

# L'INTEGRATION DES TAXIS A L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF MAJEUR A SANTIAGO DU CHILE

**Oscar Figueroa** (Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Université Catholique du Chili)  
[oscar.figueroa@gmail.com](mailto:oscar.figueroa@gmail.com)

## 1. Introduction

La politique de transport collectif à Santiago du Chili<sup>1</sup> a souffert de variations très marquées durant les trente dernières années. Parmi ces changements, tous les modes de transport ont été implicitement ou explicitement présents.

Depuis l'existence d'un système hautement réglementé qui a persisté jusqu'à la fin des années 70, la politique de transports au Chili a été réorientée vers la déréglementation totale, qui a prédominé pendant toute la décennie des années 80 (Figueroa, 1991). Plus tard, une re-réglementation progressive a été menée à travers de processus d'appel d'offres et de concession de routes. Finalement, depuis la mi-décennie des 2000, on a mis en fonction une nouvelle transformation, cette fois sous le concept d'un système de transports collectifs par autobus composé par des axes lourds et des lignes d'alimentation (le système connu comme BRT, de l'anglais Bus Rapid Transit); ce système, dénommé Transantiago, a été inauguré il y a cinq mois dès aujourd'hui<sup>2</sup>.

Dans toutes ces transformations, le taxi a été toujours présent comme un élément composant du système, en jouant des rôles complémentaires ou concurrentiels, selon les conditions spécifiques dans chaque conjoncture et contexte.

Ce travail se propose d'analyser la manière comme les taxis sont parvenus à identifier et à assumer leur rôle et leur lieu dans l'offre de transport public à chacun des moments d'évolution du système. De manière contemporaine, on veut identifier la façon dont l'intégration des taxis s'est produite dans le contexte du développement du système BRT actuellement en opération dans la ville.

On propose ici de démontrer la flexibilité et la capacité d'adaptation des systèmes de taxi, qui sont mis en évidence au niveau de leurs modalités d'exploitation et prestation de services ; également,

---

<sup>1</sup> Santiago, capital du Chili compte quelque 6 millions d'habitants. Son système de transport comprend un réseau de Métro de quatre lignes (83 kilomètres en total), presque un million d'automobiles et quelque 300 lignes urbaines de transport public de surface, qui sont desservies par quelque 6 000 autobus, et une ligne de chemin de fer suburbain. En accord avec l'Enquête Origine-Destination de l'année 2001, chaque jour quelque 13 millions de déplacements se produisent dans le Grand Santiago, desquels, quelque 10 millions sont motorisés.

<sup>2</sup> Par rapport au moment où cette communication est rédigée. Transantiago a été mis en place le 10 février 2007.

les taxis montrent une très bonne capacité d'assimilation et d'intégration dans des différents contextes, régulations et organisations du système de transport. Les dernières 50 années, où on constate de transformations aiguës dans les transports publics constituent un bon élément de démonstration de l'habilité de d'adaptation des taxis Chiliens.

## **2. La dérèglementation du transport public par autobus et les taxis en Santiago**

Le Chili a été un des pays précurseurs des transformations économiques qui ont ouvert le chemin aux politiques économiques libérales dans le monde. Depuis le milieu des années 70, le pays a entamé un fort processus de réduction de l'activité économique de l'État, de privatisation d'entreprises publiques, d'ouverture du commerce extérieur et de domination du marché dans l'ensemble des relations économiques. Vers le début des années 80, la plupart des services publics essentiels (électricité, télécommunications, eau, par exemple) avaient été privatisés ou étaient en processus de l'être (Figuroa, 2004).

Le transport public urbain, et en particulier, le service d'autobus, a suivi un processus semblable. Bien que depuis beaucoup de temps auparavant, une grande partie de l'exploitation des services a été déjà dans les mains privées, vers la fin de la décennie des 70 on a promu des mesures menant à la dérèglementation total du service<sup>3</sup>. Liberté d'entrée, liberté de tarif, liberté de parcours et de choix du matériel roulant ont été les caractéristiques les plus marquantes du système d'autobus, lequel a commencé alors a prendre sa forme définitive et s'est développé tout au long des années 80.

Du point de vue de l'évolution du système, la dérèglementation totale a produit une offre excédentaire d'autobus. Les effets négatifs sur la rentabilité ont été limités par les exploitants à travers des augmentations tarifaires au moins dans la même proportion dans laquelle les taux d'occupation des véhicules ont chuté, ce qui a promu encore une fois une augmentation de l'offre. Ainsi, pendant les années 80 la flotte d'autobus a été doublée et les tarifs ont augmenté en termes réels une proportion équivalente.

---

<sup>3</sup> Le système de transport public urbain Santiago est composé de buses, de Métro et de chemins de fer suburbains outre des taxis. Les systèmes ferrés sont de propriété publique tandis que le reste est totalement privé. Selon l'Enquête Origine Destination de Santiago de 2001, 10 millions de voyages motorisés sont réalisés par jour, 42% desquels sont effectués en transport public par autobus, 38% en automobile, 6.7% en Métro, 6% dans des taxis. L'Enquête ne comptabilise pas les voyages en chemin de fer.

**TABLEAU 1**  
**SANTIAGO. EVOLUTION DES TAUX D'OCCUPATION ET DE TARIFS**  
**EN TRANSPORT PUBLIC PAR AUTOBUS**

<b>année</b>	<b>Passagers/véhicule/an</b>	<b>Tarif (en pesos chiliens constants)</b>	<b>Recettes/véhicule/an (en pesos chiliens constants)</b>
1978	162.069	29,92	4.849.105
1989	110.201	59,60	6.567.980

Source : Figueroa, 2004

Comme il arrive dans des conditions de déréglementation et de concurrence déprédative<sup>4</sup>, ce phénomène a encouragé la préférence des exploitants par des véhicules de plus en plus petits. Tant que la taille de l'autobus est plus petit, plus grand serait le taux d'occupation et De rendement : ceci a été découvert par l'ensemble des exploitants et il y a eu quelques uns qui ont littéralement coupé leurs autobus pour les rendre plus petits et donc, plus efficaces.

Dans ces conditions, les taxis ont aussi eu une opportunité de s'insérer efficacement dans l'offre de transport. Avec l'augmentation des tarifs des autobus, et également de la flotte d'autobus et de la congestion, les taxis, par sa taille et sa vitesse, sont devenus graduellement plus compétitifs face au transport public majeur, en développant leur capacité de contester une partie de la demande.

Pour favoriser leur capacité de concurrence et dans le cadre de la déréglementation des services et la liberté totale d'exploitation, les dénommés taxis collectifs se sont organisés en atteignant une grande capacité d'intégration vers la fin des années 70. Il s'agit de taxis qui offrent un service en route fixe et qui transportaient alors jusqu'à cinq passagers simultanément. Cette alternative illustre bien la recherche d'optimisation dans l'utilisation de ces véhicules ; ils parviennent en outre à établir des tarifs très proches et compétitifs avec les tarifs en hausse des autobus. Il est évident qu'en ce temps la concurrence entre modes de transport public se manifeste avec une grande force, même avec la participation du Métro, le mode qui pratique les tarifs les plus basses.

---

<sup>4</sup> On parle de concurrence déprédative quand quelques producteurs offrent des prix par-dessous du prix de marché, mais avec un produit de mauvaise qualité.

Comme résultat de cette situation, mais aussi des politiques de réduction de la taille de l'État, qui a libéré beaucoup de fonctionnaires avec paiement d'une indemnisation, l'offre de taxis a augmenté significativement. C'est ainsi qu'en 1978 il existait plus de 41 mille taxis dans le Chili, dont plus de la moitié était à Santiago. L'aggravation d'une crise économique qui a résulté de ces mesures de politiques d'ajustement, ont mené une croissance extrême du chômage et une chute du produit, qui ont augmenté artificiellement la flotte de taxis entre 1982 et 1986. On estimait que par alors, il y avait plus de 30 mille taxis dans la ville, ce qui leur a empêché dans cette période d'être plus compétitifs encore avec le transport par autobus.

En 1988, avec la situation économique générale en retournant à son équilibre, l'ensemble de taxis et des taxis collectifs concentrait 5% du total des déplacements motorisés et 6.3% de tous les voyages en transport public. L'offre avait été récemment rajustée, la flotte arrivait à moins de 20 mille taxis, un tiers desquels étaient des taxis collectifs. Pendant ce temps la d'importants ajustements s'étaient produits dans le marché et les taxis collectifs avaient commencé à profiter d'une importante niche de leur activité en offrant des services d'intégration avec le Métro dans les principales gares ; plus de 6% du total de voyages en Métro avaient cette caractéristique (Figuerola, 90).

### **3. Buses réglementés contre taxis déréglementés**

En 1990, les autorités du transport ont décidé de terminer avec les pratiques de la déréglementation et leurs conséquences et d'établir de nouveaux critères d'ordre du transport par autobus. À cet effet, on adopte une série de mesures d'ajustement, qui dans tous les cas se proposent de respecter l'essence du système déréglementé. C'est ainsi qu'ils décident la mise en œuvre des modalités d'appel d'offres pour l'octroi de concessions d'exploitation dans les tronçons centraux de la ville. L'octroi de ces concessions est établi en fonction de trois paramètres fondamentaux: une plus grande valeur aux offres ayant des flottes d'autobus les plus nouveaux, des véhicules de plus grande taille et à auxquelles qui se engagent à percevoir des tarifs plus faibles par le service.

Le résultat de ce procès fut une réduction du nombre de buses circulant dans les aires centrales, une modernisation de la flotte et de quelques pratiques de gestion, une réduction relative de la valeur des tarifs, et tout cela inséré dans une amélioration de l'organisation et l'exploitation du service.

Pour ces fins on crée le Registre National de Transport Public, où doivent s'inscrire tous les véhicules (de tout type) qui remplissent ce service, puisqu'à l'époque de la déréglementation il n'existait aucune information ou registre sur les autobus ou les taxis donnant service dans la ville. Avec son inscription, les véhicules doivent remplir une série de conditions pour prêter des services de transport public.

Dans le cas des taxis, depuis 1992 on établit que ces services peuvent être effectués selon trois modalités alternatives. Elles sont le service de taxi de base, qui accueille des voyages dont l'origine et destination est déterminée par les passagers qui s'en servent ; le service de taxi collectif, qui offre un parcours préalablement établi, et le service de tourisme, qui accueille des voyages appelés principalement à des passagers d'hôtels, des aéroports et autres orientés à des touristes et qui opèrent avec tarif conventionnel.

En outre, pour prêter des services de taxis, les automobiles devaient accomplir avec des conditions précises comme une cylindrée minimale, être peintes de couleurs spécifiques, utiliser les modèles standard de fabrication (sans adaptations ou modifications dans sa structure), disposer une carrosserie de 4 portes, être dotés seulement de deux rangées de sièges, posséder taximètre (les taxis de base) et avoir une âge maximale de 18 années (Beltrán et Flores, 2005).

Le processus de retour au règlement a été mis en pratique seulement pour les buses. Le transport de plus grande capacité (par autobus) a continué graduel et progressivement à être soumis aux processus de réglementation, à travers l'utilisation intense de cet outil technico-administratif, étendant ainsi le secteur soumis à règlement ou à contrôle, lequel est arrivé, courant les années 90, à couvrir presque la totalité de la ville.

Pendant ce temps, pour le reste des services de transport public, et en particulier pour les taxis dans chacune de ses modalités (libres, collectives ou de tourisme), le système de dérèglement total a été maintenu inchangé, même si les services de buses sous réglementation et les taxis dérèglementés devaient partager la même voirie et concurrencer opérationnellement pour son usage.

La combinaison de systèmes réglementés et des systèmes dérèglementés introduit des logiques dénaturées lorsque les modes qui participent dans le marché se trouvent effectivement en concurrence. Dans le cas du transport public à Santiago cette situation s'est reflétée dans un gain

compétitif des taxis sur les autobus, basée dans les majeurs niveaux de liberté d'exploitation. Cette condition a permis aux taxis de définir avec une plus grande liberté, flexibilité et avantage, ses tarifs, ses flottes et ses routes, de manière réactive face à l'offre réglementée des autobus.

Les taxis sont devenus en cette époque une alternative réelle de transport public sous leurs diverses modalités. En premier lieu, a proliféré le service traditionnel du taxi libre ou de base, qui circule par la rue et est abordé pour aller à toute destination ; ils sont de service exclusif à celui qui l'aborde et ils ne peuvent pas faire monter à une autre personne avant d'arriver à destination. Ces taxis utilisent un taximètre qui dans le cas chilien n'a pas des tarifs fixés par l'autorité. Le tarif pratiqué se compose de deux parties, une, à l'abordage et qui s'applique pour les premiers 200 mètres et tout de suite une autre, proportionnel à la distance. Ces deux valeurs sont de fixation libre et les chauffeurs de taxis les peuvent modifier selon l'heure du jour (ou soit, le niveau de demande) et dans la nuit (comme s'il était service nocturne) La seule obligation de tout exploitant est d'avoir dans son pare-brise une indication du tarif à percevoir à chaque moment, de sorte que l'usager puisse la savoir d'avance et décider le véhicule à choisir. Vu les limitations des taximètres, les exploitants ne peuvent que disposer de deux alternatives de tarification à être modifiées de manière instantanée.

Le second type de taxis qui a connu une forte croissance est le groupe des taxis collectifs. En principe, ceux-ci ont été des véhicules sedan avec capacité pour un maximum de cinq passagers en opérant sur des routes fixes. Tout comme les services précédents, ils avaient liberté tarifaire, mais étaient obligés de l'exhiber dans le pare-brise et de pratiquer cette dernière pour tous les passagers, bien qu'informellement ils appliquaient des différences entre des voyages très courts et le reste d'eux. Les règlements de l'année 1992 ont complémentirement exigé que les véhicules aient des moteurs d'au moins 1.500 cc. et qu'ils emportent seulement 4 passagers au maximum.

Ces taxis ont privilégié depuis les années 90 trois types de services ou parcours : les services de correspondance avec le Métro, en emmenant des passagers depuis la périphérie vers les zones les plus consolidées desservies par le chemin de fer métropolitain ; les zones périphériques sans connexion avec le Métro, en portant des passagers dans des routes de longue distance jusqu'au centre-ville, et les services nocturnes, quand le transport public est faible, et où devient courant la transformation en service de taxi individuel près des terminaux de routes, en portant les passagers jusqu'à sa destinée finale dans ses résidences, par une somme additionnelle modique.

Le troisième type de services qui ont proliféré ont été les radio-taxis, qui n'étaient soumis à aucune régulation. Les tarifs étaient absolument libres, ainsi que les formalités d'organisation et la définition du service rendu. Ainsi, des flottes de différentes tailles et des véhicules étaient organisés autour d'une centrale de radio et offraient ce service avec des différents critères organisationnels et tarifaires. Beaucoup de ces véhicules n'avaient même pas de relation avec le transport public puisqu'en établissant des contrats de services avec des entreprises ils n'étaient pas considérés comme une partie de l'offre de transport public de la ville.

Sous ce grand ensemble de modalités variées, les services de taxi ont connu une forte expansion de la demande pendant les années 90. En effet, tandis qu'en 1991 les voyages quotidiens dans tout type de taxi arrivaient à 213 mille, durant l'année 2001, ceux-ci ils avaient augmenté à 613 mille, c'est-à-dire, ils avaient été presque triplés. Ceci a représenté une augmentation de la distribution modale des taxis entre ces années, de 2.8% du total des voyages à 4.1%, c'est-à-dire, une augmentation de pratiquement 50%. Pendant les années 90, les taxis collectifs en Santiago avaient augmenté leur flotte de 7.000 à 13.000 véhicules (Figuerola, 2005), en concentrant cette modalité 450.000 voyages à jour, ce qui représentait 8.7% des voyages quotidiens en transport public dans la ville (Flores et Beltrán, 2005). Dans tout le Chili, vers la fin de 1998 il existait 128.773 taxis, qui montraient un taux de croissance de 12% annuel pendant les dernières 20 années (Beltrán et Flores, 2005).

Une autre donnée importante qui caractérise la demande des taxis pendant cette époque se reflète dans le fait que le taxi s'est transformé dans un système de transport de classes plus basses : entre les secteurs de revenus plus élevés le taxi seulement représente un 3,9% des voyages motorisés, tandis qu'entre les secteurs moyens la demande correspond à 5,2%, et entre la population de bas revenus 6,8%.

Ce type d'évolution est déterminant pour une proposition formelle de changement profond du système de transport. En effet, les résultats de l'Enquête Origine-Destination du 2001 suggèrent que les changements produits dans les conduites de voyage peuvent être démonstratives de l'évolution vers l'usage de véhicules de capacité plus petite.

**TABLEAU 2**  
**SANTIAGO: EVOLUTION DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS SELON MODE. 1991 -**  
**2001**

<b>MODE</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>
<b>Voiture privée</b>	1.111.772	3.864.938
<b>Autobus</b>	3.575.942	4.275.913
<b>Métro</b>	510.595	746.928
<b>Taxi</b>	212.495	612.849
<b>Autres</b>	585.315	646.615
<b>TOTAL</b>	5.996.119	10.147.243

Source: Enquêtes Origine – Destination 1991 et 2001

Comme l'on observe dans le tableau d'en haut, presque une duplication du volume de déplacements dans la ville est le résultat principalement du triplement des voyages en automobile et dans taxis, alors que les systèmes de transport publique majeure (autobus et Métro) connaissent des croissances seulement discrètes.

Ce qui paraît constituer une certaine irrationalité dans l'usage des modes de transport, porte aux autorités à planifier des nouveaux changements dans sa gestion et organisation. Cette idée est centrée autour la promotion de rajustements dans le système d'autobus de la ville et d'une évaluation relativement négative du système de taxis.

En accord avec des critères officiels, pour obtenir les résultats qui sont observés durant les ans 90, le système de taxis en toutes ses modalités a dû passer par un processus de dégradation intense. Cette dégradation est la condition pour que les taxis concourent avec les autobus dans des routes semblables et avec des tarifs semblables. Seulement des véhicules en mauvais état, maintenus et déjà amortis peuvent être un facteur équilibre et expansion de l'offre. Cela explique également qui comme on observait l'année 2001, l'utilisation des taxis est plus une pratique de la population de bas revenus, ce qui est en outre réaffirmé par la donnée selon laquelle 65% des usagers de taxis ne possèdent pas une automobile propre (Fernández et de Cea, 2005).

#### **4. En restituant les taxis à une offre réglementée**



La pénurie de normes pour contrôler effectivement la taille du parc de taxis et sa croissance aiguë a mené à l'État chilien à dicter en 1998 une loi de congélation du parc de taxis. À ce moment la flotte de taxis de base et de taxis de tourisme atteignait 45 295 et 1 022 véhicules, respectivement, alors que les taxis collectifs totalisaient 13 000. En 1999 il est décidé de différencier les taxis du reste des automobiles, en introduisant des plaques de couleur différente pour ces véhicules

Durant l'année 2000, malgré cette mesure, le diagnostic officiel du système se résume encore dans des conclusions critiques. D'abord, on constate une faible rentabilité de l'affaire, qui résulte principalement des bas tarifs pratiqués. Le mauvais état des véhicules produit en outre de l'insécurité et une élevée risque d'accident, associé au manque de maintien technique et mécanique des véhicules et exprimé surtout dans le confort faible offert aux passagers, ce qui se résume par un manque d'adéquation des véhicules et du service offert avec le concept universel du service de taxis (Chili, MTT, 2000).

De la même manière, quant aux coûts encourus par les exploitants pour obtenir ses recettes, on constatait que les taxis devaient parcourir de grandes distances pour parvenir à remplir ses véhicules, ce qui avait un impact sur les coûts et sur un important niveau de consommation de ressources. Par conséquent, son apport à l'émission de polluants était aussi important.

Les variables institutionnelles révélaient quelques faiblesses du même caractère, exprimées dans un excès de véhicules associés à une grande quantité de petits propriétaires, avec capacité technique, administrative et économique très réduite. En général, l'organisation industrielle de l'activité montrait une plante faible ou inexistante de personnel appui, absence totale d'installations du type terminales ou d'autres, qualification et professionnalisation nulle des exploitants et un manque total de promotion et marketing des services. C'est ce niveau d'activité dégradée qui explique la pratique d'une concurrence déprédative avec les autobus, qui entraîne en dernier ressort à une pression pour la chute de la qualité de l'ensemble des services de transport public urbain.

La même année 2000 on décide de proroger par cinq années plus la Loi de congélation du parc et on complète d'autres règlements spécifiques qui avancent vers la formalisation de l'activité. Les objectifs derrière ces décisions étaient l'augmentation de la qualité du service et des standards minimum pour leur prestation, de manière de préparer le secteur pour entamer plus tard une organisation plus profonde à travers une réglementation de long terme (Beltrán et Flores, 2005). On considère préparer un processus d'appel d'offres pour accorder des concessions de services,

dans le but d'améliorer encore plus les services et mettre fin au type de concurrence qui dégrade les services avant de mettre en œuvre le nouveau système de transport par autobus. De cette manière, et spécialement pour les taxis collectifs, on propose son incorporation comme une fraction composante du Système de Transport Public Intégré de la ville de Santiago et non comme élément concurrentiel avec lui. On espère ainsi moderniser progressivement l'activité, contrôler la taille du parc véhiculer, régler la quantité d'exploitants et améliorer la qualité du service (Flores et Beltrán, 2005).

Ces décisions font partie d'une vision plus globale du système de transport et sa planification et développement à venir. En effet, dans l'année 2000 on élabore un vaste Plan de Transport Urbain pour Santiago (PTUS) qui comprend diverses interventions, dans lesquelles les plus importantes correspondent à une augmentation du réseau de Métro (alors de 42kms et actuellement de 83), au développement d'un vaste réseau d'autoroutes urbaines à péage jusqu'à alors inexistant (environ 240 kilomètres) et au développement du système Transantiago pour les autobus, avec un changement radical du système, son organisation et son opération. Ce plan, qui a inclus des investissements entre 2002 et 2006 d'autour de 5 000 millions de dollars USA, représentait la somme non négligeable environ de 1 000 dollars d'investissement par personne (Cruz, 2001).

Les mesures de 1998 et de l'année 2000 sont parvenues dans un premier temps à arrêter la croissance de la flotte, à expulser les véhicules les plus anciens à travers un plan qui a limité l'âge maximal des taxis à 12 années et d'un programme de retraite progressive des plus anciens, une exigence de taille de moteur minimal de 1.500 cc. (mesure qui était déjà appliquée depuis quelque temps aux taxis collectifs), incorporation de nouveaux véhicules (0 kilomètre) seulement dans le cas de remplacement des anciens véhicules et la retraite de tous ces taxis qui ne parvenaient pas à renouveler leurs autorisations dans un délai de 24 mois. Dans le moyen terme, ces mesures ont donné lieu à une réduction de la flotte, à une amélioration du niveau de service et à une réduction des tarifs.

**TABLEAU 3**  
**EVOLUTION DU PARC DE TAXIS DANS LA RÉGION METROPOLITAINE DE SANTIAGO**

<b>Mode de taxi</b>	<b>Nov-1998</b>	<b>Dec-1999</b>	<b>Dec-2000</b>	<b>Dec-2001</b>	<b>Dec-2002</b>	<b>Dec-2003</b>
---------------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

<b>De base</b>	45295	43386	40792	39407	37685	36468
<b>Tourisme</b>	1022	928	845	800	747	582
<b>Totale</b>	<b>46317</b>	<b>44314</b>	<b>41637</b>	<b>40207</b>	<b>38432</b>	<b>37050</b>

Source: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile

Les appels d'offres ont commencé à être organisés pendant l'année 2002 et sous le même critère utilisé à l'origine avec les services d'autobus, qui avait montré d'importantes réalisations dans la modernisation, l'organisation et l'opération du transport public. Elles sont menées à bien à partir de l'année 2003, dans le cas des taxis collectifs et en 2005 aux taxis de base et exécutifs. Au moment de l'appel d'offres en 2003 il existait 277 lignes de taxis collectifs urbains, avec une flotte de 11.390 véhicules, lesquelles offraient 416 routes différentes. La flotte avait déjà connu un fort processus de rénovation, et son âge moyen était alors de 6.5 ans, avec une forte concentration dans des modèles des années 1996, 1997 et 1998 (Flores et Beltrán, 2005).

Dans ce qui concerne l'exploitation, en général les services disposaient d'un emplacement terminal par route, dont la plupart étaient localisés dans les rues (51%) avec autorisation, autres (16%) le faisaient sans autorisation et seulement 33% d'entre eux étaient placés en terrain hors de la voie et consacré à sa fonction de terminal et de dépôt (idem).

## **5. Appel d'offres et réorganisation des services de taxis**

Concernant les taxis de base, exécutifs et de tourisme, l'appel d'offres a offert 37 341 places, ce qui correspondait grosso modo au nombre de véhicules existants effectivement au moment de l'appel d'offres. Parmi eux, le quota total pour les taxis exécutifs ne pouvait pas dépasser les 7.500 véhicules.

Dans ce qui était relatif aux exigences aux véhicules, on a établi que les taxis de base et de tourisme devaient disposer de fermeture centralisée de portes et soulèvement des verres électriques dans les quatre portes et de l'air conditionné. Pour les taxis exécutifs on a additionnellement exigé des véhicules avec des moteurs d'au moins 1.600 cc., et du point de vue des normes d'émission, les véhicules devaient remplir les normes EPA 83, ce qui équivalait à exiger une antiquité maximale de 12 années.

Quant aux tarifs, on a défini une série de paramètres qui avaient pour but d'abord, que les services n'auraient pas la possibilité de être concurrentiels ou moins chers que ceux des autobus, pour éviter la concurrence déprédative ; additionnellement, on a établi une valeur fixe pour la première partie du service (les 200 premiers mètres) d'US\$ 0.385 pour les taxis fixes et d'US\$ 1.92 pour les taxis exécutifs<sup>5</sup>, de manière à éviter le manque de transparence dans le secteur et d'assurer une qualité minimale des services. Le composant variable du tarif, c'est-à-dire, la valeur par chaque 200 mètres additionnels, est resté de libre élection entre les opérateurs dans le rang d'US\$ 0.134 et US\$ 0.173. Une exigence additionnelle est la pratique du même tarif entre tous les opérateurs groupés dans une organisation ou un terminal. Aux taxis de tourisme on n'applique pas un règlement tarifaire.

À travers cette procédure on a obtenu l'incorporation de nouvelles entreprises au secteur, la modernisation de la flotte de taxis, l'amélioration de la qualité des conducteurs et le règlement, et la rationalisation des tarifs. La quantité totale de taxis soumis à des concessions est arrivée à 28 600, dont 23 500 sont fondamentaux, 600 de tourisme et 4 500 exécutifs. En définitive, la flotte a été réduite de 25% en ce qui concerne les services inscrits précédemment à l'appel d'offres (Flores et Beltrán, 2005).

En ce qui concerne les taxis collectifs, on a défini pour l'appel d'offres 355 services, avec une flotte de 11 319 véhicules. Pour ces places on a exigé une organisation semblable à celle des services d'alimentation avec des autobus conçus pour le futur service de Transantiago, en créant finalement 10 secteurs de services différents. La période de concession dans ce cas a été définie d'une durée de six années divisée deux étapes ; la première, pour la période entre sa mise en marche et la mise en œuvre de Transantiago, et de la deuxième, pour introduire toutes les modifications que le fonctionnement définitif de Transantiago aurait sur l'opération des taxis. Dans cette seconde étape devrait se manifester avec clarté le caractère de services d'alimentation du transport majeur qui on espère qu'accomplissent les taxis collectifs le reste du temps, bien qu'on ait essayé de maintenir sans changement la vocation de "service à la porte" qu'offrent ces taxis la nuit.

Pour les services de taxis collectifs, il a été décidé de maintenir le schéma de liberté tarifaire, bien que toujours avec la condition d'informer ces tarifs préalablement. La seule condition est qu'ils ne

---

<sup>5</sup> En considérant qu'un dollar USA équivaut actuellement à autour \$ 520 chiliens par dollar USA.

soient pas inférieurs ou égaux à celle des buses, dans le but d'éviter la concurrence tarifaire (Beltrán et Flores, 2005). Finalement, on a assigné 300 services pour flottes majoritairement plus petites de 40 véhicules, en accord avec le tableau qu'il suit :

**TABEAU 4**  
**SERVICES ASSIGNÉS SELON LA TAILLE DE LA FLOTTE**

<b>Rang de Flotte</b>	<b>Services</b>	<b>%</b>
Entre 0 veh y <= 20 veh	91	30.3
Entre > 20 veh y <= 40 veh	128	42.7
Entre > 40 veh y <= 60 veh	61	20.3
Entre > 60 veh y <= 80 veh	14	4.7
Entre > 80 veh y <= 100 veh	3	1.0
Más de 100 veh	3	1.0
<b>Total</b>	<b>300</b>	<b>100.0</b>

Source: Apoyo Licitación de Taxis Colectivos Gran Santiago, 2004

L'appel d'offres a aussi aidé à ordonner le système, parce qu'elle a promu une utilisation plus généralisée de terminaux et avec une plus grande formalisation de l'organisation, étant la majorité des espaces de terminus dans des endroits privés dehors de la voie publique.

**TABEAU 5**  
**SERVICES ASSGNÉS SELON TYPE DE TERMINUS**

<b>Tipe de terminus</b>	<b>Services</b>	<b>%</b>
Hors de la voie publique	184	61.3
Dans la voie publique	113	37.7
Sans information	3	1.0
<b>Total</b>	<b>300</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Apoyo Licitación de Taxis Colectivos Gran Santiago, 2004

## 6. Conclusions

Le cadre dans lequel on a finalement promu la transformation du système de taxis de la ville n'a pas réussi à être consolidé du tout. Le système d'autobus de Transantiago, inauguré en février 2007 n'a pas résulté de la manière prévue et a produit plutôt une grande perte d'efficacité dans le service de transport et dans la mobilité des citoyens Santiago.

Un déficit d'offre, exprimé dans une réduction de plus de 8 mille autobus à moins de 6 mille, un système avec d'excessives exigences de correspondance, avec une fréquence plus réduite et une plus grande lenteur dans son opération, a produit une véritable perte pour les usagers du transport public. Le Métro a presque dû doubler sa capacité et les systèmes de taxis ont été aussi appelés à accomplir un rôle plus important que celui conçu à l'origine.

Il a été ainsi que les taxis collectifs ont dû jouer depuis l'inauguration du Transantiago un rôle fondamental comme appui au manque de services de transport public, surtout en périphérie. Avec des tarifs autour des US\$ 2.5 par des voyages depuis la périphérie au centre (contre US\$ 0.73 des autobus), les taxis collectifs sont parvenus une alternative aux déplacements dans les services express des autobus. De la même manière, les taxis de base ont dû jouer un rôle semblable et ont connu des résultats économiques inattendus dans les premiers mois du changement de système. Entre tous les deux, selon des chiffres non officiels, ils mobilisent plus d'un million de passagers par jour (journal La Tercera, 2007).

L'évolution que nous avons ici parcourue montre qu'en définitive le rôle des taxis dans le transport public des villes doit être assimilé plus à une complémentarité avec les systèmes de plus grande capacité plus qu'une concurrence. La dégradation nécessaire du système et ses coûts sociaux élevés pour maintenir des tarifs compétitifs avec les autobus, font recommandable que le taxi ne soit pas en concurrence avec les autobus mais plutôt en complémentarité, en identifiant une niche propre de transport, lequel il est largement et constamment attractif dans toutes les villes.

Bien que le coût du taxi soit supérieur, il continue à être compétitif avec les automobiles et d'autres modes de basse capacité, ce que le rend attractif comme solution urbaine, spécialement dans les zones périphériques de plus basse densité ou dans les heures hors de pointe, quand il y a une baisse de l'offre et la demande.

Toutefois, pour que cela fonctionne adéquatement, il est nécessaire que le système de taxis cesse d'être une activité associée au chômage dans les économies latino-américaines, de sorte qu'elle ne connait pas de fluctuations en fonction d'autres variables de l'économie et qu'il ne devienne pas un problème de solution "dure" au moment de rationaliser les systèmes de transport.

## **7. Références**

Beltrán Pablo et Paula Flores, Licitación de servicios de taxis de Santiago. XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y urbano (CLATPU), Lima, octobre 2005

Chile, Mideplan, Encuestas Origen – Destino 1991 y 2001, Santiago, 1991 et 2001.

Chile, MTT, 2000, Bases de una política de regulación de taxis, Santiago, 2000

Cruz, Carlos, Transporte urbano para un nuevo Santiago, Cumsensu, Santiago, 2001.

Figueroa, Oscar, Organisation et fonctionnement des transports en commun à Santiago-du-Chili. Bilan de dix ans de déréglementation, Colección INRETS-CODATU Transport Transfert Développement, Paris, 1991.

Figueroa, Oscar, “Infraestructura, servicios públicos y expansión urbana en Santiago”, in C. de Mattos et als (ed), Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?, Santiago, Ediciones SUR-EURE Libros, 2004

Figueroa, Oscar, Transporte Urbano y Globalización. Experiencia de las Ciudades Latinoamericanas. EURE N° 94, Santiago, diciembre 2005.

Fernández J.E. y de Cea, J., Análisis y propuesta de marco regulatorio del mercado de taxis colectivos, in Hacia la implementación de Transantiago, MTT-BID, Santiago, 2005

Flores Paula et Pablo Beltrán. Licitación de vías de servicios de transporte público de pasajeros prestados con taxis colectivos, 2003. XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y urbano (CLATPU), Lima, octobre 2005

Journal La Tercera, “Colectivos suplen falta de recorridos de micros en la periferia de Santiago”, Santiago, 21 abril 2007