



Contribution du groupement Gescop/Alpha Taxis

1200 chauffeurs de taxis parisiens associés au sein de trois sociétés coopératives
Premier groupement français de taxis

Préambule

A n'en pas douter, la politique des transports en Ile-de-France constituera l'un des axes de travail essentiels du prochain exécutif régional qui sera élu en mars 2010. **Acteur du transport depuis plus de trente ans, le groupement Gescop/Alpha Taxis revendique le droit d'être pleinement co-associé au remodelage des politiques de mobilité urbaine et de son indispensable modernisation dans le cadre du Grand Paris .**

Cette modernisation est d'autant plus indispensable qu'en vingt ans les besoins en déplacement des franciliens ont évolué car les modes de vie ont changé. De ce point de vue, comme le souligne le chercheur Richard Darbéra, *" les besoins de transport à la demande, c'est-à-dire le marché potentiel des taxis, ne pourront que s'accroître sous l'effet combiné du vieillissement de la population, de l'éclatement de la cellule familiale et de l'étalement urbain. "*

Cette nouvelle donne, indissociable des préoccupations environnementales, façonne un nouveau rapport à la mobilité et, dans ce contexte, tous les opérateurs de transport sont questionnés sur leurs pratiques pour penser les déplacements urbains du futur. Nous pensons que pour fertiliser les défis de ce nouvel horizon urbain, les professionnels de la mobilité (Sncf, Ratp, taxis...) devront s'attacher à favoriser leurs complémentarités et à mutualiser des moyens pour s'adapter aux besoins et offrir un meilleur service aux usagers. L'ère de la concurrence entre les opérateurs de transport est révolue. Nous devons bâtir des stratégies coopératives pour répondre aux nouvelles attentes de nos contemporains en matière de déplacements.

Maillon d'une chaîne commune, les taxis constituent une composante à part entière du service de mobilité publique . Offrant une offre de transport tout au long de l'an-

née et 24h/24, ils sont " un élément indispensable dans l'éventail de l'offre de mobilité ", raison pour laquelle " on trouve des taxis dans toutes les villes du monde ".

Et dans cette chaîne de mobilité, pourquoi le taxi est-il un maillon indispensable ? Parce qu'il propose une offre qui n'est couverte par aucun autre opérateur.

Comme une enquête récente l'a montré (enquête de l'Institut de la ville en mouvement- GfK), les principales qualités du taxi peuvent être synthétisées autour :

- de sa capacité d'aller partout dans la ville et ses alentours ;
- d'arriver à destination sans se perdre ;
- de sa disponibilité à toute heure du jour et de la nuit ;
- . le fait qu'on puisse l'utiliser quel que soit son état (malade, fatigué, handicapé...).

Ces avantages dessinent les contours d'un droit à la mobilité qui constitue une sorte de droit " générique " revendiqué comme tel. **Ce droit au transport pour tous est constitutif de l'identité de notre groupement. Ainsi, nous avons été précurseurs dans le transport des personnes affectées d'un handicap** (47 000 courses servies annuellement) par la mise en place : de cartes en braille, d'un partenariat avec l'Union professionnelle des travailleurs indépendants handicapés (UPTIH), de tarifs d'abonnement préférentiel pour les handicapés. Précurseurs encore et plus récemment (avril 2009) par la convention signée avec les CPAM qui a permis la mise en place de " taxis conventionnés ". **Aujourd'hui, plus de 10% des courses servies par notre compagnie concerne des centres hospitaliers (courses avec spécification " hôpital ").**

C'est dire que les taxis remplissent des missions de service public et, à ce titre, la composante taxi doit être mieux intégrée dans la politique publique de mobilité déclinée à l'échelle régionale.

Préconisations



du groupement Gescop/Alpha Taxis

1 . Fluidité du trafic, un élément clé

▲1.1 L'expérimentation d'une voie réservée sur l'A1 : un bilan positif

Ainsi, nous nous réjouissons de l'expérimentation d'une voie dédiée aux taxis sur l'autoroute A1 qui a donné de bons résultats puisque, **grâce à ce dispositif, la disponibilité du nombre de taxis au centre de Paris aux heures de pointe s'est accrue de 10 %** selon les chiffres de la direction régionale de l'équipement. Nous pensons qu'une voie dédiée entre Paris/Orly serait nécessaire pour améliorer les flux de taxis afin de proposer une offre plus importante en centre ville aux heures de pointe.

▲1.2 Aménager des " pénétrantes "

L'aménagement du tramway sur les boulevards extérieurs a en quelque sorte dressé un " mur " entre Paris et les communes limitrophes. De fait, l'entrée dans Paris a été rendue plus difficile pour les véhicules. Pour favoriser l'entrée des taxis dans Paris nous pensons qu'il serait souhaitable d'aménager des " pénétrantes ", **c'est-à-dire de dédier certains axes existants qui seraient utilisés par certains véhicules dont les taxis** (voir carte ci-dessus sur les pénétrantes proposées par Gescop Alpha-Taxis).



▲1.3 Dévier le trafic transitaire Nord/Sud vers la Francilienne

La saturation fréquente du boulevard périphérique constitue un véritable point noir. Pour améliorer les flux de circulation, nous suggérons une politique volontariste régionale qui porterait le projet d'une déviation du trafic transitaire Nord/Sud vers la francilienne (ou d'autres voies à créer) afin de désencombrer le périphérique.

▲1.4 Fluidité et harmonisation

Il serait nécessaire **d'harmoniser les règles de circulation sur toute la zone d'activité des taxis parisiens**. Ainsi, et à titre d'exemple significatif, les taxis ont le droit d'utiliser les couloirs de bus à Paris et dans les Hauts-de-Seine, mais ce droit ne leur est pas reconnu dans les départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Ce qui est source de confusion pour les taxis eux-mêmes lorsqu'ils passent d'un département à l'autre.

2 . Modernisation de l'activité taxi

Le protocole d'accord signé le 28 mai 2008 entre la puissance publique et les professionnels du taxi, qui vise à une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de taxis, a constitué un premier pas, mais nous pensons qu'il faut aller plus loin.

▲2.1 Les stations de taxis

Il y a quelques années, on recensait 800 stations de taxis sur Paris. Ce chiffre a chuté, on en dénombre aujourd'hui 600 alors que le nombre d'autorisations de stationnement augmente régulièrement (16 800 aujourd'hui, 20 000 en 2012). **Cette diminution des emplacements réservés à la clientèle n'est pas cohérente en regard de l'augmentation du nombre des " licences "**. En outre, grâce aux nouvelles technologies, nous préconisons l'installation de *bornes informatives* sur les stations. **Ces bornes pourraient fournir des informations utiles sur le quartier (commerces, curiosités, métro, stations vélib'...) au sein duquel elles sont implantées**. Pour favoriser l'intermodalité (c'est-à-dire la capacité pour un voyageur d'utiliser successivement des modes de transport différents), nous préconisons que ces stations soient placées, autant que faire se peut, à proximité des stations de métro.

▲2.2 Un permis professionnel doté de 12 points

La loi italienne crédite le permis de tous les automobilistes de 20 points, mais en raison de la spécificité de leur activité, les chauffeurs de taxi italiens disposent de 20 points supplémentaires. En France, un automobiliste français parcourt en moyenne 15 000 km par an, **un chauffeur de taxi parisien en effectue environ 80 000 !** Ils sont donc évidemment beaucoup plus exposés dans le cadre de leur activité professionnelle, mais ce " risque " accru n'est pas pris en compte. Le groupement demande donc **la reconnaissance d'un " compte " professionnel de points de permis supplémentaires à l'instar de ce que prévoit la législation italienne**.

▲2.3 Partenariat avec les collectivités publiques

En 2008, la diminution de la détaxe carburant a amputé le bénéfice des chauffeurs de taxi de 14%. De surcroît, aucun cofinancement public n'est prévu pour accompagner la nouvelle réglementation qui prévoit la pose d'un nouveau lumineux, d'un nouveau taximètre avec installation d'une imprimante. En l'état actuel de la réglementation, cette modernisation reste entièrement à la charge des chauffeurs eux-mêmes.

Nous pensons que les taxis devraient être pleinement intégrés dans une politique publique de mobilité (dont ils représentent la composante individuelle). A ce titre, **il serait juste que cette modernisation des équipements puisse être co-financée par les collectivités territoriales en raison du service public rendu par les taxis**. Comme le fait remarquer Jacques Lévy (professeur de géographie et d'aménagement de l'espace à l'Ecole polytechnique de Lausanne), la nature du service rendu par les taxis relève du " **service public, même si les entreprises qui l'offrent sont privées car le bien ainsi produit (la mobilité) est un bien public.** " (Préface du livre *Où vont les taxis ?* Richard Darbéra. Descartes et Cie éditeur, 2009).

▲2.4 Réaménager les espaces taxis au sein des gares

Les différentes études sur les gares et les projections réalisées par les experts montrent que les gares parisiennes seront demain des pôles d'interconnexions majeurs. Or, la situation actuelle pour les taxis au sein des gares n'est pas satisfaisante car l'espace dont ils disposent est trop restreint. **La gare du Nord, par exemple, qui est la première gare de France et d'Europe en volume de trafic, n'offre qu'un espace fort réduit aux taxis** auquel s'ajoute la difficulté d'extraction vers la rue de Dunkerque, ce qui nuit à une bonne fluidité. Nous préconisons une réflexion commune avec la Sncf et les collectivités publiques pour aboutir à des propositions afin de mieux aménager l'espace taxi au sein des gares franciliennes.

3 . La responsabilité environnementale

▲3.1 En route vers le véhicule électrique ?

Premières victimes de la pollution, les chauffeurs de taxi sont particulièrement sensibles à la question environnementale. Au sein de notre Compagnie, la flotte est constituée de véhicules renouvelés en moyenne tous les 20 mois ce qui leur permet de bénéficier d'équipements aux normes anti-pollution les plus actuelles. 80% de notre flotte émet des quantités de CO² < à 160g. Les voitures actuelles émettent de vingt à trente fois moins de polluants que celles qui ont été fabriquées il y a vingt ans. C'est là le facteur principal de la baisse de la pollution enregistrée à Paris au cours des dernières années. Soucieux d'environnement, et désireux de pousser les feux dans ce domaine, **le groupement Gescop/Alpha Taxis a engagé un partenariat avec un grand constructeur automobile pour progresser sur l'autonomie du véhicule électrique**. Actuellement, l'autonomie d'un tel véhicule (160 km/jour) est insuffisante pour permettre une exploitation taxi qui nécessiterait d'une autonomie de 350 km/jour.

Synthèse

des propositions du groupement Gescop/Alpha Taxis

1. Fluidité du trafic, un élément clé

▲1.1 L'expérimentation d'une voie réservée sur l'A1

Un bilan positif qui a permis d'améliorer les flux et d'accroître la présence de taxis en centre ville aux heures de pointe. Nous préconisons de tester un dispositif de voie dédiée (à certaines heures) entre Orly et Paris.

▲1.2 Aménager des " pénétrantes "

Pour faciliter l'entrée des taxis dans Paris, nous suggérons l'aménagement de " pénétrantes ", c'est-à-dire d'axes dédiés à certains véhicules, dont les taxis, pour accroître la capacité des taxis à rejoindre le centre de la capitale.

▲1.3 Déviation du trafic transitaire Nord/Sud vers la Francilienne

Un grand nombre de véhicules (camions, touristes...) sur les autoroutes du sud ou du nord transitent par Paris et, de ce fait, engorgent les périphériques et accroissent la pollution. Une politique pédagogique et d'information pourrait être engagée afin que ce trafic transitaire soit dévié vers la Francilienne.

▲1.4 Fluidité et harmonisation

L'harmonisation est facteur de clarté. Nous préconisons que les taxis aient la possibilité d'utiliser les couloirs de bus dans tous les départements de la zone d'activité du taxi parisien (cette possibilité ne leur est pas reconnue dans le 93 et le 94).

2 . Modernisation de l'activité taxi

▲2.1 Les stations de taxi

Nous nous opposons à la lente érosion du nombre de stations à Paris alors que le nombre d'autorisations de stationnement augmente. Grâce aux nouvelles technologies, nous proposons l'installation de " bornes informatives " (des points d'infos pratiques sur le quartier où elles se trouvent) et de placer ces stations à proximité des bouches de métro.

▲2.2 Un permis professionnel doté de 12 points

En effectuant, en moyenne 80 000 km par an, les chauffeurs de taxi sont beaucoup plus exposés que les conducteurs occasionnels qui parcourent 15 000 km par an, mais tous ont le même nombre de points. Comme nos collègues italiens, nous préconisons la reconnaissance d'un " permis " professionnel doté de 12 points supplémentaires (20 points en Italie).

▲2.3 Partenariat avec les collectivités publiques

Nous préconisons que les coûts supplémentaires de l'équipement des taxis prévus par la nouvelle réglementation (nouveau lumineux, nouveau taximètre...) fasse l'objet d'un cofinancement par les collectivités publiques car les taxis constituent l'un des éléments de la politique publique de mobilité.

▲2.4 Réaménager les espaces taxis au sein des gares

Les espaces réservés aux taxis au sein des gares ne sont actuellement pas satisfaisants. En partenariat avec la SnCF et les collectivités publiques, nous suggérons une réflexion de fond pour repenser l'aménagement de ces espaces afin d'accroître la fluidité du trafic et mieux servir les usagers.

3. Responsabilité environnementale

Au sein de notre compagnie, 80% de la flotte est équipée des normes anti-pollution les plus actuelles (émission de CO² < 160g/km) en raison du renouvellement de notre parc tous les 20 mois environ. C'est dire que les taxis polluent moins que les voitures particulières.

Notre groupement a également engagé un partenariat avec un grand constructeur automobile français pour progresser sur l'autonomie du véhicule électrique. Autonomie (batteries) actuellement insuffisante pour permettre une exploitation taxi.

- CONTACTS -

. Gilles Boulin, Directeur

Tél. : 01 53 60 63 01 / 06 73 98 28 00 gilles.boulin@gescop.fr

. Emmanuelle Frezza, responsable communication

Tél. : 01 53 60 63 60 / 06 70 48 10 04 emmanuelle.frezza@gescop.fr

GESCOP ALPHA TAXIS . 56 rue Albert 75013 Paris . www.gescop.fr . www.alphataxis.com