnement est très difficile et coûteux. Par ailleurs, il est plus économe en consommation d'espace urbain. Il participe ainsi à la limitation de la place accordée à l'automobile dans Paris et à la diminution des émissions de pollution et des nuisances sonores. Il apporte du confort à certaines catégories de population : personnes âgées et personnes à mobilité réduite, qui éprouvent de réelles difficultés à se déplacer en transports en commun, touristes séjournant dans notre capitale touristique. Enfin, il occupe une place essentielle dans les nombreux déplacements professionnels à Paris et permet à ses usagers d'optimiser au mieux leur temps de travail (possibilité de travailler dans un taxi).



Paris : sans partage « intelligent » des infrastructures de transports en commun, le taxi parisien est en péril...



les cahiers d'acteurs

● Ce système est régulé par quelques paramètres clefs qui jouent un rôle essentiel sur l'adéquation de l'offre et de la demande : le nombre de licences, les tarifs appliqués et la vitesse de circulation, en particulier sur les grands axes.

● **Le nombre de licences**, qui permet de jouer sur l'offre, évolue depuis quelques années en fonction d'un indice d'activité prenant en compte les évolutions de la demande pondérée selon les différentes origines de la clientèle (population, gares, aéroports, hôtels, etc.).

> Ce paramètre dimensionne globalement le système mais ne permet pas un ajustement fin en fonction de la localisation et des fluctuations horaires de la demande

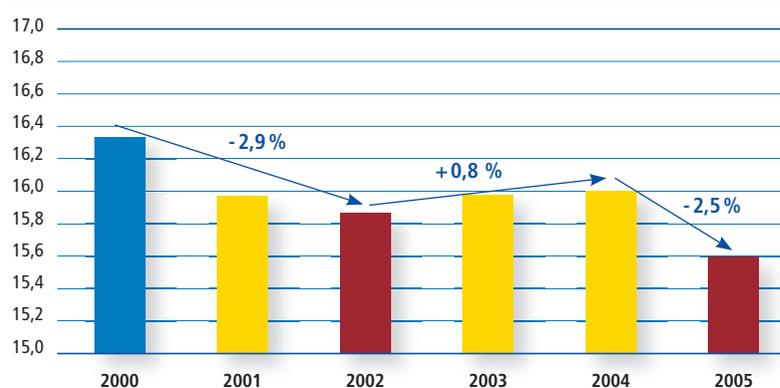
● **La tarification** est un levier important (notamment pour moduler l'attractivité du tarif pour les clients et pour les taxis en fonction des heures de pointe et des heures creuses comme cela résulte de la réforme d'avril 2005) mais il ne peut suffire à lui seul à assurer l'adéquation entre l'offre et la demande.

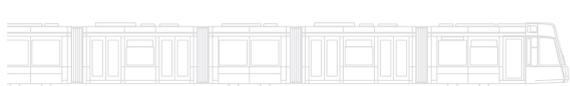
> Ce levier permet une marge de manœuvre limitée car il doit rester compétitif pour les clients tout en restant rentable pour les taxis

● **La vitesse de circulation** reste le paramètre essentiel qui détermine la disponibilité des taxis : non seulement la durée d'occupation des taxis est inversement proportionnelle à la vitesse moyenne de circulation, mais encore le déplacement à vide qui permet aux taxis de revenir sur une zone de forte demande n'est possible que si la fluidité est suffisante pour que ces temps morts ne soient pas prohibitifs. Or la vitesse moyenne ne cesse de se dégrader depuis quelques années.

> Il est d'intérêt public d'augmenter la vitesse de circulation des taxis qui conditionne la couverture de la demande par l'offre et, partant, la viabilité économique du système

Évolution de la vitesse moyenne (en km/h) des taxis sur les trajets Paris-Paris depuis 5 ans (lundi au vendredi de 7h à 21h)





SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE

Le partage des infrastructures de transport en commun et notamment du tramway est une condition indispensable au bon fonctionnement du système de taxis parisiens

● Les taxis dans l'exercice de leur profession sont directement impactés par la redistribution de l'espace urbain qui découle de l'implantation du tramway.

Avec le tramway qui circule sur un espace qui lui est réservé, la place accordée aux voitures et aux taxis diminue. La largeur de la chaussée est réduite, ce qui amène les automobilistes à rouler moins vite (une diminution de 25 % du trafic automobile est attendue). Avec la baisse progressive de la vitesse de circulation, le système des taxis parisiens, qui se caractérise par une difficile adéquation de l'offre et de la demande, vit actuellement une asphyxie lente mais inexorable. Il ne peut rester performant et attractif pour le public que si la vitesse de circulation retrouve un niveau suffisant pour assurer la fluidité de l'offre.

● C'est pourquoi les taxis devraient pouvoir utiliser les voies empruntées par le tramway, tout en maintenant une priorité absolue au tramway.

L'enjeu est de permettre des parcours performants pour les courses de taxi dans Paris intra-muros. Les parcours de rocade tels que les boulevards des Maréchaux sont ici fondamentaux pour permettre aux taxis d'assurer un déplacement rapide de point à point reliant deux arrondissements parisiens, notamment aux heures où l'accès et la circulation sur le boulevard périphérique sont problématiques. La possibilité d'emprunter les voies du tramway est donc fondamentale, d'autant que la perte du couloir bus sur les boulevards des Maréchaux ne laissera pas d'autre alternative efficace aux taxis.

● Il est possible de maintenir le caractère de site propre du tramway en inventant un jeu de règles strictes de type « autoroutières » permettant de garantir la sécurité et la vitesse commerciale du tramway.

En effet, il n'est pas question de remettre en cause les avantages d'un site propre pour le tramway mais plutôt de proposer une approche originale permettant d'intensifier l'usage de son infrastructure. Les taxis, contrairement aux autobus, disposent d'une capacité d'accélération leur permettant de s'insérer très facilement sur une voie de tramway sans risquer de faire ralentir le tramway ni de compromettre sa sécurité. En première approche, les règles devant être respectées par les chauffeurs de taxi qui souhaitent circuler sur les voies de tramway pourraient être les suivantes : priorité absolue au tramway dans toutes les circonstances, interdiction de charger et déposer un client sur une voie de tramway, obligation de rouler à une vitesse minimale, interdiction de s'engager devant un tramway (compatibilité avec l'intervalle de circulation de 4 minutes entre les rames aux heures de pointe).

SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE

- Nous devons tirer les leçons des expériences de mixité taxis – tramway en France et à l'étranger qui démontrent le gain pour la collectivité d'une cohabitation bien pensée.

Pour ne retenir que deux exemples dans le cadre de ce bref mémorandum, citons tout d'abord un cas de cohabitation réussie à Saint-Étienne où les taxis peuvent rouler sur la majeure partie des voies du tramway sans que cela nuise à sa vitesse commerciale. À l'inverse, l'exemple à ne pas suivre est celui de Nancy où le tramway n'a pas désengorgé la ville, bien au contraire, la ligne de tramway créant une scission de l'espace urbain qui bloque la circulation automobile transversale et donc les taxis.



Amsterdam :
la mixité des
infrastructures
de transports
publics fait partie
du décor hollandais.

■ Conclusion

- Le syndicat des centraux radio taxi propose la mise en place d'une commission d'évaluation pour l'usage par le taxi des infrastructures tramway.

Cette commission réunissant institutionnels, professionnels du taxi et experts du projet tramway aurait notamment pour but :

- D'identifier et de mesurer les impacts de la mixité sur le projet de tramway.
- De définir les règles d'insertion et de circulation permettant de garantir le maintien de la vitesse commerciale optimale du tramway.