



1200 chauffeurs de taxis parisiens associés en coopératives

Jeudi 24 janvier 2008

COMMUNIQUE DE PRESSE

Ce que la Commission Attali n'a pas dit...

Outre des constats parfois faux ou superficiels, les propositions de réforme de la Commission Attali en direction du secteur d'activité des taxis passent à côté de l'essentiel et l'essentiel précisément, ce qui nuit gravement aux conditions d'exercice du métier, c'est ce que la Commission Attali n'a pas dit...

DECISION 211 : « OCTROYER GRATUITEMENT, PAR UNE PROCEDURE D'ATTRIBUTION ETALEE SUR DEUX ANS, UNE LICENCE INCESSIBLE A TOUS LES DEMANDEURS INSCRITS FIN 2007 ». CETTE PROPOSITION, SELON JACQUES ATTALI, PERMETTRAIT D'AUGMENTER DE 7 000 LE NOMBRE DE TAXIS PARISIENS.

Ce que la Commission Attali n'a pas dit, c'est que le problème de fond du taxi, ce n'est pas seulement le nombre de voitures, mais le nombre de courses servies. Or, en raison de la détérioration continue des conditions de circulation, le nombre de courses effectué par chauffeur est en baisse constante (*Source/ Syndicat des centraux radio*) :

- 1938 : 32 courses servies par jour de semaine et par chauffeur
- 1960 : 20 courses/J/Chauffeur
- 2007 : 13 courses/J/Chauffeur

Dans le contexte actuel, les taxis roulent à « vide » à plus de 50% de leur temps. Ce kilométrage cumulé pour l'ensemble des taxis parisiens représente chaque jour une fois et demie la distance Terre-Lune. Dans les conditions actuelles de l'exploitation du taxi, une augmentation de 40% de l'offre de taxis sur Paris ne générerait que 12% de courses servies en plus avec pour corollaire une perte de 25% du chiffre d'affaires des chauffeurs. Avant d'augmenter brutalement le nombre de taxis, l'urgence consisterait d'abord à améliorer la fluidité du trafic et la proposition Attali de « créer une voie dédiée aux taxis, (...) entre Paris et les aéroports » (*décision 211*), si elle va dans le bon sens, est réclamée en vain depuis vingt ans par la profession. Il serait nécessaire aussi de créer des couloirs protégés sur 15 pénétrantes parisiennes, dévier le trafic des poids lourds en transit Nord/Sud et Sud/Nord par la Francilienne, améliorer les aires de chargement dans les aéroports et les gares.

DECISION 211 : « SUPPRIMER L'HORODATEUR PARISIEN. FIXER UNE AMPLITUDE DE SERVICE UNIQUE DE 11 HEURES EQUIVAUDRAIT A AUGMENTER LE NOMBRE DE TAXIS A PARIS D'ENVIRON 600 VOITURES SANS POUR AUTANT AUGMENTER LA SURFACE D'OCCUPATION DE LA VOIRIE. »

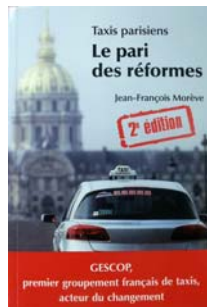
Ce que la Commission Attali n'a pas dit, c'est qu'il faudrait changer la règle actuelle qui prévoit que, lorsque un chauffeur programme une coupure d'activité (minimum une heure, maximum trois heures) il ne peut, pendant ce laps de temps, se mettre à la disposition du public tant que le temps de coupure minimum d'une heure ne s'est pas écoulé. Comment dès lors s'adapter aux fluctuations de la demande ? Par ailleurs, rappelons que l'horodateur est l'outil de contrôle de l'amplitude de service et que sa suppression entraîne l'abandon d'une amplitude de travail.

Dans un livre paru récemment, ***Taxis parisiens, Le pari des réformes***, le groupement coopératif Gescop/Alpha-Taxis, parmi de multiples préconisations de modernisation, propose de conserver l'amplitude maximale d'activité quotidienne de 11 heures, mais en y intégrant le temps de coupure, ce qui porterait le temps global d'activité journalière pour tous les taxis à 14 heures (chaque chauffeur étant libre de décider de travailler moins). Il va de soi que cette mesure ne s'appliquerait pas aux taxis salariés régies par d'autres règles.

DECISION 209 : « (...). PLUSIEURS FACTEURS ILLUSTRONT L'URGENCE DE METTRE FIN AU NUMERUS CLAUSUS DES TAXIS. »

Ce que la Commission Attali n'a pas dit, c'est que fin 2002, un accord signé entre la Préfecture de police de Paris (autorité de tutelle des taxis parisiens) et les professionnels du taxi, a mis fin au numerus clausus. Ainsi, la Préfecture de police accorde chaque année une part fixe de 100 licences supplémentaires et une part variable de 0 à 200 licences selon l'évolution de l'indice d'activité (mesuré par 4 indicateurs/ population, nombre de voyageurs gares et aéroports, nuitées d'hôtel et pouvoir d'achat). De ce point de vue, le seul ratio nombre de taxis/nombre d'habitants retenu par la Commission Attali n'est pas pertinent pour mesurer les besoins et répondre à la demande.

Ce que le groupement coopératif Gescop/Alpha-Taxis réaffirme c'est son engagement total pour mettre en œuvre de véritables réformes prenant en compte la réalité complexe de notre métier. Ces réformes nécessaires sur la circulation, sur la formation, sur la tarification, sur le temps de travail, sur la sécurité, sur l'allègement des contraintes administratives ont été développées dans notre livre ***Taxis Parisiens, le pari des réformes***. C'est avec les élus de la nation que nous allons en discuter, considérant que les véritables experts d'une activité sont ceux qui la pratiquent au quotidien.



Contact Presse : Gilles Boulouin, Directeur de GESCOP/ALPHA TAXIS **06 73 98 28 00**
Emmanuelle Frezza : 06 17 72 58 22 emmanuelle.frezza@gescop.fr

GESCOP ALPHA TAXIS . 56, rue Albert 75013 PARIS