



Festival TAXI

Lisboa 2007

Colloque international
Colóquio internacional
International Conference

20 - 21 Sept./Set. 2007
Calouste Gulbenkian Foundation
Lisbonne - Lisboa - Lisbon



Colloque international scientifique et technique

dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité

Lisbonne, les 20 et 21 septembre 2007
Fondation Calouste Gulbenkian

organisé par l'Institut pour la ville en mouvement

sous le haut patronage de
Jacques BARROT,
Vice-président de la Commission européenne

Michel DELEBARRE,
Président du Comité des Régions de l'Union européenne

en partenariat avec
Veolia Transport, la Ville de Lisbonne,
l'Institut GfK, la compagnie aérienne TAP, le journal Métro

avec l'appui de
la Fondation Calouste Gulbenkian

Fondation Calouste Gulbenkian
Avenida de Berna, 45A - 1067-001 Lisboa
Métro : Praça de Espanha ou S. Sebastião - Bus : 16, 18, 26, 42, 46, 51, 56



UNIÃO EUROPEIA



Le taxi, solution d'avenir pour les mobilités urbaines

Il est jaune à New York, blanc à Casablanca ou noir à Londres. À Lisbonne, c'est un arrêté municipal qui a imposé le beige sur les carrosseries, tandis qu'à Pékin, les clients, appelés à choisir, n'ont pas réussi à trancher : il s'affiche donc bicolore. Si sa taille et son allure varient en fonction des villes ou des pays, son usage en porte-à-porte et à la demande est partout le même, et son efficacité n'est plus à prouver. Rapide, confortable, économique en place et en énergie, le taxi est un instrument particulièrement adapté à une vie urbaine qui entraîne des déplacements de plus en plus longs, aux horaires et aux parcours souvent irréguliers. Il apparaît alors comme un excellent intermédiaire entre le transport individuel et le transport collectif.

Pourtant, le taxi peine à trouver un modèle économique et social qui lui permettrait de se développer fortement, coincé entre la voiture privée qui mobilise une part importante du budget des ménages, et les réseaux de bus, de tramways et de métros, principaux destinataires des financements publics.

Avec un colloque international sur les innovations techniques, organisationnelles et institutionnelles du taxi, une enquête menée en France et à l'étranger sur les nouvelles places du taxi dans les mobilités urbaines, et l'organisation d'une fête du taxi comprenant des manifestations culturelles et événementielles mêlant les professionnels et le grand public, l'Institut pour la ville en mouvement entend mieux mettre en avant les ressources potentielles de ce mode de transport.

Un colloque international

Il s'adresse aux professionnels, aux experts des transports urbains, chercheurs et responsables de villes, élus ; il vise, par le décloisonnement des disciplines et une approche résolument innovante et prospective, à échanger les expériences, faire émerger des idées nouvelles pour promouvoir des mobilités durables et adaptées aux modes de vie dans la ville contemporaine, où le taxi doit trouver toute sa place. Il analysera les facteurs de blocage du développement des taxis mais aussi leurs potentiels, et proposera des pistes techniques, sociales, organisationnelles, économiques...

Comme mode de déplacement urbain, la voiture particulière présente de nombreux avantages, mais aussi des inconvénients qui dans beaucoup de cas peuvent se révéler rédhibitoires. Elle offre en général plus de confort que les transports en commun, un service de porte-à-porte, la possibilité de se déplacer avec des paquets lourds ou encombrants, etc. De plus, pour des liaisons peu fréquentées, l'automobile est plus économique en ressources que les transports collectifs, par exemple dans les zones peu denses ou en heures creuses. Mais, parmi les défauts rédhibitoires, on trouve la grande difficulté à stationner à proximité immédiate de la destination dans les zones denses comme les centres-villes ou les gares et aéroports. L'usage personnel de la voiture particulière suppose aussi que l'on possède un permis, que l'on est apte à conduire et que l'on a un véhicule à disposition. Ce n'est pas le cas si l'on est trop jeune ou trop vieux ou trop malade ou handicapé, ou simplement trop pauvre pour posséder une voiture.

Le taxi ne présente pas ces limitations, tout en gardant l'essentiel des avantages de la voiture particulière. Il n'a pas besoin de stationner à proximité immédiate de la destination et il dispense ses passagers du besoin de conduire. Potentiellement son marché est considérable, pour la desserte de porte-à-porte des zones où le stationnement est difficile ou impossible, pour les déplacements des personnes qui de façon occasionnelle ou permanente n'ont pas accès à la conduite et dans les zones et les périodes mal desservies par les transports collectifs.

À des questions communes, la diversité des solutions

Dans tous les pays, 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 de l'évolution démographique, des changements dans les modes de vie et de l'étalement urbain.

Pourtant, en dépit d'une demande croissante pour les services de taxi et d'une évolution technologique qui peut rendre ces services de moins en moins coûteux et de plus en plus diversifiés, il semble que ces potentialités tardent à se développer.

La raison principale en est la difficile adaptation des différents cadres juridiques et administratifs au sein desquels pourraient se développer ces activités. À cela s'ajoute souvent une relative indifférence des pouvoirs publics qui réservent leurs priorités (et leurs financements) à d'autres modes de transport.

Les entraves au développement des services de taxis ne sont pas les mêmes d'un pays à l'autre, ni même d'une ville à l'autre ; et dans ces contextes différents des expériences originales ont souvent été menées qui sont riches d'enseignements tant pas leurs succès que par leurs échecs éventuels.

À travers des communications, des tables rondes, des témoignages d'expériences, trois types d'innovations seront particulièrement étudiées :

- de nouveaux usages, de nouvelles demandes du public
- les innovations : services, nouvelles technologies et nouvelles organisations
- un enjeu pour les villes : l'intégration des taxis dans un service public de mobilité

Une trentaine d'exposés portera sur le métier, les nouvelles demandes, la réponse organisée, la réponse spontanée, la réponse technologique et l'intégration taxi/transport en commun.

Auditorium

Conférences et tables rondes

Jeudi 20 septembre

Séance plénière de 9:00 à 11:00

9:00

Ouverture officielle du colloque

Xavier Fels, Secrétaire général de l'Institut pour la ville en mouvement

Ana Paula Vitorino, Secrétaire d'État aux Transports, Portugal
(sous réserve)

Dans les pays de l'OCDE, 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.

Dans les pays en développement, où les services de transport public peinent à accompagner un développement urbain souvent anarchique, la majorité de la population, qui n'a pas accès à la voiture particulière, a recours à différentes formes de taxis, parfois illégales, pour des besoins spécifiques. Face à cette demande, les taxis prennent des formes très variées, du taxi-moto au taxi collectif.

Mais le foisonnement des réponses n'est pas spécifique aux pays en développement. Au Royaume-Uni, et dans la plupart des pays qui ont assoupli la régulation de l'activité des taxis, les innovations les plus étonnantes ont vu le jour. Et dans les autres pays d'Europe, de nouveaux services sont apparus qui se faufilent entre les mailles d'une régulation sclérosée comme le font à Paris les taxis-motos et les navettes d'aéroports.

9:15

Introduction

PROBLÉMATIQUE DU TAXI : ENTRE VOITURE ET TRANSPORTS EN COMMUN, DES BESOINS CROISSANTS, UN FOISONNEMENT DE RÉPONSES

Richard Darbéra, directeur scientifique du colloque, chercheur au Centre national de la recherche scientifique (CNRS), Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS), enseignant à l'Institut d'urbanisme de Paris (IUP), Université Paris 12

Les enquêtes le montrent, ses usagers attribuent au taxi comme mode de déplacement urbain, les mêmes qualités qu'ils attribuent à la voiture particulière. C'est aussi leur mode de déplacement préféré pour un grand nombre de motifs où les transports collectifs offrent un service médiocre ou déficient et s'ils ne sont pas en condition de conduire leur propre voiture.

9:45

TAXI ET URBANITÉ

Jacques Lévy, professeur ordinaire de géographie et d'aménagement de l'espace, École polytechnique fédérale de Lausanne, directeur du Laboratoire Chôros, Lausanne

Le taxi est un des moyens de transport les plus intéressants dans le cadre d'une vision d'ensemble de la mobilité. Il cumule en effet plusieurs des avantages de la marche à pied, des transports publics et de l'automobile individuelle. Dans les grandes villes des pays développés, il souffre cependant de deux inconvénients qui atténuent la visibilité et l'actualisation de ces avantages. Du côté de l'offre, un certain nombre de villes voient leur réseau de taxis affaibli par le type d'entreprises qui proposent ce service et par le modèle économique, très encadré et peu productif, dans lequel elles évoluent. Du côté de la demande, l'héritage du « fiacre », avec son apparence individualiste et sa forte connotation aristocratique, a exclu le taxi des grandes politiques du transport public depuis le milieu .../...

5

Salle 1

Études de cas

Jeudi 20 septembre

UN NOUVEAU MÉTIER POUR DE NOUVELLES DEMANDES ?

11:00

LE MÉTIER

Si le chauffeur est source d'inspiration pour la littérature policière et le cinéma, c'est parce que c'est un métier particulier : métier du mouvement, de la nuit, de la rencontre hasardeuse... Dans la période actuelle de mutation, quelles sont les nouvelles compétences du chauffeur de taxi ? Quels arbitrages doit-il effectuer pour choisir ses clients, identifier les parcours les plus sûrs ? Quelles relations entretient-il avec les autres usagers de l'espace public ? Quels obstacles rencontre-t-il dans l'exercice de sa profession ?

NUIT MÉTROPOLITAINE : TEMPS RÊVÉ DU TAXI, TEMPS DU TAXI RÊVÉ. LA NUIT OUBLIÉE DES TAXIS PARISIENS

Yves Jouffe, sociologue au Laboratoire ville mobilité transports (LVMT), École nationale des ponts et chaussées (ENPC), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Université de Marne la Vallée (UMLV), Paris

.../... du XX^e siècle. Dans les deux cas, il est clair que la stratégie « taxi » comme composante d'une politique des transports implique fortement l'autorité politique. À elle de lire les demandes des urbains de manière à les satisfaire tout en développant un modèle de mobilité (et, au-delà, d'urbanité) conforme à ses engagements. Cela passe sans doute par l'inclusion du taxi comme un enjeu de premier ordre au sein du débat public sur les transports. Dans cette perspective, cette communication s'emploie à spécifier la contribution propre du taxi dans le cadre d'une orientation générale favorable à une urbanité assumée, ce qui suppose une forte attention aux espaces publics et aux « métriques publiques », qui en sont un corollaire logique.

10:15 LE PUBLIC DES TAXIS : SES USAGES, SES NOUVEAUX BESOINS LES TAXIS À LONDRES, LISBONNE, PARIS, AMSTERDAM, NEW YORK, ENQUÊTE AUPRÈS DE 2 016 CLIENTS

ENQUÊTE PRÉSENTÉE par **Nicolas Cardon**, directeur de clientèle département automobile, GfK Custom Research France, Paris

GfK Custom Research France, en partenariat avec l'IVM, a mené une étude quantitative online internationale (Paris, Londres, New York, Amsterdam et Lisbonne) auprès de 2 016 usagers et usagers potentiels du taxi.

À l'heure où les pouvoirs publics cherchent à diminuer fortement l'usage de la voiture dans les centre-villes, le taxi apparaît de manière spontanée comme l'un des modes de transport le plus adapté aux déplacements urbains ; son usage devrait donc s'intensifier. Pour accompagner cette réflexion, les résultats de l'étude GfK permettront notamment de dresser un bilan précis de la place du taxi au sein des déplacements urbains, de déterminer, au travers de son positionnement, les leviers nécessaires pour favoriser le développement de son usage et enfin d'identifier le champ d'intervention des pouvoirs publics pour faire du taxi un mode de transport répondant mieux aux besoins des citadins.

►10:45 pause café

6

Salle 1

L'INTÉGRATION DES TAXIS À BUENOS AIRES VUE PAR UN SYNDICAT

Claudio Palmeyro, directeur général des transports de la ville autonome de Buenos Aires

LES TAXIS-MOTOS ET L'INSÉCURITÉ URBAINE DANS LE NORD CAMEROUN, LE CAS DE LA VILLE DE NGAOUNDÉRÉ

Abdoukarim Sadou, doctorant, département d'histoire, faculté des Arts et sciences humaines, Université de Ngaoundéré

11:30 LES NOUVELLES DEMANDES

Qui prend le taxi ? Pour quels besoins ? À quelle occasion ? À quelle heure ? Pourquoi ? Les personnes à mobilité réduite, les enfants qui se rendent à l'école en zone rurale, les personnes âgées, les habitants des zones où l'accès aux transports publics est inexistant, les noctambules, ... Quels marchés nouveaux ces nouvelles mobilités peuvent-elles ouvrir aux taxis ?

11:00 L'ÉMERGENCE DES NOUVELLES DEMANDES

TABLE RONDE ANIMÉE par **Jérôme Monnet**, professeur au département de géographie et aménagement à l'Université de Toulouse Le Mirail, enseignant-chercheur à l'Institut français d'urbanisme (IFU)

Premier contact avec la ville pour le visiteur qui débarque de l'avion ou qui descend du train, ou encore solution de secours pour le noctambule, le taxi remplit des missions extrêmement diverses et souvent indispensables. De plus, les nouvelles pratiques de consommation et de mobilité urbaine ainsi que l'exigence démocratique et écologique appellent à la fois de nouveaux services et de nouveaux modèles économiques à même de les produire. Les taxis peuvent offrir des services originaux ou innovants pour les touristes étrangers, les personnes à mobilité réduite, les enfants, les citoyens les plus riches ou les plus pauvres, le transport de clients d'hôtels, de paquets ou d'objets encombrants, etc.

Participants

Nicolas Cardon

Joël Meissonnier, socio-anthropologue, chargé d'enseignement et de recherche, Université Galatasaray, département de sociologie, Istanbul

Caroline Dupuis, chargée de mission transports, voirie et déplacements, Ville de Paris

Howard Luke, directeur stratégie, Bureau des transports publics, Londres

Matthew Daus, président de la commission taxis et limousines, New York

Yang Guoping, président de Shanghai Dazhong Group Company, Shanghai

Monsieur Ferreira da Cunha, ingénieur, Institut de la mobilité et des transports terrestres (IMTT), Lisbonne

12:15 DISCUSSION

►12:30 déjeuner

POTENTIEL DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE D'UNE POPULATION VIEILLISSANTE : POTENTIEL POUR DE NOUVEAUX MARCHÉS DE « TRANSPORT À LA DEMANDE »

Virginie Dejoux, doctorante à l'INRETS, Paris

Jimmy Armoogum, ingénieur d'étude au Département économie et sociologie des transports (DEST), recherche Methods for european surveys of travel behaviour (MEST), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Paris

Yves Bussière, professeur titulaire, urbanisation, culture et société (UCS), Institut national de la recherche scientifique (INRS), Université du Québec, professeur-associé au département de géographie, membre du Centre de recherche sur les transports (CRT), Université de Montréal

Jean-Loup Madre, directeur de recherche, département économie et sociologie des transports (DEST), responsable scientifique pour le programme MEST et Technologies for european surveys of travel behaviour (TEST), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS-DEST), Paris

Jeudi 20 septembre (suite)

Séance plénière de 14:00 à 15:00

14:00

LA MUTATION DES TRANSPORTS URBAINS ET LES TAXIS

Georges Amar, responsable de l'unité prospective et développement de l'innovation à la Régie autonome des transports parisiens (RATP)

La mobilité (urbaine) croît partout, à des rythmes et selon des aspects (nombre ou longueur de déplacement) divers. Et cette croissance n'est pas « durable », soutenable. En même temps qu'elle croît, la mobilité change de nature : elle devient simultanément de plus en plus individualisée et communicante. Les espaces-temps de la mobilité deviennent des hauts lieux de l'échange social et économique. Face à ces mutations dans les enjeux et dans les usages, les « solutions transport du XX^e siècle » sont pour une grande part inadaptées.

C'est pourquoi, le domaine de la mobilité urbaine est un de ceux qui connaissent et connaîtront des dynamiques d'innovation intenses dans les décennies à venir.

Elles seront, bien entendu, alimentées par les immenses progrès scientifiques et technologiques en cours, aiguisées par les urgences écologiques et les concurrences économiques. Mais elles sont aussi – et c'est l'essentiel – rendues possibles par un véritable renouveau conceptuel.

On assiste dans le monde des transports à une évolution un peu analogue à celle de l'informatique et des NTIC : la puissance de calcul et le hardware ne sont plus qu'une partie, importante certes, de la performance, laissant une place croissante au « soft » sous des formes les plus diverses. Une mutation conceptuelle traverse actuellement l'univers transport, dans l'une de ses notions fondamentales, celle de « mode de transport ». C'est la révolution de la transmodalité, qui affecte aussi bien les transports publics que la voiture particulière.

Le taxi est l'un des domaines stimulants de la mutation des transports urbains.

14:30

AMÉLIORER LES TRANSPORTS PUBLICS PAR L'INTÉGRATION DU TAXI

Ronald J. Hartman, vice-président, Veolia Transportation, Silver Spring, New York
directeur métier transport à la demande, Veolia Transport, Paris

Veolia Transport est l'un des premiers opérateurs de transport public dans le monde. Au service de plus de 5 000 collectivités, Veolia Transport n'est pas seulement en charge des réseaux de bus, trains, métros, ferries ou autres, mais développe également des solutions de déplacement sur mesure lorsque le transport collectif ne représente pas une option attractive, n'est pas rentable ou n'est tout simplement pas possible.

Dans ce cadre particulier, les partenariats avec des compagnies de taxi nous permettent de proposer des solutions de transport public attractives, notamment aux heures de faible fréquentation, dans des secteurs peu denses ou pour des personnes à mobilité réduite.

Ces services visant à répondre à une « faible demande » sont souvent complémentaires de nos offres de transport public, car ils permettent de transporter les usagers vers des réseaux de transport plus importants (train, métro, bus).

Les opérateurs de taxi sont donc les plus à même de répondre à ces besoins particuliers. Les taxis donnent notamment la possibilité de se déplacer à toutes les personnes dont la mobilité est réduite. Les collectivités du monde entier mettent en place des services spécialisés et adaptés. De son côté, Veolia Transport a développé les compétences et équipements nécessaires pour servir d'intermédiaire entre les autorités, les usagers concernés et les compagnies de taxi ou d'autres moyens de transport. En bref, Veolia Transport reçoit les demandes de services via des centres d'appel, organise les trajets et les transmet aux différentes compagnies de transport. Afin d'assurer un service rapide et de qualité, indispensable à cette activité, Veolia Transport s'est doté de centres d'appel performants, de logiciels de dernière génération et du savoir-faire particulier requis pour prendre en charge des personnes à mobilité réduite.

Pour Veolia Transport, les compagnies de taxi sont donc des partenaires privilégiés.

DE NOUVELLES REPONSES

11:40

LA RÉPONSE ORGANISÉE

Des collectivités locales, des sociétés de transport, mais aussi le milieu associatif prennent déjà en compte ces nouveaux besoins. Ces organisations se tournent vers les taxis pour répondre aux demandes spécifiques : prolongation d'une ligne régulière de transport en commun aux heures creuses ou dans les zones de basse densité, déplacement d'enfants ou transport scolaire en milieu rural, personnes à mobilité réduite... Au travers de leurs cahiers des charges, elles ont des demandes qui ne correspondent pas toujours au service classique...

7

Salle 1

ACCESSIBILITÉ DES TAXIS : RÉPONDRE AUX BESOINS DES PERSONNES HANDICAPÉES OU ÂGÉES

Ann Frye, consultante indépendante et codirectrice du groupe de travail sur les taxis auprès de l'Union internationale des transports routiers (IRU)

Philip Oxley, consultant indépendant, auteur du rapport, expert auprès de l'IRU, et de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) sur l'accès aux services des taxis

Marc Billiet, IRU, délégation permanente auprès de l'Union européenne

Mary Crass, administrateur principal, Politique des transports, CEMT, Paris

Donald Macdonald, chargé des normes d'ingénierie et de la politique de transport en autobus et autocar, Ministère des transports, Royaume-Uni

TAXIS ACCESSIBLES : UN NOUVEL ASPECT À DÉVELOPPER

Carlos Pereira, responsable de la division d'études, de projets et de statistiques du SNRIPD, Institut national de réhabilitation, Lisbonne

► 12:30 déjeuner

15:00 INNOVATIONS DANS LES SERVICES DE TAXI

SESSION ANIMÉE par José Manuel Viegas, professeur à l'Institut supérieur technique de Lisbonne, président de Transportes, Inovação e Sistemas (TIS.pt), Lisbonne

L'activité des taxis est souvent régie par un cadre régulateur qui n'a au mieux qu'incomplètement évolué avec les réalités économiques. Dans ces conditions, ouvrir l'activité à de nouvelles demandes se traduit par une remise en cause de règles du jeu parfois très anciennes. Les personnes qui ont investi financièrement et psychologiquement dans l'activité soumise à ces règles risquent d'être lésées. Face à ce risque, elles parviennent souvent à bloquer toute réforme.

Les exemples sont nombreux de projets restés dans les cartons faute d'avoir su vaincre les réticences des parties prenantes. Mais remettre à plus tard les réformes nécessaires ne fait que laisser s'aggraver les déséquilibres et rend l'exercice chaque fois plus périlleux et le changement plus coûteux pour chacun. Les exemples sont pourtant nombreux de nouveaux services créés et de réformes menées à bien. Certains seront exposés dans cette session, et leur stratégie discutée. Des exemples de réformes avortées et les raisons de leur échec seront aussi analysés.

De nouveaux rôles pour les taxis en milieu urbain

Brad Whittle, vice-président, Veolia Transportation, Veolia Transportation on Demand Colorado Cab Company, LLC, Denver

Yellow Cab exploite actuellement une variété de services sous contrat avec le gouvernement pour transporter les personnes âgées, les handicapés et les écoliers.

De plus, en coordination avec la compagnie locale de transports en commun (sur ligne fixe) RTD, Yellow Cab conduit deux programmes. Dans le premier programme, quand un usager du centre d'affaires au centre ville doit rester tard à son travail, ou bien doit le quitter plus tôt que d'habitude, il peut faire usage du programme de Yellow Cab qui le transporte à destination. Dans l'autre programme, les taxis de Yellow Cab interviennent en complément du paratransit pour des itinéraires atypiques.

Le taxi comme outil de désengorgement à Mumbai

Bina C. Balakrishnan, conseiller, planification et génie des transports, Mumbai

À Mumbai, les taxis sont très utilisés par toutes les couches de la société. Aux heures d'affluence, beaucoup de déplacements s'effectuent en taxi, bien que les véhicules aient plus de vingt ans, soient mal entretenus et non climatisés, et que le service soit globalement de piètre qualité.

Aujourd'hui, la nouvelle classe moyenne veut se déplacer dans de meilleures conditions, et les gens préfèrent utiliser leurs véhicules malgré les coûts élevés générés en termes de temps de trajet et de carburant.

Nous essayons de faire du taxi un outil de désengorgement, en rendant les transports en commun plus acceptables, les taxis plus confortables et fiables, en améliorant la qualité du service et en incitant les usagers à laisser la voiture au garage et à prendre un taxi jusqu'à la gare la plus proche. Tous les véhicules anciens sont remplacés par des véhicules neufs, équipés de la climatisation et gérés sur demande par des opérateurs. Nous faisons également en sorte que les taxis soient plus avantageux, en augmentant les tarifs de stationnement et en réduisant la surface routière disponible pour les voitures.

Nouvelles demandes et nouveaux services : contexte et exemple d'une expérience pilote

Andrés Borthagaray, directeur exécutif du Conseil du plan stratégique de la Ville de Buenos Aires

Julio F. Rearte, régulateur des services publics de la Ville de Buenos Aires

Avec un million de trajets effectués par jour, le taxi représente quasiment la même proportion que le métro dans la répartition des usagers par moyen de transport. Le nombre de licences délivrées est resté stable pendant 15 ans, augmentant de 20 000 pour atteindre les 38 000 à la fin des années 80 et au début des années 90, parallèlement à une hausse du chômage.

Pendant les crises de 2001-2002, le secteur a subi une baisse d'activité dont il a souffert économiquement. Des procédures

Jeudi 20 septembre (suite)

15:00 LA RÉPONSE SPONTANÉE

Démarches et solutions taxi palliant à l'absence de réponse des pouvoirs publics, usages insolites, taxi clandestin ou informel, taxi service. Solutions qui émergent d'entreprises privées, d'organismes divers, d'associations ou de particuliers hors organisation habituelle des transports sous l'autorité de structures organisatrices de transport. Régulation naturelle de l'usage du taxi, de sa capacité ou sa nature (taxi collectif, taxi moto, petit véhicule, etc.), en fonction des besoins spécifiques.

LE TAXI CLANDESTIN OU L'OFFRE SUR MESURE : UNE EXPÉRIENCE ORIGINALE. CAS DE BATNA (ALGÉRIE)

Farès Boubakour, professeur des Universités, Faculté des sciences économiques et gestion, Université de Batna

ENTREPRENEURS DE LA MOBILITÉ : TAXIS ET MOTOS-TAXIS À RIO DE JANEIRO

Caterine Reginensi, anthropologue, École nationale supérieure d'architecture de Toulouse (ENSAT)

Sarah Wickenburg, étudiante en 5^{me} année d'architecture, ENSAT

L'INTÉGRATION DES MOTOS-TAXIS DANS LE TRANSPORT PUBLIC AU CAMEROUN OU L'INFORMEL À LA REMORQUE DE L'ÉTAT : UNE SOLUTION D'AVENIR AU PROBLÈME DE MOBILITÉ ET DE L'EMPLOI EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Pierre Kamdem, docteur en géographie, Centre de recherches espaces, sociétés, culture (CRESC), Université de Paris 13

Célestin Kaflo, Basile Tatsabong, chercheurs-géographes, Institut national de cartographie (INC), Yaoundé

Louis Marie Diebo, FLSH, département de géographie, Université de Dschang

d'urgence ont été mises en place pour autoriser le paiement différé des amendes reconnues par les propriétaires. Finalement, les montants cumulés étaient si élevés que les demandes de dérogations se sont généralisées. Les autorités ont alors conclu des accords prévoyant la mise en place d'un système pilote de transport solidaire, dans le but de transporter les personnes qui le souhaitent mais qui ne peuvent se le permettre.

Le projet pilote a remporté un franc succès et va pouvoir servir de modèle de développement ultérieur dans le temps et dans l'espace.

Cette procédure a été mise en oeuvre par un comité d'études sur les taxis, au terme d'un processus de négociations avec des associations de consommateurs que nous allons vous décrire, en même temps que les principaux problèmes de mobilité à Buenos Aires.

Une expérience de transport à la demande utilisant des taxis en milieu rural

Jacques Poirson, consultant, association TransAPT, Apt

TransAPT est une expérience de transport à la demande destiné aux personnes âgées et aux enfants en milieu rural. TransAPT a choisi de ne pas acquérir ses propres moyens de transport, mais d'utiliser des taxis, pour un coût inférieur et avec une plus grande souplesse d'exploitation. Le système a bien fonctionné, grâce notamment à un service de réservations efficace. Cependant, en moyenne, sur deux ans, le taux de remplissage moyen s'est établi à 1,5 personne par trajet. Il s'est avéré long et difficile de l'augmenter. Les recettes ont représenté environ 14 % des coûts. Outre son taux de remplissage, le coût d'exploitation de TransAPT a été grisé par le fait que les taxis utilisés étaient basés à 10 km d'Apt, centre de polarité principal des transports effectués.

Le service rendu a été précieux pour ses bénéficiaires, en particulier les personnes âgées. Mais il reste largement déficitaire. Dans le cadre d'une mise en exploitation future, il serait souhaitable de pouvoir réduire son coût en augmentant le taux de remplissage et en utilisant des taxis basés au centre de polarité des transports effectués.

Mise sur pied de 81 taxis pour personnes à mobilité réduite sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale

Michaela Popescu, directrice de la Direction des taxis, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Sabrina Cuypers, assistante

Durant l'année 2002, 5 taxis adaptés au transport des personnes à mobilité réduite ont été mis en circulation sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Les exploitants ont bénéficié de subsides régionaux à concurrence de 12 395 euros. Durant l'année 2003, 6 autres exploitants ont reçu des subventions régionales à concurrence de 14 874 euros. Le nombre de véhicules autorisés pour l'exploitation de taxis en région bruxelloise est limité et fait l'objet d'attribution de licences et plaquettes d'identification. Le nombre maximum de véhicules ordinaires pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées a été fixé à 1 200 et le nombre maximum de véhicules mixtes a été fixé à 100.

À l'initiative du Secrétaire d'État Monsieur Willem Draps, il a été décidé d'attribuer les plaquettes disponibles exclusivement à des exploitants de taxis mixtes. L'attribution des nouvelles autorisations aux candidats exploitants s'est faite selon un ensemble de critères mesurables. Huit critères et leur pondération ont été fixés. Le critère principal porte sur la compatibilité du véhicule avec les spécificités techniques requises au transport des personnes en fauteuil roulant.

Grâce aux taxis mixtes, Bruxelles s'est rendue plus accessible encore aux personnes à mobilité réduite.

► 16:30 pause café

LES SERVICES DES TAXIS COLLECTIFS DANS LES GRANDES VILLES MAROCAINES : UNE ALTERNATIVE AUX DÉFICIENCES DES TRANSPORTS INSTITUTIONNELS

Julien Le Tellier, géographe, post-doctorant du ministère des Affaires étrangères, Centre Jacques Berque pour les études en sciences humaines et sociales (CJB), Rabat

LES TAXIS-MOTOS DANS LES VILLES D'AFRIQUE AU SUD DU SAHARA

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, chercheurs du laboratoire d'économie des transports, Ecole nationale des travaux publics de l'état (ENTPE), Université Lyon 2

Maïdadi Sahabana, chargé d'études à la Communauté urbaine de Douala

16:10 INTÉGRATION TAXI-TRANSPORT EN COMMUN

Dans des villes de plus en plus étendues, où les mobilités s'accroissent, pour des motifs variés, des destinations multiples, à toute heure, l'enjeu pour les autorités locales et les transporteurs, dans le cadre d'une politique de mobilité durable, est de développer un service public de mobilité qui combine, associe et organise l'ensemble des modes : ici, le taxi s'intègre au service, aussi bien sur le plan de l'organisation, de l'information, de la complémentarité, des tarifs, ...

TAXIS COLLECTIFS ET TAXIS MOTOS : UN COUPLE INTERMODAL POUR UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU TRANSPORT URBAIN À LOMÉ

Assogba Guezere, docteur à l'Université de Lomé, chargé des travaux dirigés à l'Université de Kara

16:45 à 18:15 UNE PROFESSION FACE AUX INNOVATIONS

TABLE RONDE ANIMÉE par **Sylvain Allemand**, journaliste

Participants

Aziz Senni, fondateur dirigeant du réseau ATA France, Paris

Geoffrey Riesel, PDG de Radio Taxi Group Ltd, Londres

Cyril Masson, président de City Bird, Paris

Francesc Anglès, vice-président d'Interfacom, Barcelone

Claude Arnaud, directeur innovation, Veolia Transport, Paris

Hubert J. Andela, secrétaire général de l'association hollandaise des propriétaires de taxi (KNV Taxi), président au sein de l'IRU du groupe Taxis et voitures de location avec chauffeur, La Haye

des plus importants, mais ne suffisent plus à couvrir certains déplacements devenus peu rentables car dispersés dans l'espace ou dans le temps.

L'*alternance modale* est un concept efficace pour réduire les encombrements, selon lequel chacun devrait utiliser différents modes de transport en fonction des circonstances. Cependant, pour développer ce concept, il est nécessaire d'améliorer la diffusion des informations concernant les divers modes de transport disponibles, leurs avantages, ainsi que le nivelingement des prix des différents moyens de transport.

Ce principe devrait non seulement s'appliquer aux transports individuels ou collectifs, mais aussi aux taxis, qui répondent souvent mieux aux exigences des usagers, notamment lorsque des améliorations technologiques ou réglementaires permettent de développer de nouveaux modèles d'entreprise autour du service de « taxi collectif ».

Dans le cadre de la mobilité urbaine, nous devrions être amenés à choisir de nouveaux moyens de transport, offrant à leurs usagers de meilleurs services, une longévité accrue ainsi qu'une utilisation des infrastructures plus performante, tout cela en nécessitant moins de subventions.

Vendredi 21 septembre Séance plénière de 9:00 à 10:30

9:00

LE TAXI : UNE PASSERELLE ENTRE TRANSPORT INDIVIDUEL ET TRANSPORT COLLECTIF

José Manuel Viegas

Alors que l'urbanisation s'étend et que les déplacements individuels se différencient de plus en plus, le transport individuel a gagné du terrain dans la recherche de conciliation entre styles de vie et solutions de mobilité. On en voit aujourd'hui les conséquences : encombrements, pollution et intégration plus difficile pour ceux qui ne possèdent pas de voiture. Les transports en commun jouent toujours un rôle

9:30

LES TAXIS : DES TRANSPORTS PUBLICS INTÉGRÉS ET ADAPTÉS

Yngve Westerlund, conseiller principal, MobistikUtveckling, Göteborg

Otto Cazemier, conseiller principal, Mobicom, Zwolle

Le vieillissement des populations occidentales a créé un besoin d'expansion et d'amélioration des services de taxi en tant que mode de transport public accessible et intégré. En Scandinavie, 3 à 4 % de la population a droit à des services spéciaux de transport lourdement subventionnés. En Suède, environ la moitié des revenus de l'industrie du taxi proviennent du secteur public. À Göteborg, les autorités en charge de ces services spéciaux gèrent quelque 1,4 million de trajets par an en fournissant des services de transport coordonnés à l'aide de 80 véhicules spéciaux et de 400 taxis de différentes compagnies privées.

10

Salle 1

PIÈGES ET CONFLITS DE L'INTÉGRATION DES TAXIS DANS LES SYSTÈMES DE MOBILITÉ URBAINE

Rosário Macário, professeur adjoint au département de génie civil et d'architecture à l'Institut supérieur technique de Lisbonne, directeur de Transportes, Inovação e Sistemas (TIS), Lisbonne

LE TAXI, PARTIE INTÉGRANTE DU SERVICE PUBLIC DE LA MOBILITÉ DURABLE

Chantal Duchêne, directrice générale du Groupement des autorités responsables de transports (GART), expert auprès du Conseil de l'Europe, Paris

L'INTÉGRATION DES TAXIS À L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF MAJEUR À SANTIAGO DU CHILI

Oscar Figueroa, économiste, docteur en urbanisme, directeur du programme de magister en développement urbain de l'Institut d'études urbaines de l'Université catholique, Santiago du Chili

LES TAXIS À SHANGHAÏ : UNE VOLONTÉ DE QUALITÉ DE SERVICE

Pan Haixiao, professeur au département d'urbanisme de l'Université de Tongji à Shanghai, directeur de la Chaire universitaire de l'IVM en Chine

► 16:30 pause café

16:45 INTÉGRATION TAXI-TRANSPORT EN COMMUN (suite)

ISTANBUL : DES USAGES INSOLITES QUI QUESTIONNENT LE TAXI EN TANT QUE MODE

Joël Meissonnier, socio-anthropologue, chargé d'enseignement et de recherche, Université Galatasaray, département de sociologie, Istanbul

Aux Pays-Bas, un projet de déplacement en taxi semi-collectif, intitulé RegioTaxi, a été mis en place dans une grande partie du pays pour proposer des services spéciaux ou services de transport médical entre autres. En Suède et au Danemark, les collectivités s'associent aux compagnies de taxi locales pour fournir des services de « transport complémentaire » dans les zones rurales où la demande est trop faible pour un service de bus fixe.

À l'avenir, les systèmes de services spéciaux et de déplacement semi collectif vont se développer en tant que services de liaison vers les réseaux principaux de transport public accessibles à tous. Il restera alors à mettre au point et à tester des systèmes de gestion encore plus perfectionnés et de nouveaux maxi-taxis plus accessibles.

La modernisation de l'industrie du taxi va faire du secteur un acteur des plus importants dans ce nouveau système de transport intégré.

10:00 LA MARCHÉ VERS LES CENTRALES DE MOBILITÉ DANS LES VILLES D'EUROPE

Richard Darbéra

Angélique Almeida, étudiante en master 2 transport et mobilité à l'Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC) et à l'Institut d'urbanisme de Paris (IUP)

Comment faire se rencontrer le taxi et son client ? À l'origine de l'activité, il n'y avait que deux réponses : soit le taxi allait par les rues « en maraude » à la recherche de clients, soit les clients se déplaçaient vers des lieux pré-déterminés où les taxis les attendaient « en station ». Deux techniques, le téléphone, puis le central radio ont révolutionné ce système. Chacune à son tour, elles ont apporté d'importants gains de productivité en réduisant les temps d'attente et les parcours à vide. Une nouvelle révolution est en cours. Internet, les télécommunications cryptées et la localisation par GPS ont commencé à bouleverser l'organisation du secteur des taxis. Grâce à ces techniques, il est maintenant possible à une

centrale de mobilité unique de répondre 24 heures sur 24 à des clients situés à des milliers de kilomètres et de leur trouver immédiatement le taxi qui les servira dans les délais les plus courts compte tenu des conditions locales de trafic.

Les gains de productivité potentiels sont tels que l'offre de services de taxi dans toutes les grandes villes du monde intègre progressivement ces techniques. Elles le font à des rythmes différents et par des cheminements variés qui tiennent à la grande diversité des conditions locales.

►10:30 pause café

10:45

L'INTÉGRATION DES TAXIS DANS LES TRANSPORTS URBAINS : UN ENJEU POUR UNE POLITIQUE DES MOBILITÉS DURABLES

TABLE RONDE ANIMÉE par **François Ascher**, professeur à l'Université Paris 8, président du Conseil scientifique et d'orientation de l'IVM

Les transports collectifs, appelés *mass transit* en Amérique du nord, sont particulièrement bien adaptés aux transports massifiés dans les zones denses, mais ils ont du mal à suivre, à un coût raisonnable, l'évolution des modes de vie, horaires décalés, habitat dispersé, etc.

Abandonner le marché des heures creuses et des bouts de ligne ne ferait cependant qu'accélérer le mouvement vers la motorisation individuelle, qui à son tour réduirait la demande sur les lignes actuellement rentables économiquement, et à terme, ne ferait qu'isoler encore plus ceux qui, pour des raisons diverses, n'ont pas accès à la motorisation individuelle.

Conscients de ces problèmes, des autorités organisatrices et des exploitants ont mis en œuvre des solutions qui utilisent les taxis comme compléments des transports collectifs dans les zones et les périodes où l'exploitation de véhicules de grande capacité est trop déficitaire. Intégrer les taxis à l'offre de transports collectifs n'est cependant pas toujours simple dans la mesure où ces deux activités ont une structure industrielle et une culture professionnelle radicalement différentes./...

17:45 À 18:30 DE PAR LE MONDE...

LE TAXI-AUTO, UN MODE DE TRANSPORT URBAIN EN RÉGRESSION DANS LES VILLES DE L'AFRIQUE CENTRALE ET DE L'OUEST : LE CAS DE LA VILLE DE GAROUA AU CAMEROUN
Abdoukarim Sadou

RÔLE ET AVENIR DU TAXI COLLECTIF À PONDICHÉRY (INDE DU SUD) DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Jeanne Riot, master 2 recherche, laboratoire Identité et connaissance des territoires et des environnements en mutation (ICOTEM), Université de Poitiers

RÉFORMER LE CONTRÔLE TECHNIQUE
ET LA GESTION DES LICENCES

Mark Van Horck, directeur général SGS Auto Sécurité France

11

Salle 1

GUERRE DES TAXIS ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS INFORMELS EN AFRIQUE DU SUD
Roland Lomme, chaire de transport et logistique, Conservatoire national des arts et métiers (CNAM), Paris

Vendredi 21 septembre

DE NOUVELLES RÉPONSES (suite)

10:45

LA RÉPONSE TECHNOLOGIQUE

Internet, télécommunications, géolocalisation par GPS, un éventail sans cesse élargi de technologies à des coûts toujours plus bas rend possible de nouveaux services de transports à la demande tel qu'un taxi collectif dont l'itinéraire serait adapté et optimisé en .../...

.../... La table ronde présentera des expériences concrètes, avec leurs enjeux en termes de politiques urbaines, discutera des conditions de leur succès et ébauchera des perspectives d'avenir en tenant compte des acquis du colloque.

Participants

Chantal Duchène, directrice générale du Groupement des autorités responsables de transports (GART), expert auprès du Conseil de l'Europe, Paris

Oscar Figueroa, économiste, docteur en urbanisme, directeur du programme de magister en développement urbain de l'Institut d'études urbaines de l'Université catholique, Santiago du Chili

René de Beer, directeur des opérations, Veolia Transport Nederland

Alexio Picco, chef de projets, Mobilità e Infrastrutture, Gênes

Nicholas Hanley, chef d'unité communication et gouvernance, direction générale environnement, Commission européenne, Semaine européenne de la mobilité durable

Marcos Perestrello, vice-président du Conseil municipal de la Ville de Lisbonne

Michel Delebarre, Président du Comité des Régions de l'Union européenne

Séance plénière

12:15

QUELLES PERSPECTIVES D'AVENIR

POUR LE TAXI ?

**COMMENT CONTRIBUER À SON
DÉVELOPPEMENT ?**

DISCUSSION GÉNÉRALE en présence de

**Michel Delebarre, Marcos Perestrello,
François Ascher, Richard Darbéra,
José Manuel Viegas, Xavier Fels
et l'ensemble des participants**

► 12:45 déjeuner

12

Salle 1

.../... temps réel pour satisfaire la demande au fur et à mesure qu'elle s'exprime. Ces possibilités nouvelles contribuent à transformer profondément aussi bien l'exercice de la profession que les différents usages du taxi.

**LES TAXIS : UN OUTIL PERTINENT POUR LE
TRANSPORT À LA DEMANDE DYNAMIQUE À
GRANDE ÉCHELLE**

Robert Clavel, chargé de projets sur les transports innovants, Centre d'études sur les réseaux, le transport et l'urbanisme (CERTU), Lyon

**PARATAXI ! OU COMMENT RÉPONDRE AUX
NOUVELLES ATTENTES EN DÉVELOPPANT LES
TRANSPORTS À LA DEMANDE**

James Michael Cooper, directeur de recherches, directeur du groupe d'études sur les taxis, Institut de recherches sur les transports (Tri), Université Napier, Edimbourg



**MISE EN PLACE DE SERVICES DE TRANSPORT
FLEXIBLES : LEÇONS ET CONSEILS D'INTÉGRATION**

John D. Nelson, professeur de sciences du transport, Centre de recherches sur les transports, Université d'Aberdeen

**ÉVALUATION DES SYSTÈMES DE TAXIS COLLECTIFS
À L'AIDE DE SIMULATIONS ÉVÉNEMENTIELLES**

Eugénie Lioris, doctorante (CERMICS-ENPC) et Institut national de recherche en informatique et en automatique (INRIA), Paris

Arnaud de la Fortelle, chercheur au CAOR de l'École des mines de Paris et à l'INRIA-Rocquencourt (projet IMARA), Paris

Guy Cohen, professeur à l'Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC), membre du Centre d'enseignement et de recherche en mathématiques et calcul scientifique (CERMICS), responsable de l'équipe Optimisation et Systèmes, Paris

LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DES TAXIS (TAXITRONIC)
Francesc Anglès, vice-président d'Interfacom, Barcelone

COMITÉ SCIENTIFIQUE DU COLLOQUE

Richard Darbéra, directeur scientifique du colloque,
chercheur au Centre national de la recherche scientifique
(CNRS), Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS),
enseignant à l'Institut d'urbanisme de Paris (IUP), Université Paris12

José Manuel Viegas
professeur à l'Institut supérieur technique de Lisbonne,
président de la société Transportes Inovaçao e Sistemas (TIS.pt),
membre du Conseil scientifique et d'orientation de l'IVM

François Ascher
professeur à l'Université Paris 8,
président du Conseil scientifique et d'orientation de l'IVM

Nicole Sechet
membre du Comité de pilotage de l'IVM,
pilote du projet taxi

Mireille Apel-Muller
déléguée générale de l'IVM

Annick Mallardeau
coordinatrice du projet Taxi

Angélique Almeida
assistante du directeur scientifique,
étudiante en transport et mobilité à l'École nationale des ponts
et chaussées (ENPC) et à l'Institut d'urbanisme de Paris (IUP)

LES TAXIS DU FUTUR : PRÉSENTATION
DES DÉMONSTRATEURS
Jean-Christophe Riat (*Navigation, Communication, Multimédia*),
Christophe Cella (*Animation et Synthèse Démonstrateurs*,
PSA Peugeot Citroën/Direction de la Recherche et de l'Innovation Automobile)

CONCOURS DE DESIGN TAXI-STAND :
PRÉSENTATION DES TRAVAUX DE L'ÉQUIPE
LAURÉATE
Projet BETi - André João Matias de Sousa,
Ana Rita Silva, Emanuel Moita, étudiants à la Faculté des
Beaux Arts de l'Université de Lisbonne

ENTRE INNOVATION, OCCASIONS MANQUÉES ET
BLOCAGES, UNE HISTOIRE DES TAXIS PARISIENS AU
COURS DE LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE
Mathieu Flonneau, maître de conférences en histoire contemporaine,
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Centre d'Histoire Sociale du XX^e siècle



L'IVM REMERCIE POUR LEURS CONTRIBUTIONS :

Institut GfK

L'enquête a été réalisée par l'**Institut GfK**, dans le cadre d'un partenariat avec l'Institut pour la ville en mouvement.

GfK, 4^{ème} groupe mondial d'études de marché et de conseil en marketing, est un acteur majeur au sein des études ad hoc, les panels distributeurs et consommateurs, les mesures d'audience et les métiers de la santé. Actif dans 63 pays et fort de près de 8 000 collaborateurs, GfK offre à ses clients une expertise études solide, une culture internationale et un consulting à forte valeur ajoutée pour prendre les bonnes décisions marketing.

GfK Custom Research France, spécialiste des études ad hoc internationales, soutient l'Institut pour la ville en mouvement en menant une étude quantitative online internationale (Amsterdam, New-York, Londres, Paris, Lisbonne) afin de déterminer la place actuelle et à venir du taxi dans les déplacements urbains et face aux autres modes de transport privés et collectifs.

Veolia Transport

Depuis 1876, **Veolia Transport** met son savoir-faire en gestion de mobilité au service des collectivités locales qui lui confient leurs réseaux de transport. Ses priorités – qualité du service, amélioration de la rentabilité – sont celles de ses clients. Ses préoccupations – confort, sécurité et fluidité des trajets – reflètent celles des utilisateurs. Sa vocation est donc de se positionner en industriel de la mobilité, c'est-à-dire en expert soucieux d'accompagner le développement économique durable des territoires qu'il dessert.

Pour accompagner l'évolution de la demande de transport, Veolia Transport organise également des services de transport à la demande, permettant à tous ses clients, dont notamment les personnes à mobilité réduite, de bénéficier d'une offre de transport adaptée et complémentaire à celle des lignes régulières, dans les territoires ou aux horaires où n'existe aucune solution de transport. Les taxis sont des partenaires de premier plan pour la réalisation de ce type de services.

14

Peugeot, Citroën

Peugeot et **Citroën** ont conçu, sur des véhicules de leurs gammes, deux démonstrateurs équipés de matériels technologiques de pointe qui présentent plusieurs services qui pourraient être mis à la disposition des passagers des taxis dans un avenir proche. Ces « taxis du futur » seront à la disposition des visiteurs pendant toute la durée du colloque.

L'IVM, LABORATOIRE DES MOBILITES URBAINES

Un réseau de partenaires, accélérateur d'idées, d'expériences, de projets, de savoirs

Lancé par PSA Peugeot Citroën en juin 2000, l'Institut pour la ville en mouvement souhaite contribuer à l'émergence de solutions innovantes pour les mobilités urbaines.

Il associe des représentants du monde de l'entreprise à des chercheurs et des universitaires, mais aussi à des acteurs de la vie culturelle et associative, et à des villes, autour de recherches-actions, de projets réalisés en commun.

Il s'est donné pour mission de tester des solutions concrètes, de permettre les comparaisons internationales, de recenser les approches urbanistiques et architecturales les plus originales, de mobiliser des experts et des compétences pluridisciplinaires, de diffuser les connaissances et de sensibiliser l'opinion à l'enjeu que représentent les mobilités pour les sociétés contemporaines.

Un besoin fondamental : le mouvement

Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu aujourd'hui indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la famille, à la santé passent ainsi par une sorte de droit « générique » qui commande tous les autres : le droit à la mobilité.

Permettre à toutes les catégories de la population de se déplacer en toute liberté, d'accéder aux équipements et aux services urbains, aux lieux d'emplois, travailler à la compatibilité et à la complémentarité des divers modes de transports collectifs et individuels, accroître l'autonomie, le confort, le plaisir, la qualité environnementale et la sécurité de chacun et de tous dans la ville: autant de défis pour notre société, de solutions nouvelles à trouver.

La Chaire internationale de l'IVM

Les phénomènes liés à la mobilité urbaine passent les frontières. Urbanistes, géographes, sociologues, ethnologues ou économistes... Partout dans le monde, des études sont menées par des experts qui scrutent leur portée. Pour mieux connaître leurs travaux, et permettre le développement des échanges internationaux, l'IVM a créé une Chaire, en juin 2001, avec l'École doctorale ville et environnement de la Cité Descartes à Marne la Vallée en Région parisienne. Cette chaire est animée par un comité scientifique et présidée par Jean-Pierre Orfeuil, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris. Destinée en priorité à un public de chercheurs et de professionnels, la Chaire a pour vocation de :

- faciliter les échanges universitaires à l'échelle internationale sur des thématiques portées par l'Institut : la mobilité comme valeur, les nouvelles tendances dans les transports urbains ou encore l'aide à la mobilité

- susciter et animer des réflexions et des débats sur les mobilités

- diffuser des études et des recherches contribuant à inventer des solutions nouvelles

Chaque année, un séminaire international explore des questions de société, en faisant dialoguer chercheurs et professionnels dans une optique transdisciplinaire.

Informations, articles, programmes :

www.ville-en-mouvement.com
www.city-on-the-move.com

Institut pour la ville en mouvement
10 rue des Halles - 75001 Paris - France
e-mail : vilmouv@vilmouv.com

Festival Taxi :

www.festivaltaxi2007.com
www.myspace.com/festivaltaxi
e-mail : festival.taxi@gmail.com

Colóquio internacional científico e técnico

no âmbito da semana europeia da mobilidade

Lisboa, 20 e 21 de Setembro de 2007
Fundação Calouste Gulbenkian

organizado pelo IVM - Institut pour la ville en mouvement (Instituto para a cidade em movimento)

com o alto patrocínio de
Jacques BARROT,
Vice-presidente da Comissão europeia

16

Michel DELEBARRE,
Presidente do Comité das Regiões da União europeia

em parceria com
a Veolia Transport, a Câmara Municipal de Lisboa,
o Instituto GfK, a TAP, o jornal Metro

com o apoio da
Fundação Calouste Gulbenkian

Fundação Calouste Gulbenkian
Avenida de Berna, 45A - 1067-001 Lisboa
Metro: Praça de Espanha ou S. Sebastião – Autocarros: 16, 18, 26, 42, 46, 51, 56



UNIÃO EUROPEIA



Comité das Regiões



VEOLIA
TRANSPORT



GfK



ciao! TAP
TAP PORTUGAL



metro



O táxi, solução de futuro na mobilidade urbana

Amarelo em Nova Iorque, branco em Casablanca, preto em Londres. Em Lisboa predomina o bege por imposição municipal. Em Pequim, os utilizadores foram convidados a escolher e na falta de entendimento optou-se por duas cores. A sua dimensão e aparência variam de cidade para cidade, de país para país mas o serviço é eficaz e igual em todo o lado: rápido, confortável e económico em espaço e energia. O táxi está adaptado aos estilos de vida urbanos que obrigam a deslocações cada vez maiores, em horários muitas vezes irregulares. O táxi representa nesses casos um compromisso excelente entre o transporte individual e o transporte colectivo.

Porém, tem sido difícil identificar um modelo social e económico eficaz que permita o desenvolvimento e afirmação do táxi, entalado entre o transporte privado que absorve parte do orçamento familiar e o transporte colectivo, principal beneficiário dos apoios estatais.

Através da realização de um colóquio internacional sobre as inovações técnicas, organizacionais e institucionais relacionadas com o táxi, um inquérito realizado em diversas metrópoles sobre o novo papel do táxi na mobilidade urbana, e um festival do táxi com eventos culturais que pretendem reunir os profissionais e o grande público, o Instituto para a cidade em movimento procura colocar em destaque e evidência o potencial do táxi enquanto meio de transporte...

Colóquio Internacional

O colóquio é dirigido aos profissionais, especialistas em transportes urbanos, investigadores e decisores políticos das cidades. Pretende-se, através da abertura das fronteiras entre disciplinas e de uma abordagem inovadora e prospectiva, trocar experiências e fazer emergir novas ideias para a promoção da mobilidade sustentável e mais ajustadas aos estilos de vida nas cidades contemporâneas, em que o táxi poderá desempenhar um papel importante. Aí serão analisados os factores que inibem o desenvolvimento dos serviços de táxi, avaliado o potencial deste meio de transporte e propostas pistas técnicas, sociais, organizacionais e económicas...

Como modo de deslocação urbano, o transporte individual apresenta múltiplas vantagens, mas também sérios inconvenientes que em muitos casos se revelam inibidores. É geralmente mais confortável do que os transportes colectivos, oferece um serviço porta-a-porta e permite transportar objectos pesados ou volumosos. Em zonas de reduzida densidade populacional e fora das horas de ponta, o automóvel pode mesmo ser mais eficiente do que o transporte colectivo. Mas entre os seus inconvenientes é notória a dificuldade de estacionar nas zonas densas e nas proximidades das grandes interfaces de transportes. O transporte particular pressupõe ainda a carta de condução, condições para conduzir e um veículo à disposição, condições difíceis de cumprir para quem é menor de idade, demasiado idoso ou demasiado pobre para poder ter o seu próprio carro.

O táxi não tem nenhuma destas limitações, mantendo no essencial as vantagens do transporte individual e acrescenta-lhe o facto do utilizador não ter necessidade de procurar estacionamento ou de conduzir. O seu mercado potencial é considerável, para os serviços porta-a-porta em áreas de difícil estacionamento, para o transporte de pessoas temporária ou permanentemente impossibilitadas de conduzir, e para o transporte em zonas ou horários em que a oferta de transportes colectivos seja reduzida.

Para questões comuns, uma diversidade de soluções

Em todos os países as necessidades de transporte a pedido, ou seja, o mercado potencial do táxi, irão necessariamente crescer sob o efeito combinado da evolução demográfica, das alterações dos estilos de vida das pessoas e da extensão crescente das áreas urbanas.

No entanto, e apesar de um crescimento da procura dos serviços do táxi e do desenvolvimento tecnológico que pode tornar estes serviços cada vez menos onerosos e mais diversificados, verifica-se que as suas potencialidades tardam a afirmar-se.

A principal razão é a difícil adaptação dos enquadramentos jurídicos e regulamentares desta actividade. A isto junta-se a relativa indiferença dos poderes públicos que elegem como prioridades de acção (e de financiamento) outros meios de transporte.

Os entraves ao desenvolvimento dos serviços de táxis são diferentes de país para país e por vezes mesmo de cidade para cidade. Nos diferentes contextos têm sido desenvolvidas experiências originais, ricas de ensinamentos, quer as bem sucedidas quer as que resultaram em fiasco.

Através de comunicações, mesas redondas e testemunhos de experiências, serão abordadas especialmente os seguintes tipos de inovação:

- novas utilizações e novos requisitos do público
- inovações: serviços, novas tecnologias e novas organizações
- desafio para as cidades: integração dos táxis no serviço público de mobilidade

Uma trintena de intervenientes abordará questões sobre a profissão, as novas procuras, as respostas organizadas e espontâneas, as respostas tecnológicas e a integração do táxi com os transportes colectivos.

Auditório

Conferências e mesas redondas

**Quinta-feira,
20 de Setembro**

Sessão plenária das 9:00 às 11:00

9:00

Abertura oficial do colóquio

Xavier Fels, Secretário Geral do Institut pour la ville en mouvement

Ana Paula Vitorino, Secretária de Estado dos Transportes (sob reserva)

9:15

Introdução

A PROBLEMÁTICA DO TÁXI: ENTRE O TRANSPORTE INDIVIDUAL E O TRANSPORTE COLECTIVO REQUISITOS CRESCENTES, RESPOSTAS ALARGADAS

Richard Darbéra, Director Científico do Colóquio

Investigador no Centro Nacional de Investigação Científica (CNRS), Laboratório das Técnicas, Territórios e Sociedades (LATTS), professor no Instituto de Urbanismo de Paris (IUP), na Universidade Paris 12

Os inquéritos mostram-nos bem, os clientes atribuem ao táxi como modo de transporte urbano as mesmas qualidades que ao transporte individual. Ele é também o modo de deslocação preferido para um grande número de motivos quando os transportes colectivos oferecem um serviço mediocre ou deficiente e os cidadãos não podem conduzir uma viatura sua.

Nos países da OCDE, as necessidades de transporte a pedido, ou seja, o mercado potencial dos táxis, irão necessariamente crescer sob o efeito combinado do envelhecimento da população, da fragmentação das unidades familiares e do espraiar das manchas urbanas.

Nos países em desenvolvimento, onde os serviços de transporte colectivo têm dificuldade em acompanhar o crescimento urbano muitas vezes anárquico, a maior parte da população – sem posses para possuir um carro particular – usa diferentes tipos de táxis, alguns deles ilegais, para determinados fins. De forma a responder eficazmente a esta procura, o serviço de táxi toma formas muito diferentes, desde a moto-táxi ao táxi colectivo.

Porém, a multiplicidade de respostas não está confinada aos países em desenvolvimento. No Reino Unido e na maior parte dos países que aligeiraram a regulamentação da actividade dos táxis, algumas inovações espantosas surgiram no mercado. Noutros países europeus, foram aparecendo novos serviços que se esgueiram entre as malhas duma regulamentação esclerosada, como é o caso em Paris com as moto-taxis e as navettes dos aeroportos.

9:45

TÁXI E URBANIDADE

Jacques Lévy, Professor de geografia e ordenamento do território na Escola Politécnica Federal de Lausanne, Director do Laboratório Chôros

O táxi é um dos modos mais interessantes de transporte numa visão global de mobilidade. Combina muitas das vantagens das deslocações pedonais, do transporte público e do transporte individual. No entanto, nas grandes cidades de países desenvolvidos sofre de duas desvantagens, que vêm dificultar a percepção e exploração das suas vantagens. Do lado da oferta, várias cidades assistem ao enfraquecimento da rede de táxis devido ao tipo de empresas que prestam este serviço e ao modelo económico adoptado que se revela ineficiente e demasiado regulamentado. Do lado da procura, devido à forte conotação “aristocrática”, o táxi foi excluído, em meados do século XX, do sistema público de transportes pelos decisores políticos. Em ambos os casos – enquanto actor .../...

Sala 1

Estudos de Caso

**Quinta-feira,
20 de Setembro**

UMA NOVA PROFISSÃO PARA NOVAS PROCURAS?

**11:00
A PROFISSÃO**

A razão pela qual os motoristas de táxi têm sido um fonte de inspiração para a literatura policial e o cinema deriva do facto desta ser uma profissão diferente: uma profissão de movimento, da noite, de encontros fortuitos... No actual período de transformações, que novas competências se esperam dos motoristas de táxi? Que critérios usar para escolher os seus clientes, identificar os percursos mais seguros? Que relacionamento com os outros utentes do espaço público? Quais os obstáculos que encontra no exercício da sua profissão?

A NOITE NAS METRÓPOLES: TEMPO SONHADO DO TÁXI, TEMPO DO TÁXI SONHADO. A NOITE ESQUECIDA DOS TÁXIS PARISIENSES

Yves Jouffe, Sociólogo do Laboratório Cidade, Mobilidade e Transportes (LVMT), Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), Instituto Nacional de Investigação em Transportes e Segurança nos Transportes (INRETS), Universidade de Marne la Vallée (UMLV), Paris

.../... de uma política de transporte – a estratégia para o táxi implica um forte envolvimento do poder político. É aos decisores que cabe identificar e satisfazer as necessidades dos cidadãos e adoptar um modelo correspondente de mobilidade e de urbanidade. Isto implica incluir o táxi na discussão pública sobre os transportes, com um papel de primeira linha. Nesta perspectiva, esta comunicação será focada na identificação da contribuição do táxi no quadro de uma orientação geral favorável a uma urbanidade assumida, o que implica uma atenção especial para os espaços públicos e para as “métricas públicas”, que não são mais que o corolário lógico daquela orientação.

10:15

O PÚBLICO DOS TÁXIS: USOS E NOVOS REQUISITOS OS TÁXIS DE LONDRES, LISBOA, PARIS, AMSTERDÃO E NOVA IORQUE – INQUÉRITO REALIZADO JUNTO DE 2 016 CLIENTES

INQUÉRITO APRESENTADO por Nicolas Cardon, Director de Clientes Departamento Automóvel, GfK Custom Research France, Paris

O GfK Custom Research France, em parceria com o IVM, levou a cabo um estudo quantitativo internacional online (Paris, Londres, Nova-Iorque, Amsterdão e Lisboa) junto de 2 016 clientes e clientes potenciais do táxi.

Numa época em que o poder público procura diminuir fortemente a utilização dos automóveis nos centros das cidades, o táxi surge de forma espontânea como um dos modos de transporte mais adaptados às deslocações urbanas, devendo por isso intensificar-se a sua utilização. Para acompanhar esta reflexão, os resultados do estudo GfK permitirão fazer o balanço preciso do lugar que o táxi ocupa nas deslocações urbanas, determinar, a partir desse posicionamento, os incentivos necessários para favorecer o desenvolvimento da sua utilização e por fim identificar qual o campo de intervenção do poder público para tornar o táxi um modo de transporte capaz de responder melhor às necessidades dos cidadãos.

► 10:45 pausa para café

11:00 AS NOVAS PROCURAS EMERGENTES

MESA REDONDA ANIMADA por **Jérôme Monnet**,

Professor do departamento de geografia e ordenamento do território da Universidade de Toulouse-Le Mirail, professor e investigador no Instituto Francês de Urbanismo (IFU)

Primeiro contacto para os visitantes de uma cidade chegados em avião ou comboio, solução de recurso para o noctívago, o táxi desempenha funções muito diversas e muitas vezes indispensáveis. Além disso, os novos hábitos de consumo e de mobilidade urbana e os imperativos democráticos e ambientais exigem o desenvolvimento de novos serviços neste modo e dos modelos económicos que os suportem. Os táxis poderão oferecer serviços originais e inovadores para os turistas, para as pessoas com mobilidade reduzida, as crianças, os cidadãos ricos ou pobres, os clientes de hotéis ou ainda o transporte de pacotes ou objectos pesados, etc.

Participantes

Nicolas Cardon

Joël Meissonnier, Socio-antropólogo, professor e investigador no Departamento de Sociologia da Universidade de Galatasaray em Istambul

Caroline Dupuis, Chefe de Divisão de transportes, estradas e deslocações da Cidade de Paris

Howard Luke, Director estratégia, Agência dos Transportes Públicos, Londres

Matthew Daus, Presidente da Comissão de Taxis e Limousines, Nova Iorque

Yang Guoping, Administrador, grupo de companhias Xangai Dazhong Xangai

Engº Ferreira da Cunha, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), Lisboa

12:15 DISCUSSÃO

► 12:30 almoço

20

Sala 1

A INTEGRAÇÃO DOS TÁXIS EM BUENOS AIRES VISTA POR UM SINDICATO

Claudio Palmeyro, Director Geral dos Transportes da cidade autónoma de Buenos Aires

MOTO-TÁXI E INSEGURANÇA URBANA NO NORTE DOS CAMARÕES, O CASO DA CIDADE DE NGAOUNDÉRÉ

Abdoukarim Sadou, Estudante de doutoramento, Departamento de História, Faculdade de Artes e Ciências Humanas da Universidade de Ngaoundéré

11:30 NOVAS PROCURAS

Quem é que usa o táxi? Para que motivos? Em que ocasiões? A que horas? Porquê? Pessoas com mobilidade reduzida, crianças que se deslocam para a escola em zonas rurais, pessoas idosas, moradores em áreas mal servidas pelo transporte público, noctívagos... Que novos mercados podem estas novas mobilidades oferecer aos táxis?

POTENCIAL DE MOBILIDADE QUOTIDIANA DUMA POPULAÇÃO ENVELHECIDA: POTENCIAL DE NOVOS MERCADOS DO “TRANSPORTE A PEDIDO”

Virginie Dejoux, Estudante de doutoramento no INRETS, Paris

Jimmy Armoogum, Engenheiro no Departamento de Economia e Sociologia do Transporte (DEST), programa Methods for european surveys of travel behaviour (MEST), Instituto Nacional de Investigação em Transportes e Segurança de Transportes (INRETS), Paris

Yves Bussière, Professor Catedrático de Urbanização, Cultura e Sociedade (UCS), Instituto Nacional de Investigação Científica (INRS), Universidade do Quebec, Professor Associado do Departamento de Geografia, membro do Centro de Investigação de Transportes (CRT) da Universidade de Montréal

Jean-Loup Madre, Director de Investigação do Departamento de Economia e Sociologia do Transporte (DEST), responsável científico do programa MEST e do programa Technologies for European surveys of travel behaviour (TEST), Instituto Nacional de Investigação de Transportes e Segurança dos Transportes (INRETS), Paris

Quinta-feira, 20 de Setembro (cont.)

Sessão plenária das 14:00 ás 15:00

14:00

A MUTAÇÃO NOS TRANSPORTES URBANOS E NOS TÁXIS

Georges Amar, responsável pela Unidade de Prospectiva e Desenvolvimento da inovação na RATP, operador dos transportes urbanos de Paris

A mobilidade (urbana) está a crescer, a ritmos e em aspectos (número ou extensão das deslocações) bastante diversificados, mas a sua evolução não é "sustentável". Ao mesmo tempo que ela cresce, a mobilidade está a mudar de natureza: está tornar-se cada vez mais individualizada e comunicativa. Os espaços-tempo da mobilidade tornam-se lugares privilegiados de interacção social e económica. Perante estas mudanças, "as soluções de transportes do Século XX" revelam-se em boa parte inadaptadas.

É por isso que a esfera da mobilidade urbana é uma daquelas em que se assiste e assistirá nas próximas décadas a dinâmicas intensas de inovação, alimentadas por grandes avanços científicos e tecnológicos, estimulados pelas pressões de natureza ambiental e económica. Mas elas são também – e é aqui que se encontra o essencial – possibilitadas por uma verdadeira renovação dos conceitos.

Estamos prestes a assistir a uma evolução nos transportes, comparável ao que vem acontecendo com as tecnologias de informação: o hardware e a potência de cálculo deixaram de ser os únicos factores críticos do desempenho, tendo cedido um lugar crescente para a afirmação do software nas mais diversas formas.

No mundo de transportes assiste-se a uma mutação conceptual numa das suas noções fundamentais, a de modo de transporte. Trata-se da revolução da transmodalidade, que se aplica tanto ao transporte individual como ao transporte público. O táxi apresenta-se como um elemento estimulador da mutação dos transportes urbanos.

14:30

MELHORAR OS TRANSPORTES PÚBLICOS PELA INTEGRAÇÃO DO TÁXI

Ronald J. Hartman, Vice-presidente, Veolia Transportation, Silver Spring, Nova Iorque
Director profissão transporte a pedido, Veolia Transport, Paris

A Veolia Transport é uma das principais empresas mundiais de operadores de transporte público. Ao serviço de mais de 5000 aglomerações urbanas, a Veolia Transport gere não apenas redes de autocarros, de caminho de ferro, metro, ferries, etc. como desenvolve também soluções de mobilidade à medida nos casos em que o transporte colectivo não representa uma solução atraente, não seja rentável ou se mostre mesmo inviável.

Neste quadro, as parcerias com empresas de táxis permitem-nos propor soluções de transporte público atraentes, principalmente fora das horas de ponta, nas zonas de procura reduzida e para as pessoas com mobilidade reduzida. Frequentemente, estes serviços de "procura reduzida" complementam a nossa oferta dos serviços regulares de transporte público, pois fazem a ligação dos passageiros à rede central de transportes (comboios, metro, autocarros).

As companhias de táxis são as melhor colocadas para responder a estes requisitos particulares. Os táxis dão em particular a possibilidade de se deslocar a todos as pessoas com mobilidade reduzida. Em todo o mundo começamos a assistir ao aparecimento de serviços especializados e adaptados. Pelo seu lado a Veolia Transport tem desenvolvido instrumentos e competências para servir de intermediador entre autoridades, os passageiros e as companhias de táxis ou de outros modos de transporte, recebendo os pedidos de serviço por via telefónica, organizando os trajectos e transmitindo as especificações dos serviços necessários às diferentes companhias. De modo a assegurar um serviço de qualidade e em tempo real, indispensável nesta actividade, a Veolia Transport equipou-se de centros de chamadas com alto rendimento, de equipamentos e software de última geração e do know-how necessário para responder às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.

Para a Veolia Transport as companhias de táxis são portanto vistas como parceiros privilegiados.

NOVAS RESPOSTAS

11:40

RESPOSTA ORGANIZADA

Autoridades locais, empresas de transportes e também o meio associativo têm vindo a preparar-se para responder às novas necessidades. Estas organizações estão a recorrer ao táxi, para conseguir responder a procura específicas: a extensão de linhas regulares do transporte público fora das horas de ponta ou em zonas de baixa densidade, transporte de crianças e alunos em zonas rurais, pessoas com mobilidade reduzida... Atendendo às suas características, este público tem necessidades que nem sempre coincidem com os serviços tradicionais...

ACESSO AO TÁXI: SATISFAZER NECESSIDADES DAS PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA E DOS IDOSOS

Ann Frye, Consultora Independente e co-directora do grupo de trabalho do Táxi para a União Internacional de Transportes Rodoviários (IRU)

Philip Oxley, Consultor, autor do relatório, consultor da IRU e da Conferência europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) sobre o acesso aos serviços do táxi

Marc Billiet, IRU, Delegação Permanente junto da União Europeia

Mary Crass, Administradora Principal, Divisão de Política de Transportes, CEMT, Paris

Donald Macdonald, Responsável pelas normas de engenharia e da política de transportes em autocarros, Ministério dos Transportes do Reino Unido

TÁXIS ACESSÍVEIS: UM NOVO CONCEITO A DESENVOLVER

Carlos Pereira, Chefe da Divisão de Estudos, Projectos e Estatísticas do SNRIPD, Instituto Nacional de Reabilitação, Lisboa

► 12:30 almoço

15:00 INOVAÇÕES NOS SERVIÇOS DE TÁXI

SESSÃO ANIMADA por José Manuel Viegas, Professor do Instituto Superior Técnico de Lisboa, Presidente da TIS.pt, Transportes, Inovação e Sistemas, Lisboa

A actividade dos táxis é frequentemente regida por um quadro regulamentar muito desfasado da realidade económica. Nestas circunstâncias, a abertura da actividade às novas procura implica por em causa as regras do jogo, muitas delas bastante antigas. Aqueles que têm investido financeiramente e psicologicamente no negócio submetido a essas regras arriscam-se a ser lesados com a mudança. São vários os exemplos de novos projectos que nunca viram a luz do dia por colocarem em causa o status quo existente. Porém, adiar as reformas necessárias apenas agrava os desequilíbrios e torna o processo de mudança cada vez mais perigoso e mais oneroso para todos.

Há, no entanto, exemplos numerosos de novos serviços e de reformas introduzidas com sucesso. Alguns deles serão descritos e discutidos nesta sessão, bem como casos de reformas que não chegaram ao fim, identificando as razões para a sua não implementação.

Novas missões para os táxis em meio urbano

Brad Whittle, Vice-Presidente Sénior, Veolia Transportation, Veolia Transportation on Demand Colorado Cab Company, LLC, Denver

A Yellow Cab opera actualmente um conjunto de serviços sob contrato com o Governo para o transporte de idosos, pessoas de mobilidade reduzida e alunos das escolas.

Para além disso, em conjunto com a empresa local de transportes públicos regulares a Yellow Cab opera dois programas. Quando um cliente dos transportes colectivos na zona central da cidade tem de ficar a trabalhar até mais tarde ou tem de sair inesperadamente cedo, esse cliente pode aceder a um programa pelo qual a Yellow Cab o leva até ao seu destino. Um outro programa complementa com táxis as rotas dos veículos adaptados para passageiros de mobilidade reduzida sempre que se trate de rotas mal ajustadas aos padrões típicos daquele serviço.

O táxi, instrumento de redução do congestionamento em Bombaim

Bina C. Balakrishnan, consultor, Planeamento e Engenharia de Transportes, Bombaim

Em Bombaim, o táxi está muito enraizado em todos os segmentos da sociedade. Durante as horas de ponta, muitas das viagens são feitas de táxi, apesar de os táxis na cidade terem mais de 20 anos, não estarem em bom estado e não disporem de ar condicionado, e a qualidade do serviço ser bastante baixa. Entretanto surgiu uma nova classe média que pretende melhores condições de transporte e passou a utilizar o próprio carro, apesar de isso implicar maiores custos em termos de tempo e combustível.

Bombaim está a tentar transformar o táxi num instrumento de descongestionamento, tornando o transporte de massas mais aceitável, os táxis mais confortáveis e fiáveis com serviços de melhor qualidade, convidando a população a deixar o carro em casa e a apanhar um táxi até à estação ferroviária. Os táxis antigos estão a ser substituídos por novos veículos, já equipados com ar condicionado e com um sistema de gestão da procura pelos operadores. Para tornar a utilização do táxi mais acessível aumentou-se o preço do estacionamento e reduziu-se o espaço de circulação disponível para o transporte individual.

Novas necessidades, novos serviços: contexto e exemplo de uma experiência piloto

Andrés Borthagaray, Director Executivo do Plano Estratégico da cidade de Buenos Aires

Julio F. Rearte, regulador dos serviços públicos da cidade de Buenos Aires

Buenos Aires tem uma elevada concentração de táxis que realizam um milhão de viagens por dia, um valor próximo do registado pelo metro. O número de licenças permaneceu estável ao longo de 15 anos, até que, entre o final dos anos 80 e início dos anos 90, o número subiu de 20 000 para 38 000, fruto do crescimento do desemprego.

Quinta-feira, 20 de Setembro (cont.)

15:00 RESPOSTA ESPONTÂNEA

Abordagens e soluções surgidas na ausência de respostas por parte das autoridades, usos insólitos, táxis clandestinos ou informais, táxi serviço. As soluções estão a emergir vindas de companhias privadas, de vários organismos, de associações ou de indivíduos, fora das organizações habituais de transportes enquadradas nos mecanismos da autoridade do Estado. Trata-se de ajustamentos naturais em termos de capacidade ou natureza (táxis colectivos, moto-táxis, mini-táxis, etc.), para satisfazerem necessidades específicas.

OTÁXI CLANDESTINO OU SERVIÇO À MEDIDA: UMA EXPERIÊNCIA ORIGINAL. O CASO DE BATNA (ARGÉLIA)

Farès Boubakour, Professor na Faculdade de Ciências Económicas e Gestão, Universidade de Batna

EMPREendedores DA MOBILIDADE: TÁXIS E MOTO-TÁXIS DO RIO DE JANEIRO

Caterine Reginensi, Antropóloga, Escola Nacional Superior de Arquitectura de Toulouse (ENSAT)

Sarah Wickenburg, Aluna de 5º ano de arquitectura, ENSAT

A INTEGRAÇÃO DOS MOTO-TÁXIS NOS TRANSPORTES PÚBLICOS NOS CAMARÕES – AS SOLUÇÕES INFORMAIS A REBOQUE DO ESTADO: UMA SOLUÇÃO PARA O PROBLEMA DA MOBILIDADE E DO EMPREGO NA ÁFRICA SUB-SAARIANA

Pierre Kamdem, Doutor em Geografia, Centro de Pesquisas sobre Espaços, Sociedade e Cultura (CRESC), Universidade de Paris 13

Célestin Kaffo, Basile Tatsabong, Investigadores Geógrafos, Instituto Nacional de Cartografia (INC), Yaoundé

Louis Marie Diebo, FLSH, Departamento de Geografia, Universidade de Dschang

Durante a crise económica de 2001-2002, o sector teve de conviver com a redução drástica da procura, com forte impacto nesta indústria. Foram adoptadas medidas de emergência, permitindo aos táxis diferirem no tempo o pagamento das multas. No final, o valor em causa era tão elevado que tornaram sistemáticas as pressões para que houvesse uma amnistia. Em vez disso, chegou-se a um acordo pelo qual para a implantação de um sistema de transporte solidário, em que os táxis transportariam gratuitamente pessoas sem condições de pagar os serviços de táxi. O teste piloto foi um sucesso e forneceu um modelo que poderá ser implementado no futuro e em zonas mais alargadas.

Na origem desta solução esteve uma comissão de estudos sobre os táxis, no final de um processo de negociações com as associações de consumidores. Nesta apresentação será revelado como foi possível chegar a este entendimento bem como feita a caracterização dos principais problemas de mobilidade em Buenos Aires.

Experiência de transporte a pedido com táxis em zonas rurais

Jacques Poirson, consultor, Associação TransAPT, Apt

A TransAPT é uma experiência de transporte a pedido destinado a idosos e crianças em zonas rurais. A TransAPT decidiu não adquirir veículos próprios mas usar táxis, reduzindo os custos e aumentando a flexibilidade de exploração. O sistema funcionou bem, principalmente devido à eficácia do serviço de reservas.

No entanto, em dois anos de experiência a média de pessoas por viagem foi de 1,5, número que tem sido difícil aumentar. As receitas representaram cerca de 14 % dos custos. O custo de exploração foi também agravado por a base dos táxis utilizados se encontrar a 10 km de Apt, o centro principal das viagens efectuadas.

O serviço revelou-se precioso para os seus utilizadores, em especial para os idosos, apesar de ser largamente deficitário. Para uma exploração futura deste tipo será importante reduzir as perdas pelo acréscimo da média de ocupação dos veículos e pela utilização de táxis cuja base se situe no centro geográfico das proezas.

Introdução de 81 táxis para pessoas com mobilidade reduzida na Região Metropolitana de Bruxelas

Michaela Popescu, Directora da Direcção dos Táxis, Ministério da Região de Bruxelas

Sabrina Cuypers, assistente

No ano de 2002 entraram em circulação 5 táxis destinados a transportar pessoas com mobilidade reduzida na área da Região de Bruxelas. Os operadores receberam um total de 12 395 euros de subsídios regionais. Em 2003, 6 novos operadores receberam subsídios regionais no total de 14 874 euros.

O número de veículos autorizados a funcionar como táxi na região de Bruxelas é limitado e sujeito à atribuição de licenças e placas de identificação especiais. O número máximo de licenças para veículos regulares é 1 200 e para veículos mistos de 100. Por iniciativa do Secretário de Estado, Willem Draps, decidiu-se atribuir as licenças disponíveis exclusivamente a operadores de táxis mistos. As candidaturas foram analisadas em função de uma série de critérios mensuráveis, tendo sido fixados 8, juntamente com a sua ponderação. O principal critério reflecte a compatibilidade do veículo com as especificações técnicas necessárias para o transporte de cadeiras de rodas. Graças a estes novos táxis mistos, Bruxelas tornou-se numa cidade mais acessível a pessoas com mobilidade reduzida.

► 16:30 pausa para café

SERVIÇOS DE TÁXIS COLECTIVOS NAS GRANDES CIDADES DE MARROCO: UMA ALTERNATIVA ÀS DEFICIÊNCIAS DOS TRANSPORTES INSTITUCIONAIS

Julien Le Tellier, Geógrafo, pós-doc do Ministério Francês dos Negócios Estrangeiros, Centro Jacques Berge para as Ciências Humanas e Sociais (CJB), Rabat

MOTO-TÁXIS NAS CIDADES AFRICANAS DO SUL DO SAARA

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Investigadores no Laboratório de Economia dos Transportes na Escola Nacional das Obras Públicas de Estado (ENTPE), Universidade Lyon 2

Maïdadi Sahabana, Investigador na Comunidade Urbana de Douala

16:10 INTEGRAÇÃO TÁXI-TRANSPORTES COLECTIVOS

Com a expansão das cidades e o crescimento da mobilidade por motivos diversos, com inúmeros destinos e a diferentes horários, crescem os desafios colocados às autoridades e aos operadores para o desenvolvimento de um serviço público de transporte que combine, associe e organize todos os modos de transporte: aqui o táxi torna-se parte do serviço em termos de organização, informação, sinergias, tarifas, etc.

TÁXIS COLECTIVOS E O MOTO-TÁXI: UM PAR INTERMODAL PARA MELHORAR A INTEGRAÇÃO DOS TRANSPORTES URBANOS EM LOMÉ

Assogba Guezere, Estudante de doutoramento na Universidade de Lomé, Assistente na Universidade de Kara

16:45 às 18:15 LIDAR COM A INOVAÇÃO NA PROFISSÃO

MESA REDONDA ANIMADA por **Sylvain Allemand**, jornalista

Participantes

Aziz Senni, *Fundador e dirigente da rede ATA France, Paris*

Geoffrey Riesel, *Presidente Executivo do Radio Taxi Group Ltd, Londres*

Cyril Masson, *Presidente da City Bird, Paris*

Francesc Anglès, *Vice-presidente da Interfacom, Barcelona*

Claude Arnaud, *Director de Inovação, Veolia Transport, Paris*

Hubert J. Andela, *Secretário geral da Associação Holandesa de Proprietários de Táxis (KNVTaxi), Presidente do grupo "Taxis e viaturas de aluguer com motorista" no seio da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU), Haia*

não chegam para servir algumas deslocações pela sua menor rentabilidade em serviços com baixa densidade no espaço ou no tempo.

A *alternância modal* é um conceito eficaz na redução do congestionamento, que significa que cada pessoa utiliza diferentes modos de transporte em função das circunstâncias. Para que o desenvolvimento deste conceito seja possível é necessário melhorar a difusão das informações sobre as várias opções de transporte disponíveis e respectivos atributos e haver uma coerência ao nível do preço entre todos os modos. Este conceito além de ser aplicado ao transporte individual e colectivo, deveria também aplicar-se aos táxis, que muitas vezes conseguem oferecer um serviço mais ajustado às necessidades das pessoas, especialmente se houver alterações tecnológicas e regulamentares, permitindo o desenvolvimento de modelos de negócio em torno do conceito de "táxi colectivo".

No quadro da mobilidade urbana, deveríamos caminhar no sentido da escolha de novos modos de transporte, oferecendo melhores serviços aos clientes, uma longevidade prolongada e uma utilização mais eficiente das infraestruturas, reduzindo-se ao mesmo tempo a necessidade de subsidação.

Sexta-feira, 21 de setembro Sessão plenária das 9:00 ás 10:30

9:00

O TÁXI : UMA PONTE ENTRE O TRANSPORTE INDIVIDUAL E O TRANSPORTE COLECTIVO

José Manuel Viegas

Com o crescimento das áreas urbanas e com a diferenciação das agendas pessoais, o transporte individual ganhou relevo na tentativa de conciliação entre estilos de vida e soluções de mobilidade. As consequências são facilmente constatáveis: congestionamento, deterioração ambiental, e problemas de inclusão para quem não dispõe de automóvel. Os transportes públicos têm ainda um papel importante a desempenhar, mas

9:30

OS TÁXIS: TRANSPORTES PÚBLICOS INTEGRADOS E ADAPTADOS

Yngve Westerlund, *Assessor Principal, MobistikUtveckling, Gotemburgo*

Otto Cazemier, *Assessor principal, Mobicom, Zwolle*

O envelhecimento da população no Mundo Ocidental tornou urgente a expansão e o desenvolvimento dos serviços de táxi, enquanto transporte público acessível e integrado no sistema. Na Escandinávia, 3 a 4 % da população tem direito a serviços especiais de transporte fortemente subsidiados. Na Suécia, cerca de metade das receitas da indústria do Táxi provém do sector público. Na cidade de Gotemburgo, as autoridades responsáveis pelos serviços especiais gerem cerca de 1.4 milhão de viagens por ano, em serviços de transportes coordenados, recorrendo a 80 veículos especiais e a 400 táxis de diferentes companhias privadas.

24

Sala 1

ARMADILHAS E CONFLITOS NA INTEGRAÇÃO DO TÁXI NOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Rosário Macário, *Professora auxiliar do Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura do Instituto Superior Técnico e Directora da TIS.pt, Transportes, Inovação e Sistemas, Lisboa*

OTÁXI COMO PARTE INTEGRANTE DO SERVIÇO PÚBLICO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Chantal Duchêne, *Diretora Geral do Grupo de Autoridades Organizadoras de Transportes em França (GART), consultora do Conselho da Europa, Paris*

A INCLUSÃO DOS TÁXIS NO SISTEMA DE TRANSPORTES COLECTIVOS EM SANTIAGO DO CHILE

Oscar Figueroa, *economista, doutor em Urbanismo, Director do departamento de Mestrado em desenvolvimento urbano do Instituto de Estudos Urbanos da Universidade Católica de Santiago do Chile*

OSTÁXIS EM XANGAI: UMA VONTADE DE QUALIDADE DE SERVIÇO

Pan Haixiao, *Professor no departamento de Urbanismo da Universidade de Tongji, Xangai, director da Cátedra universitária do IVM na China*

► 16:30 pausa para café

16:45

INTegração TÁXI-TRANSPORTES COLECTIVOS (cont.)

ISTAMBUL: UTILIZAÇÕES INSÓLITAS QUE QUESTIONAM O TÁXI ENQUANTO MODO DE TRANSPORTE

Joël Meissonnier, *Socio-Antropólogo, professor auxiliar e investigador, Universidade Galatasaray, Departamento de Sociologia, Istambul*

Na Holanda, um sistema de táxi semi-colectivo chamado RegioTaxi foi implementado em grande parte do país, permitindo serviços de transporte especiais ou para segmentos específicos, como o transporte de doentes. Na Suécia e na Dinamarca, as colectividades associam-se às companhias de táxi locais para disponibilizarem um serviço de "transporte complementar" nas zonas rurais onde a procura é demasiado baixa para justificar a existência de carreiras regulares de autocarro.

No futuro, os sistemas de serviços de transporte especiais e os sistemas de táxi semi-colectivo tornar-se-ão respostas para o problema de ligação da população à redes principais de transporte público. É necessário ainda afinar e testar sistemas de gestão mais aperfeiçoados e desenvolver novos maxi-táxis, mais acessíveis.

A modernização da indústria do táxi irá tornar este sector num dos actores mais importantes do novo sistema integrado de transportes.

10:00 CAMINHANDO PARA AS CENTRAIS DE MOBILIDADE NAS CIDADES EUROPEIAS

Richard Darbéra

Angélique Almeida, estudante de mestrado em transportes e mobilidade na Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) et no Instituto de Urbanismo de Paris (IUP)

Como conseguir que o táxi e o seu cliente se encontrem? No passado havia apenas duas respostas: ou os táxis circulavam pelas ruas à procura de clientes ou então eram os clientes que se deslocavam às praças de táxis, onde os táxis os esperavam. Duas tecnologias, primeiro o telefone, depois as centrais de rádio, vieram revolucionar o sistema. Estas inovações vieram trazer ganhos de produtividade ao reduzir o tempo de espera e os percursos em vazio.

Uma nova revolução começa a despontar: a internet, as comunicações criptadas e os sistemas de GPS estão a transformar a organização dos serviços de táxi. Com estas tecnologias, é possível uma central de mobilidade fornecer um

serviço 24 horas por dia, 7 dias por semana a clientes, mesmo para clientes a milhares de quilómetros de distância, e identificar e comunicar com o táxi que os possa servir no prazo mais curto, tendo em conta as condições locais do tráfego em tempo real. Os ganhos potenciais de produtividade são tais que a oferta de serviços de táxi das grandes cidades já está a incorporar estas técnicas, ainda que com ritmos e caminhos de implementação largamente resultantes das diferentes circunstâncias locais.

►10:30 pausa para café

10:45

A INTEGRAÇÃO DOS TÁXIS NOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO: DESAFIO PARA UMA POLÍTICA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

MESA REDONDA ANIMADA por **François Ascher**, Professor da Universidade de Paris 8, Presidente do Conselho Científico e de Orientação do IVM

Os transportes colectivos, que os americanos apelidam *mass transit*, estão especialmente bem adaptados a transportes massificados nas áreas densas, mas têm dificuldades para fazer face, a um custo razoável, às mudanças nos estilos de vida, horários diferenciados, urbanismo disperso, etc.

Uma eventual redução da oferta fora das horas de ponta e nos finais das linhas regulares iria apenas acelerar o recurso ao transporte individual, o que geraria um impacto negativo na procura das linhas ainda rentáveis e, a prazo, iria isolar ainda mais aqueles que, por diversas razões, não têm acesso à motorização individual.

Conscientes destes problemas, as autoridades locais e os operadores de transportes têm promovido soluções que recorrem ao táxi como complemento ou apoio ao transporte colectivo em áreas e períodos em que a utilização de veículos com elevada capacidade é demasiado deficitária. Mas a integração do táxi nos sistemas de transportes públicos não é simples, já que as duas actividades têm estruturas e culturas profissionais radicalmente diferentes.

17:45 às 18:30 POR ESSE MUNDO...

O TÁXI-AUTOMÓVEL, MODO DE TRANSPORTE URBANO EM REGRESSÃO NAS CIDADES DA ÁFRICA CENTRAL E OCIDENTAL: A CIDADE DE GAROUA NOS CAMARÕES
Abdoukarim Sadou

O PAPEL E O FUTURO DO TÁXI COLECTIVO EM PONDICHERY (SUL DA ÍNDIA) NA PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

Jeanne Riot, Estudante de mestrado, Laboratório de Identidade e Conhecimento dos Territórios e Ambientes em Mutação (ICOTEM), Universidade de Poitiers

REFORMAR O controlo TÉCNICO E A GESTÃO DAS LICENÇAS

Mark Van Horck, Director geral SGS Auto Sécurité France, Paris

GUERRA DOS TÁXIS E REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS INFORMAIS NA ÁFRICA DO SUL
Roland Lomme, Professor de transportes e logística, Conservatório National das Artes et Ofícios (CNAME), Paris

**Sexta-feira,
21 de Setembro**

AS NOVAS RESPOSTAS (cont.)

10:45

A RESPOSTA TECNOLÓGICA

Internet, telecomunicações, geolocalização por GPS, um leque cada vez mais largo de tecnologias a custos cada vez mais baixos está a abrir....

.../... Na mesa redonda serão apresentadas diversas experiências concretas, os desafios que colocam para as políticas urbanas, discutidas as condições para o seu sucesso e esboçadas as perspectivas de futuro tendo em base as discussões ao longo do colóquio.

Participantes

Chantal Duchène, Directora Geral do Grupo de Autoridades Organizadoras de Transportes (GART), consultora do Conselho da Europa, Paris

Oscar Figueroa, Economista, Doutor em Urbanismo, Director do departamento de Mestrado em desenvolvimento urbano do Instituto de Estudos Urbanos da Universidade Católica de Santiago do Chile

René de Beer, Director de Operações, Veolia Transport Holanda

Alexio Picco, Chefe de projectos, Mobilidade e Infra-estruturas, Génova

Nicholas Hanley, Chefe de unidade Comunicação e Governança, direcção geral do ambiente, Comissão europeia, Semana europeia da mobilidade

Marcos Perestrello, Vice Presidente da Câmara Municipal de Lisboa

Michel Delebarre, Presidente do Comité das Regiões da União Europeia

Sessão plenária

12:15

QUE PERSPECTIVAS DE FUTURO PARA O TÁXI? COMO CONTRIBUIR PARA O SEU DESENVOLVIMENTO?

DISCUSSÃO GERAL com

Michel Delebarre, Marcos Perestrello,
François Ascher, Richard Darbéra,
José Manuel Viegas, Xavier Fels
e o conjunto dos participantes

►►► **12:45 almoço**

26

Sala 1

.../... novas possibilidades de serviços no transporte a pedido, como por exemplo o táxi colectivo que adapta e optimiza as suas rotas em tempo real de forma a satisfazer a procura à medida que ela surje. Estas novas possibilidades estão a prestes a trazer profundas transformações no exercício da profissão e nas diferentes utilizações do táxi.

TÁXIS: UM INSTRUMENTO ADEQUADO PARA O TRANSPORTE A PEDIDO DINÂMICO EM LARGA ESCALA

Robert Clavel, Director de projectos de inovação nos transportes, Centro de Investigação sobre as Redes, o Transporte e o Urbanismo (CERTU), Lyon

PARATÁXI! COMO RESPONDER ÀS NOVAS EXIGÊNCIAS ATRAVÉS DO TRANSPORTE A PEDIDO

James Michael Cooper, Investigador chefe, director do Grupo de Estudos do Táxi, Instituto de Investigação sobre os Transportes (TRI), Universidade de Napier, Edimburgo



DISPONIBILIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE FLEXÍVEIS: LIÇÕES E CONSELHOS DE INTEGRAÇÃO

John D. Nelson, Professor de Ciências dos Transportes, Centro de Investigação de Transportes, Universidade de Aberdeen

AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE TÁXIS COLECTIVOS ATRAVÉS DE SIMULAÇÕES EVENEMENCIAIS

Eugénie Lioris, Estudante de doutoramento (CERMICS-ENPC), e Instituto de Investigação em Informática e Automatismos (INRIA), Paris

Arnaud de la Fortelle, Investigador no CAOR da Ecole des Mines de Paris e na INRIA-Rocquencourt (projeto IMARA), Paris

Guy Cohen, Professor da École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), membro do Centro de Investigação em matemática e computação (CERMICS), responsável da equipa de Optimização e Sistemas, Paris

ATECNOLOGIA AO SERVIÇO DOS TÁXIS (TAXITRONIC)

Francesc Anglès, Vice-presidente da Interfacom, Barcelona

COMITÉ CIENTÍFICO DO COLÓQUIO

Richard Darbéra, Director Científico,
Investigador do Centro Nacional de Investigação Científica (CNRS),
Laboratório das Técnicas, Territórios e Sociedades (LATTS) e professor
no Instituto de Urbanismo de Paris (IUP) na Universidade Paris 12

José Manuel Viegas
Professor do Instituto Superior Técnico (IST), Presidente da
Transportes, Inovação e Sistemas (TIS.pt), membro do Conselho
Científico e de Orientação do IVM

François Ascher
Professor da Universidade de Paris 8,
Presidente do Conselho Científico e de Orientação do IVM

Nicole Sechet
Membro do Comité de Pilotagem do IVM,
Piloto do projecto Táxi

Mireille Apel-Muller
Administradora Delegada do IVM

Annick Mallardeau
Coordenadora do projecto Táxi

Angélique Almeida
Assistente do Director Científico,
Estudante do mestrado em transportes e mobilidade da École
Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) e no Instituto de
Urbanismo de Paris (IUP)

27

Sala 1

OS TÁXIS DO FUTURO: APRESENTAÇÃO DOS DEMONSTRADORES

Jean-Christophe Riat (*Navegação Comunicação Multimédia*),
Christophe Cella (*Animação e Síntese Demonstradores*),
PSA Peugeot-Citroën/Direcção da Investigação e da Inovação Automóvel

CONCURSO DE DESIGN TÁXI-STAND APRESENTAÇÃO DOS TRABALHOS DA EQUIPA VENCEDORA

Projecto BETi - André João Matias de Sousa,
Ana Rita Silva, Emanuel Moita, *Estudantes na Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa*

ENTRE A INOVAÇÃO, AS OPORTUNIDADES PERDIDAS E OS BLOQUEIOS: UMA HISTÓRIA DOS TÁXIS PARISIENSES NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Mathieu Flonneau, *Professor de História Contemporânea, Universidade de Paris I Panthéon-Sorbonne, Centro de História Social do Século XX, Paris*



O IVM, AGRADECE PELAS SUAS CONTRIBUIÇÕES:

Institut GfK

O inquérito foi realizado pelo **Instituto GfK**, em parceria com o Instituto para a cidade em movimento.

O GfK, 4º grupo mundial de estudos de mercado e consultoria de marketing é um dos principais actores no sector dos estudos ad hoc de mercado, painéis de distribuidores e consumidores, audimetria e profissões de saúde. Presente em 63 países conta com cerca de 8 000 colaboradores. O GfK oferece aos seus clientes uma sólida experiência de estudos, uma cultura internacional e um parceiro no processo de tomada de decisões de marketing.

O GfK Custom Research France, especialista em estudos ad hoc internacionais, apoia o Institut para a Cidade em Movimento através da realização de um estudo quantitativo internacional online (Amesterdão, Nova Iorque, Londres, Paris e Lisboa) para determinar o papel actual e futuro do táxi nas deslocações urbanas, face aos restantes modos de transporte individuais e colectivos.

Veolia Transport

Desde 1876, a **Veolia Transport** coloca a sua competência em gestão da mobilidade ao serviço das colectividades locais que lhe confiam as suas redes de transportes. As suas prioridades – qualidade de serviço, melhoria da rentabilidade – coincidem com as dos seus clientes. As suas preocupações – conforto, segurança, fluidez dos percursos – correspondem às dos seus clientes. A sua vocação é portanto posicionar-se como industrial da mobilidade, ou seja uma empresa que deseja acompanhar o desenvolvimento económico sustentável dos territórios em que presta serviços.

Para acompanhar a evolução da procura de transportes, a Veolia Transport organiza também serviços de transporte a pedido, permitindo a todos os seus clientes, e em especial aos de mobilidade reduzida, beneficiar duma oferta de transporte adaptada e complementar à das linhas regulares, nos territórios ou nos horários em que não existia nenhuma oferta de transporte. Os taxis são parceiros de primeiro plano para a realização deste tipo de serviços.

Peugeot, Citroën

A **Peugeot** e a **Citroën** conceberam, com base nas suas gamas, dois veículos de demonstração com equipamentos tecnológicos de ponta e que apresentam vários serviços que poderiam ser colocados à disposição dos clientes dos táxis num futuro próximo. Estes “taxis do futuro” estarão à disposição dos visitantes durante toda a duração do colóquio.

O IVM, LABORATÓRIO DE MOBILIDADES URBANAS

Rede de parceiros, laboratório de ideias, experiências, projectos e partilha de conhecimento

Criado pela PSA Peugeot Citröen em Junho de 2000, o Instituto para a Cidade em Movimento pretende contribuir para o aparecimento de soluções inovadoras de mobilidade urbana. Reúne representantes do mundo das empresas, dos investigadores e universitários, e ainda a actores da vida cultural e associativa e das cidades, em torno de projectos de investigação-acção e outros projectos realizados em comum.

Tem por missão testar soluções concretas, permitir comparações internacionais, identificar abordagens originais ao nível do urbanismo e da arquitectura, mobilizar especialistas e competências de diversas disciplinas, difundir os conhecimentos e sensibilizar a opinião pública para os desafios que a mobilidade coloca às sociedades modernas.

Uma necessidade fundamental: o movimento

Nas sociedades modernas, a possibilidade de nos deslocarmos tornou-se indispensável. O direito ao trabalho, à habitação, à educação, ao lazer, à vida familiar, à saúde estão todos ligados a um direito "genérico" que comanda todos os outros: o direito à mobilidade.

Permitir a toda a população deslocações com plena liberdade, aceder aos equipamentos e serviços urbanos, ao local de trabalho, trabalhar na compatibilidade e complementariedade dos diferentes modos de transporte, aumentar a autonomia, o conforto, o prazer, a qualidade ambiental e a segurança de cada um e de todos na cidade: tudo isto são desafios colocados às nossas sociedades para os quais urge encontrar soluções.

A Cátedra Internacional do IVM

As questões da mobilidade não conhecem fronteiras. Urbanistas, geógrafos, sociólogos, etnólogos, economistas... Em todo o mundo, realizam-se estudos a cargo de especialistas que estudam o alcance destas questões. Para conhecer melhor estes trabalhos e promover os intercâmbios internacionais, o IVM criou em 2001 uma Cátedra, em parceria com a Escola Doutoral Cidade e Movimento da Cité Descartes em Marne La Vallée, na região de Paris. As suas actividades são conduzidas por um comité científico presidido por Jean-Pierre Orfeuil, professor do Instituto de Urbanismo de Paris. A vocação desta Cátedra, orientada prioritariamente para um público de investigadores e profissionais, é:

- promover o intercâmbio universitário à escala internacional sobre os temas de base do IVM: a mobilidade enquanto valor, novas tendências do transporte urbano, apoio à mobilidade
- estimular a reflexão e o debate sobre a mobilidade
- divulgar estudos e investigações que possam contribuir para o aparecimento de novas soluções de mobilidade

Todos os anos é realizado um seminário internacional em que se exploram questões de sociedade, através do diálogo entre investigadores e profissionais numa óptica transdisciplinar.

Informações, artigos, programas:

www.ville-en-mouvement.com
www.city-on-the-move.com

Institut pour la ville en mouvement
10 rue des Halles - 75001 Paris - France
e-mail: vilmouv@vilmouv.com

Festival Táxi:

www.festivaltaxi2007.com
www.myspace.com/festivaltaxi
e-mail: festival.taxi@gmail.com

International scientific and technical conference

in the frame of the european mobility week

Lisbon, September 20 - 21, 2007
Calouste Gulbenkian Foundation

organised by the Institut pour la ville en mouvement
(City on the Move)

under the patronage of
Jacques BARROT,
Vice-President of the European Union Commission

30

Michel DELEBARRE,
President of the European Union Committee of the Regions

in partnership with
Veolia Transport, the City of Lisbon,
the GfK Institute, TAP Air Portugal, the journal Métro

with the support of
the Calouste Gulbenkian Foundation

Calouste Gulbenkian Foundation
Avenida de Berna, 45 A - 1067-001 Lisboa
Métro : Praça de Espanha ou S. Sebastião - Bus : 16, 18, 26, 42, 46, 51, 56



UNIÃO EUROPEIA



The taxi, urban mobility solution of the future

In New York, it's yellow, in Casablanca white, in London black. In Lisbon, the body colour is beige by municipal order, while in Beijing the customers were asked to choose, but couldn't decide: so it's two colours. While its size and appearance vary from one city or country to another, its door-to-door on-demand service is the same everywhere, and has proved its worth. Fast, comfortable, economical on space and energy, the taxi is an instrument particularly suited to urban lifestyles that involve increasingly long journeys, often at odd times and on irregular routes. It represents an excellent compromise between private and public transport.

However, the taxi finds it hard to identify an economic and social model that will enable it to grow significantly, trapped as it is between the private car, which accounts for a significant proportion of household budgets, and the bus, tram and underground networks, which are the main beneficiaries of public funding.

IVM is seeking to highlight the potential resources of this mode of transport through a number of initiatives: an international conference on technical, organizational and institutional innovations relating to the taxi; a survey in France and abroad on the new roles of the taxi in urban mobility; the organisation of a taxi festival with cultural and performance events involving professionals and the public.

An international conference

This conference is aimed at professionals, urban transport experts, researchers, municipal officials and politicians. Through a resolutely innovative, forward-looking and cross-disciplinary approach, it seeks to foster the exchange of experiences and to bring out new ideas for sustainable mobilities that are consistent with lifestyles in the modern city, where the taxi has a key role to play. The goal of the conference is to analyse the factors that inhibit the growth of taxi services, to evaluate the potential of the taxi, and to propose technical, social, organizational and economic solutions...

As a method of urban travel, the private car offers many advantages, but it also has disadvantages that often prove prohibitive. As a rule, it provides more comfort than public transport, door-to-door service, the possibility of transporting heavy or bulky objects, etc. In addition, for low-frequency journeys (e.g. areas of low building density or in off-peak hours), the car is more resource-efficient than public transport, for example in areas of low population density or at off-peak hours. However, one of its downsides easily great difficulty of parking in the immediate vicinity of one's destination in dense locations such as town centres or stations and airports. Personal use of a private car also requires a driving licence, the ability to drive and an available vehicle. This is impossible if one is too young or too old, too ill or too disabled, or simply too poor to own a car.

The taxi has none of these limitations, whilst retaining the basic advantages of a private car. It doesn't need to park in the immediate vicinity of the destination and its passengers do not need to be able to drive. Its potential market is considerable, providing a door-to-door service in areas where parking is difficult or impossible, carrying people who are temporarily or permanently unable to drive and in zones and at times where public transport is poor.

For standard questions, a diversity of solutions

In all countries, the need for on-demand transport – i.e. the potential taxi market – can only expand under the combined effect of demographic growth, lifestyle change and urban sprawl.

However, despite growing demand for taxi services and technological advances that can make these services increasingly inexpensive and diversified, it would seem that the taxi is slow in developing its potential.

The main reason for this is the problem of adjusting the different legal and administrative frameworks so that taxi services could develop. This is often compounded by the relative indifference of governments, which assign greater priority (and funding) to other methods of transport.

The obstacles to the development of taxi services differ from one country to the next, and even from one city to the next, and a number of original experiments have been tried in these different contexts, from which we can learn a great deal, whether they succeeded or failed.

Through lectures, round tables and personal accounts, there will be a particular focus on three types of innovation:

- New uses, new public demand
- Innovations services, new technologies and new modes of organisation
- A challenge for the cities: making the taxi part of a global mobility solution

There will be some thirty talks on the cab trade, new demand, organise responses, spontaneous responses, technological responses and integration between taxis and public transport.

Auditorium

Conferences and round tables

Thursday, September 20

Plenary session from 9:00 - 11:00

9:00

Official opening of the conference

Xavier Fels, Secretary General of IVM

Ana Paula Vitorino, Secretary of State for Transport, Portugal
(subject to confirmation)

9:15

Introduction

THE PROBLEM OF THE TAXI: HALF CAR, HALF PUBLIC TRANSPORT, GROWING NEEDS, A SWARM OF RESPONSES

Richard Darbéra, Scientific Director of the conference, researcher at the National Centre for Scientific Research (CNRS), Laboratory of Techniques, Territories, Societies (LATTS), teacher at the Paris Institute of Urban Planning (IUP), University Paris 12

The surveys show it, its users attribute to the taxi as an urban transport mode, the same qualities that they attribute to the private car. It is also their preferred mode of transportation for a great number of trip purposes when public transport offers a poor or defective service and if they are not in the condition of driving their own car.

In the OECD countries, the need for on-demand transportation,

i.e. the potential demand for taxis, can only grow as populations age, the family unit fragments and urban sprawl increases. In the developing countries, where public transport services have trouble keeping pace with the often anarchic process of urban development, most of the population – which doesn't have access to a private car – uses different forms of taxis, sometimes illegal, for specific purposes. In response to this demand, taxis take very varied forms, from the moped to the community van.

However, the multiplicity of responses is not confined to the developing countries. In the United Kingdom, and in the majority of the countries where the taxi industry has been partially or fully deregulated, the most astonishing innovations were born. And in the other countries of Europe, new services have appeared which slip through the net of an ossified regulation as in Paris the "taxi-moto" and the airport "navettes" do.

9:45

TAXI AND URBANITY

Jacques Lévy, teacher of geography and spatial development, Federal Polytechnic of Lausanne, Director of the Chôros Laboratory, Lausanne

The taxi is one of the most interesting forms of transportation in terms of an overview of mobility. It combines many of the advantages of walking, public transport and the private car. However, in big cities in the developed countries, it suffers from two disadvantages which prevent its advantages being perceived and exploited. On the supply side, a certain number of cities are seeing their taxi network weakened by the types of company that offer this service and by the highly controlled and relatively unproductive economic model under which they operate.

On the demand side, the legacy of the "carriage", with its individualistic appearance and strong aristocratic connotations, has excluded taxis from public transport policy-making since the middle of the 20th century. In both cases, it is clear that – as a component of transport policy – the "taxi" strategy involves a high level of political intervention. It is up to politicians to identify and satisfy urban needs, whilst developing a model of mobility (and beyond that, of urbanity) in keeping with their undertakings. This undoubtedly entails including the taxi as a major player in the public debate on transportation. From this .../...

Room 1

Case studies

Thursday, September 20

A NEW BUSINESS FOR NEW DEMAND?

11:00

THE TRADE

The reason why cabdrivers are a source of inspiration for thriller writers and moviemakers is because it is a profession apart: a profession of movement, of the night, of chance encounters... In this current period of transformation, what new skills does the cabdriver require? What decisions does he have to make in choosing his customers, identifying the safest routes? What relations does he have with other users of public space? What obstacles does he encounter in exercising his trade?

CITY NIGHT: DREAM TAXI TIME, TAXI DREAM TIME. THE FORGOTTEN NIGHT OF THE PARISIAN TAXI

Yves Jouffe, sociologist at the City Mobility Transport Laboratory (LVMT), National Civil Engineering School (ENPC), National Research Institute on Transport and Transport Safety (INRETS), University of Marne la Vallée (UMLV), Paris

.../... perspective, this paper will focus on identifying the specific contribution of the taxi within the framework of a general bias in favour of managed urbanity, which requires close attention to public spaces and to the "public rhythms" which are their logical consequence.

10:15

TAXI USERS: THEIR HABITS, THEIR NEW REQUIREMENTS TAXIS IN LONDON, LISBON, PARIS, AMSTERDAM, NEW YORK, SURVEY WITH 2 016 USERS

SURVEY PRESENTED by Nicolas Cardon, Director
Automobile department Customers, GfK CR France, Paris

At a time when local and national governments are seeking to slash private car use in town centres, the taxi naturally emerges as one of the methods of transportation best suited to urban travel. Its role needs to intensify. In support of these ideas, the results of the GfK survey will help us build up an accurate picture of the taxi's role, to decide what leverage is required to extend that role, and finally to identify what governments and local authorities can do to ensure that taxis meet the needs of urbanites more effectively.

► 10:45 coffee break

11:00

THE EMERGENCE OF NEW DEMAND

ROUND TABLE LED by Jérôme Monnet, Associate Professor and PhD in geography, Professor in the Department of geography and development at the University of Toulouse-Le Mirail, teacher and researcher at the French Institute of Urban Planning (IFU)

From first contact with the city for visitors getting off a plane or train, to emergency solution for people on the move at night, the taxi fulfills extremely diverse and often essential functions.

34

Room 1

TAXI INTEGRATION IN BUENOS AIRES THROUGH THE EYES OF A UNION

Claudio Palmeyro, Director General of transportation for the City of Buenos Aires

MOPED-TAXIS AND URBAN INSECURITY IN NORTHERN CAMEROON, CASE STUDY ON THE TOWN OF NGAOUNDÉRÉ

Abdoukarim Sadou, doctoral researcher, Department of History, Faculty of Arts and Human Sciences, University of Ngaoundéré

11:30

NEW DEMAND

Who takes a taxi? For what reason? On what occasion? At what time? Why? People with reduced mobility, children travelling to school in rural areas, old people, people living in areas with no access to public transport, night owls, ... What new markets can these new mobilities offer taxis?

In addition, new patterns of consumption and urban mobility, and democratic and environmental imperatives, call both for new services and for new economic models capable of producing them. Taxis can offer original or innovative services for foreign tourists, for people with reduced mobility, for children, for the richest or the poorest citizens, for hotel guests, and for the carriage of packets or large objects, etc.

Participants

Nicolas Cardon

Joël Meissonnier, socio-anthropologist, teacher and researcher, Galatasaray University, Department of Sociology, Istanbul

Caroline Dupuis, Head of Transportation, Roads and Travel, City of Paris

Howard Luke, Strategy Manager, Public Carriage Office, London

Matthew Daus, Chairman of the New York City Taxi and Limousine Commission, New York

Yang Guoping, Director of Administration Shanghai Dazhong group company, Shanghai

Mr. Ferreira da Cunha, Ingeneer, Mobility and Land Transportation Institute, Lisbon

► 12:15
DISCUSSION

► 12:30 lunch

DAY-TO-DAY MOBILITY POTENTIAL FOR AN AGEING POPULATION: POTENTIAL FOR NEW "ON-DEMAND TRANSPORT" MARKETS

Virginie Dejoux, doctoral researcher at the INRETS, Paris

Jimmy Armoogum, design engineer at the Transport Economics and Sociology Department (DEST), Research Methods for European Surveys of Travel behaviour (MEST), National Research Institute on Transport and Transport Safety (INRETS), Paris

Yves Bussière, Professor, urbanization, culture and society (UCS), National Institute for Scientific Research (INRS), University of Quebec, Associate Professor at the Department of Geography, member of the Transport Research Centre (CRT), University of Montreal

Jean-Loup Madre, Director of Research, Transport Economics and Sociology Department (DEST), scientific research director, Methods for European surveys of Travel Behaviour (MEST) and Technologies for european surveys of travel behaviour (TEST), National Research Institute for Transport and Transport Safety (INRETS-DEST), Paris

Thursday, September 20

(cont.)

Plenary session from 14:00 - 15:00

14:00 CHANGES IN URBAN TRANSPORT AND TAXIS

Georges Amar, Head of the Forecasting and Innovation Development Unit at the Independent Paris Transport Authority (RATP)

Urban mobility is on the rise everywhere, at different rates and in different forms (number or length of journeys). And this growth is not sustainable. At the same time as it grows, the nature of mobility is changing: it is becoming simultaneously increasingly individualised and increasingly communicative. The spacetimes of mobility are becoming focal points of social and economic exchange. In the face of these changes in functions and uses, "20th-century transport solutions" are largely inappropriate.

That is why the sphere of urban mobility is one of those which is experiencing and will experience intense levels of innovation in the decades to come.

These will, of course, be fed by the huge scientific and technological advances currently underway, and made more acute by environmental emergencies and economic competition. But they are also – and this is what matters – made possible by a genuine conceptual turnaround.

What we are seeing in the world of transportation is a change similar to that in IT and the new information and communication technologies: computational power and hardware have become just one part – albeit important – of performance, leaving ever more space for software, in the most diverse forms.

The world of transport is currently undergoing a conceptual transformation in one of its fundamental notions, the notion of "mode of transport". This is the revolution of transmodality, which applies both to public transport and the private car.

The taxi is one of the stimulating components in the transformation of urban transport.

14:30 IMPROVING PUBLIC TRANSPORT BY INTEGRATING THE TAXI

Ronald J. Hartman, Senior Vice-President, Veolia Transportation, Silver Spring, New York
Director, Transport on Demand Section, Veolia Transport, Paris

Veolia Transport is one of the world's leading public transportation companies. For over 5 000 public authorities Veolia Transport not only operates buses trains, metros, ferries etc. itself, but also organises mobility where these mass transit systems do not offer an attractive service, are not cost effective or are simply not accessible.

Here, taxi firms have been a crucial partner in developing attractive public transport offerings e.g. at "off-peak" times, in low demand zones and for people with special mobility needs. Often, these "low demand" services are directly linked with our public transport provisions as they have an important role as feeders, transporting passengers to and from major train, metro or bus stations.

For those services, taxi companies play a very important role as subcontractors. However, taxis are also an important partner providing mobility for citizens with mobility challenges. Authorities all over the world are introducing flexible dedicated services. Veolia Transport has developed all the skills and tools needed to broker services between authorities, eligible passengers and taxi and other transportation firms. Veolia Transport handles transport requests in call centres, pools those journeys and allocates them to taxi and other transportation companies. Quality and real-time service is very important, therefore efficient call centres, "up to date" software and special skills in dealing with people with mobility problems are core qualities of Veolia Transport.

Veolia Transport sees taxi companies as special partners.

NEW RESPONSES

11:40 ORGANIZED RESPONSE

Local authorities, transport firms and also the voluntary sector are already aware of these new needs. These organisations are turning to taxis to meet specific demand: extension to a regular public transport route at off-peak times or in areas with low population density, transport for children or school transport in rural areas, people with reduced mobility... In their specifications, they have needs that do not always match traditional services...

35

Room 1

IMPROVING ACCESS TO TAXIS: MEETING THE NEEDS OF DISABLED AND OLDER PEOPLE

Ann Frye, Independent consultant and joint chair of the Taxi Task Force at the International Road Transport Union

Philip Oxley, Independent consultant, report author, expert consultant to the International road transport union (IRU), and the European conference of ministers of transport (ECMT) on access to taxi services

Marc Billiet, IRU Permanent Delegation to the EU

Mary Crass, Principal administrator, transport policy division, ECMT, Paris

Donald Macdonald, Head of bus & coach policy & engineering standards, Department for Transport, UK

ACCESSIBLE TAXIS:A NEW CONCEPT TO BE DEVELOPED

Carlos Pereira, Head of the surveys, projects and statistics division at SNRIPD, National Institute of Rehabilitation, Lisbon

12:30 lunch break

15:00 INNOVATIONS IN TAXI SERVICES

SESSION LED by José Manuel Viegas, Professor at the Lisbon Higher Technical Institute, Chairman of Transportes, Inovação e Sistemas (TIS.pt), Lisbon

The taxi business is often governed by a regulatory framework which has, at best, only partially evolved with economic realities. In these circumstances, opening up the business to new demand requires a revision of rules that sometimes date back a very long time. People who have invested financially and psychologically in the business in its current regulatory form, are likely to be damaged. Faced with this likelihood, they often manage to block any kind of reform.

There are many examples of projects that have never seen the light of day because they fail to overcome vested interests. However, postponing the necessary reforms only aggravates the imbalances and makes the process more dangerous each time, and change more costly for everyone.

However, there are also many examples of newly created services and successful reforms. Some of them will be described in this session, and their strategy discussed. Examples of failed reforms and the reasons for their failure will also be analysed.

New urban roles for the taxi

Brad Whittle, Senior Vice President, Veolia Transportation, Veolia Transportation on Demand Colorado Cab Company, LLC, Denver

Yellow Cab currently operates a variety of government contracts for transporting the elderly, people with disabilities and school children.

Additionally, in conjunction with the local transit district (fixed route transit) RTD, Yellow Cab operates two programs. When a user of the transit system to the downtown business district has an emergency and has to stay late at work, or leave unexpectedly early, they can travel by Yellow Cab under a special transportation arrangements. Another program supplements paratransit routes with taxis, where the route does not fit the typical paratransit program.

Taxi as a congestion reducing tool in Mumbai

Bina C. Balakrishnan, consultant, Transportation Planning & Engineering, Mumbai

In Mumbai, the taxi is highly patronized by all segments of society. During peak hours, a large number of work trips are made by taxis, although these vehicles are over 20 years old, non a/c'd, poorly maintained, and the quality of the ride is simply bad. We now have a new middle class who want better traveling conditions and use their cars, despite the high cost in terms of travel time and fuel.

We are trying to use the taxi as a congestion-reducing tool, by making mass transportation more acceptable, the taxi more comfortable and dependable and upgrading the quality of ride offered and getting discerning passengers to leave their cars at home and take a cab to the nearest train station. All the old cabs are being replaced by new a/c'd vehicles, operated On-Demand by Fleet Operators. We are also making it cheaper to use taxis, by raising the parking charges and reducing the roadway width available for cars.

New demands and new services, context and example of a pilot experiment

Andrés Borthagaray, Executive Director of the Strategic Planning Council for the City of Buenos Aires

Julio F. Rearte, public service regulator for the City of Buenos Aires
Buenos Aires has a very large number of taxis. In the modal split, they account for nearly the same proportion as the subway, with a million journeys a day. The number of licences had remained stable for 15 years, increasing by about 20,000 to some 38,000 in the late 80s and early 90s along with the rise in unemployment.

During the 2001-2002 crises, this supply had to face shrinking business levels, which strained finances. There were emergency procedures for allowing taxi owners to defer payment of fines. In the end, the cumulative total was high and there was widespread pressure for fines to be waived. Instead of waiving .../...

Thursday, September 20 (cont.)

15:00 SPONTANEOUS RESPONSE

Taxi-based approaches and solutions to remedy the lack of response by the authorities, innovative practices, clandestine or informal taxi services, service taxis. Solutions that are emerging from private companies, various bodies, associations or individuals outside the usual transport organisation controlled by official transport structures. Natural adjustment of taxi use, capacity or type (community taxicabs, moped taxis, minicabs, etc.), to meet specific needs

UNDERGROUND TAXIS OR TAILORED SERVICES: AN ORIGINAL EXPERIMENT. CASE OF BATNA (ALGERIA)

Farès Boubakour, University Professor, Economics and Management Faculty, University of Batna

MOBILITY ENTREPRENEURS:TAXIS AND MOTOTAXIS IN RIO DE JANEIRO

Caterine Reginensi, Anthropologist, Toulouse National Higher School of Architecture (ENSAT)

Sarah Wickenburg, 5th-year Architecture Student, (ENSAT)

THE INTEGRATION OF "MOPED-TAXIS" INTO PUBLIC TRANSPORT IN CAMEROON GOVERNMENT LEFT BEHIND BY INFORMAL SOLUTIONS: A POTENTIAL SOLUTION TO THE PROBLEM OF MOBILITY AND EMPLOYMENT IN SUB-SAHARAN AFRICA

Pierre Kamdem, PhD in Geography, Spaces, Societies, Culture Research Centre (CRESC), University of Paris 13

Célestin Kaffo, Basile Tatsabong, Geography Researchers, National Institute of Cartography (INC), Yaoundé

Louis Marie Diebo, FLSH, Department of Geography, University of Dschang

.../... fines, there was an agreement for a pilot system of solidarity journeys, with taxi drivers carrying people in need who could not afford to pay. The pilot test was successful and provides a model for further development in time and space.

This procedure was developed by a taxi commission. This paper will explain the process through which this agreement was reached, including the consultations with consumer associations and the wider mobility issues in Buenos Aires.

An experience of taxi-based on-demand transport in the countryside

Jacques Poirson, consultant, Association TransAPT, Apt

TransAPT is an experiment in demand-responsive transportation for elderly people and children in the countryside. TransAPT chose not to acquire its own vehicles, but to use taxis, because of their lower costs and greater operating flexibility. This system worked well, in particular due to an efficient booking service. However, on average over a two-year period, the average level of use was 1.5 people per journey. It proved a slow and difficult process to increase usage levels. Revenues represented some 14 % of costs. Apart from the level of use, the operating costs of TransAPT were affected by the fact that the taxis used were based 10 km from Apt, the main focus of transport needs. The service provided was valuable to its recipients, especially older people. However, it continues to run at a considerable loss. As regards future operations, it would be desirable to reduce its cost by increasing the level of use and by using taxis based within the radius of most journeys.

Introduction of 81 taxis for people with reduced mobility within the Brussels Metropolitan Region

Michaela Popescu, Director of the Taxi Department, Minister for the Brussels-Capital Region

Sabrina Cuypers, assistant

During the year 2002, 5 taxis adapted to carry people with reduced mobility were introduced within the Brussels Metropolitan Region. The operators received regional subsidies of 12 395 euro. During the year

2003, 6 more operators received regional subsidies worth 14 874 euro. The number of vehicles authorised to operate as taxis in the Brussels region is limited, and licences and identification plates are allocated to them. The maximum number of ordinary vehicles for which operating licences can be issued is set at 1 200, and the maximum number of combined vehicles was set at 100.

On the initiative of the Secretary of State, Mr Willem Draps, it was decided to issue plates for the exclusive use of operators of combined taxis. The new licences were allocated to potential operators using a set of measurable criteria. A hierarchical set of 8 criteria was introduced. The main criterion was the vehicle's compliance with technical specifications required to carry people in wheelchairs. These combined taxis have made Brussels even more accessible to people with reduced mobility.

► 16:30 coffee break

16:45 - 18:15

A PROFESSION DEALING WITH INNOVATION

ROUND TABLE LED by **Sylvain Allemand**, journalist

Participants

Aziz Senni, Founder and Director of the ATA France network, Paris

Geoffrey Riesel, Chairman and CEO of Radio Taxi Group Ltd, London

Cyril Masson, Chairman of City Bird, Paris

Francesc Anglès, Vice-President of the firm Interfacom, maker of Taxitronic products, Barcelona

Claude Arnaud, Chairman and Chief Executive Officer, research and innovation, Veolia Transport, Paris

Hubert J. Andela, Secretary-General of the Dutch Taxi Owners Association (KNV Taxi), Chairman of the IRU's Taxis and Hire-cars with Driver Group, The Hague

COLLECTIVE TAXI SERVICES IN MOROCCO'S BIG CITIES: AN ALTERNATIVE TO THE FAILINGS OF OFFICIAL TRANSPORT

Julien Le Tellier, Geographer, post-Doc at the Ministry of Foreign Affairs, Jacques Berque Centre for Human and Social Science Research (CJB), Rabat

MOPED-TAXIS IN AFRICAN TOWNS SOUTH OF THE SAHARA

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal

Pochet, Researchers at the Transport Economics Laboratory, State National Civil Engineering School (ENTPE), University of Lyon 2

Maïdadi Sahabana, Researcher at the Douala Urban Community

16:10 INTEGRATION BETWEEN TAXIS AND PUBLIC TRANSPORT

In today's ever more extensive cities, where people's need to move around – for different reasons, to multiple destinations, at any time – is growing, the challenge for local authorities and transport firms, within the framework of a sustainable mobility policy, is to develop a public mobility service that combines, links and organises all modes of transport: here, the taxi becomes a part of the service, whether in terms of organisation, information, synergies, prices, etc.

COLLECTIVE TAXIS AND MOPED-TAXIS: AN INTERMODEL PAIRING FOR BETTER URBAIN TRANSPORT INTEGRATION IN LOMÉ

Assogba Guezere, Doctoral Researcher at the University of Lomé, Assistant Lecturer at the University of Kara

Friday, September 21

Plenary session from 9:00 - 10:30

9:00

USING TAXIS TO BRIDGE THE GAP BETWEEN INDIVIDUAL AND COLLECTIVE TRANSPORT

José Manuel Viegas

As urbanization spreads and personal agendas become less standardized, individual transport has been gaining advantage in the search for a good match between lifestyles and mobility solutions. The consequences at the aggregate level are familiar: road congestion, environmental deterioration and problems of social inclusion for those without a car. Public transport still has a very important role to play, but an increasing number of trips fall outside its reach, as they are so dispersed in time and in space that no economically efficient service pattern can be devised.

A powerful concept in reducing congestion is that of *Modal Alternation*, which means that people use different modes of transport in different circumstances, as required. For this to happen, real progress has to be made towards easily accessible information on available travel options and their attributes, as well as towards integrated pricing across modes.

This concept should be applied not only to individual and collective transport, but also to taxis, as they can often provide a better fit to citizens' requirements, especially if there is some innovation at the technological and regulatory levels, allowing for new business models to develop around the "collective taxi" service.

This could lead to a new mix of transport modes in urban mobility, delivering better value for citizens, higher sustainability and more efficient use of road space, and yet requiring less subsidy.

9:30

TAXIS: INTEGRATED AND VERSATILE PUBLIC TRANSPORTATION

Yngve Westerlund, Sr Consultant, Mobistik Utveckling, Göteborg**Otto Cazemier**, Chief Adviser, Mobicom, Zwolle

The ageing populations in the Western world have made it urgent to expand and improve taxi services for accessible and integrated public transport. In Scandinavia, 3-4 % of the population is entitled to heavily subsidized Special Transport Services (STS).

In Sweden, about half of the taxi industry's revenues come from the public sector. In the city of Göteborg, the STS Authority handles about 1.4 million trips per year by procuring centrally coordinated transport services with 80 special vehicles and about 400 taxi cabs from different companies in the private sector.

In the Netherlands, an open shared-ride taxi scheme called RegioTaxi has been implemented over large parts of the country, fully coordinated with STS and some other target-groups such as medical transport.

In Sweden and Denmark, authorities contract with local taxi companies to provide "Complementary Transport" in rural areas where demand is too small for scheduled bus services. In the future, STS and open shared taxi will increasingly be used as feeder services to a fully accessible mainstream public transport system. Then there is a need to develop and benchmark even more sophisticated scheduling systems and new accessible maxi-taxi vehicles.

A modernized taxi industry will become a highly important actor in such an integrated transports.

38

Room 1

PITFALLS AND CONFLICTS IN THE INTEGRATION OF TAXIS IN URBAN MOBILITY SYSTEMS

Rosário Macário, Assistant Professor at the Department of Civil Engineering and Architecture at the Instituto Superior Técnico, Lisbon Technical University, and director in Transportes, Inovação e Sistemas (TIS.pt), Lisbon

16:30 coffee break

16:45 INTEGRATION BETWEEN TAXIS AND PUBLIC TRANSPORT (cont.)

ISTANBUL: UNUSUAL USES THAT QUESTION THE TAXI AS A TRANSPORT METHOD

Joël Meissonnier, Socio-anthropologist, teacher and researcher, Galatasaray University, Department of Sociology, Istanbul

THE TAXI, AN INTEGRAL PART OF A SUSTAINABLE PUBLIC MOBILITY SERVICE

Chantal Duchêne, Director-General of the Transport Authorities Group (GART), Expert Adviser to the Council of Europe, Paris

THE INCLUSION OF TAXIS INTO THE MAIN COLLECTIVE TRANSPORTATION SYSTEM IN SANTIAGO DE CHILE

Oscar Figueroa, Economist, PhD in urban planning, Director of the Masters Programme in Urban Development at the Urban Studies Institute of the Catholic University of Santiago de Chile

TAXIS IN SHANGHAI: PURSUING QUALITY OF SERVICE

Pan Haixiao, Professor at the Urban Planning Department of Tongji University in Shanghai, Director of IVM's University Chair in China

10:00 THE MARCH TOWARDS MOBILITY CENTRES IN EUROPE'S CITIES

Richard Darbéra

Angélique Almeida, Masters degree student in Transportation and Mobility at France's Institute of Civil Engineering (ENPC) and at the Paris Institute of Urban Planning (IUP)

How do you bring together the taxi and the customer? In the early days of the business, there were only two answers: either the taxi "plied its trade" by cruising the streets in search of customers, or customers headed for predetermined points where taxis lined up in "taxi ranks". Two technologies, first the telephone, then the radio, revolutionised this system. Each in turn brought significant gains in productivity by reducing waiting time and journeys without passengers.

A new revolution is taking place: the web, encrypted telecommunications and GPS systems have begun to transform the organisation of the taxi industry. With these technologies, it is now possible for a single mobility centre to provide 24/7 service for customers thousands of kilometres away, and to find them a taxi to collect them immediately, subject to local traffic conditions.

The potential productivity gains are so great that taxi services in all the world's big cities are gradually incorporating these technologies. This is happening at different rates and by different methods, which reflect the wide diversity of local conditions.

► 10:30 coffee break

10:45 INCORPORATING TAXIS INTO URBAN TRANSPORT SYSTEMS: A CHALLENGE FOR A POLICY OF SUSTAINABLE MOBILITY

ROUND TABLE LED by **François Ascher**, Professor at University Paris 8, Chairman of IVM's Scientific and Strategy Council

Public transport, which the Americans call *mass transit*, is

particularly suitable for carrying large numbers of people in dense areas, but it is finding hard to keep pace, at a reasonable cost, with changes in lifestyles, nonstandard timetables, dispersed housing, etc.

However, abandoning off-peak and end-of-line markets would only accelerate the move towards individual transport, which would in turn reduce demand on currently profitable lines, and in the long run simply further isolate those who, for various reasons, have no access to the private car.

Aware of these problems, local authorities and transport operators have introduced solutions that use taxis as a backup for public transport in areas and periods where the use of large capacity vehicles would cost too much. However, integrating taxis into public transport systems is not always easy, given that these two activities have radically different industrial structures and professional cultures.

The round table will describe different practical experiments, along with their issues in terms of urban policy, will discuss what makes them successful and will outline some potential options based on the findings of the conference.

Participants

Chantal Duchène, Director-General of the Transport Authorities Group (GART), expert adviser to the Council of Europe, Paris

Oscar Figueroa, economist, PhD in urban planning, Director of the Masters Programme in Urban Development at the Urban Studies Institute of the Catholic University of Santiago de Chile

René de Beer, Chief Operating Officer, Veolia Transport Netherlands

Alexio Picco, Project Manager, Azienda Mobilità e Infrastrutture (AMI), Genova

Marcos Perestrello, Vice-Chairman of the Lisbon Local Council

Nicholas Hanley, Head of Unit, Communication and Governance, Directorate General Environment, European Commission, European Mobility Week

Michel Delebarre, Chairman of the European Union Committee of the Regions

17:45 - 18:30 AROUND THE WORLD...

THE MOPED-TAXI, A DIMINISHING TRANSPORT METHOD IN THE CITIES OF CENTRAL AND WEST AFRICA: THE TOWN OF GAROUA IN CAMEROON
Abdoukarim Sadou

ROLE AND FUTURE OF THE COLLECTIVE TAXI IN PONDICHERY (SOUTHERN INDIA) FROM THE PERSPECTIVE OF SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT
Jeanne Riot, Master's degree Student, Laboratory for the Identity and Knowledge of Changing Territories and Environments (ICOTEM), University of Poitiers

REFORMING THE TECHNICAL INSPECTION SYSTEM AND LICENCE MANAGEMENT
Mark Van Horck, Chief Executive Officer, SGS Auto Sécurité France

TAXI WARS AND THE REGULATION OF INFORMAL PUBLIC TRANSPORT IN SOUTH AFRICA

Roland Lomme, Chair of Transportation and Logistics, National Arts and Crafts Conservatory (CNAM), Paris

Friday, September 21

THE NEW RESPONSES (cont.)

10:45

TECHNOLOGICAL RESPONSE

Internet, telecommunications, GPS guidance, a constantly expanding range of ever cheaper technologies is opening up possibilities for new on-demand transport services, such as community taxis, which adapt and optimise their routes in real-time to meet demand as it arises.

Plenary Session

12:15

WHAT ARE THE FUTURE PROSPECTS FOR THE TAXI? WHAT CAN BE DONE TO FURTHER ITS DEVELOPMENT?

GENERAL PLENARY DISCUSSION with the participation of

**Michel Delebarre, Marcos Perestrello,
François Ascher, Richard Darbéra,
José Manuel Viegas, Xavier Fels
and the whole participants**

► **12:45 lunch**



40

Room 1

...These new possibilities are helping to bring about a profound transformation both in the exercise of the trade and in the different uses of the taxi.

TAXIS: A VERSATILE TOOL OF DYNAMIC, LARGE SCALE ON-DEMAND TRANSPORT

Robert Clavel, Project Manager for innovative transportation, Networks, Transport and Urban Planning Research Centre (CERTU), Lyon

PARATAXI! THE POTENTIAL FOR FOCUSED DRT (DEMAND RESPONSIVE TRANSPORT) TO SATISFY NEW DEMANDS OUTWITH TRADITIONAL BUS SERVICES

James Michael Cooper, Senior Research fellow, TRi Head of TRi Taxi Studies Group, Napier University, Edinburgh

LEARNING LESSONS FROM IMPLEMENTATION OF FLEXIBLE TRANSPORT SERVICES AND GUIDELINES FOR FURTHER INTEGRATION

John D. Nelson, Professor of transport studies, Centre for transport research, University of Aberdeen

EVALUATION OF COLLECTIVE TAXI SYSTEMS BY EVENT-DRIVEN SIMULATIONS

Eugénie Lioris, Doctoral Researcher (CERMICS-ENPC) and National IT and Automatic Systems Research Institute (INRIA), Paris

Arnaud de la Fortelle, Researcher at the École des Mines de Paris and Inria-Rocquencourt (IMARA Project), Paris

Guy Cohen, Professor at the National School of Civil Engineering (ENPC), member of the Centre for Teaching and Research in Mathematics and Scientific Computation (CERMICS), head of the Optimization and Systems team, Paris

TECHNOLOGY FOR TAXIS (TAXITRONIC)

Francesc Anglès, Vice-President of the firm Interfacom, Barcelona

TAXIS OF THE FUTURE: PRESENTATION OF THE DEMONSTRATION VEHICLES

Jean-Christophe Riat, (Navigation Communication Multimedia),

Christophe Cella, (Coordination of demonstrator Vehicles), PSA Peugeot Citroën / Automobile Research and Innovation Division

SCIENTIFIC COMMITTEE OF THE CONFERENCE

Richard Darbéra, Scientific Director of the conference,
 Researcher at the National Centre for Scientific Research (CNRS),
 Territories, Techniques and Societies Laboratory (LATTS),
 Teacher at the Paris Institute of Urban Planning (IUP), University Paris 12

José Manuel Viegas
 Professor at the Lisbon Higher Technical Institute,
 Member of IVM's Scientific and Strategy Council,
 Chairman of the firm Transportes Inovação e Sistemas (TIS.pt)

François Ascher
 Professor at University Paris 8,
 Chairman of IVM's Scientific and Strategy Council

Nicole Sechet
 Manager of the taxi project
 Member of IVM's Steering Committee

Mireille Apel-Muller
 General Delegate of IVM

Annick Mallardeau
 Coordinator of the taxi project

Angélique Almeida
 Assistant to the Scientific Director,
 Student specialising in transport and mobility at the National School
 of Civil Engineering (ENPC) and at the Paris Institute of Urban
 Planning (IUP)

TAXI RANK DESIGN COMPETITION: PRESENTATION
 OF THE WINNING TEAM'S DESIGN

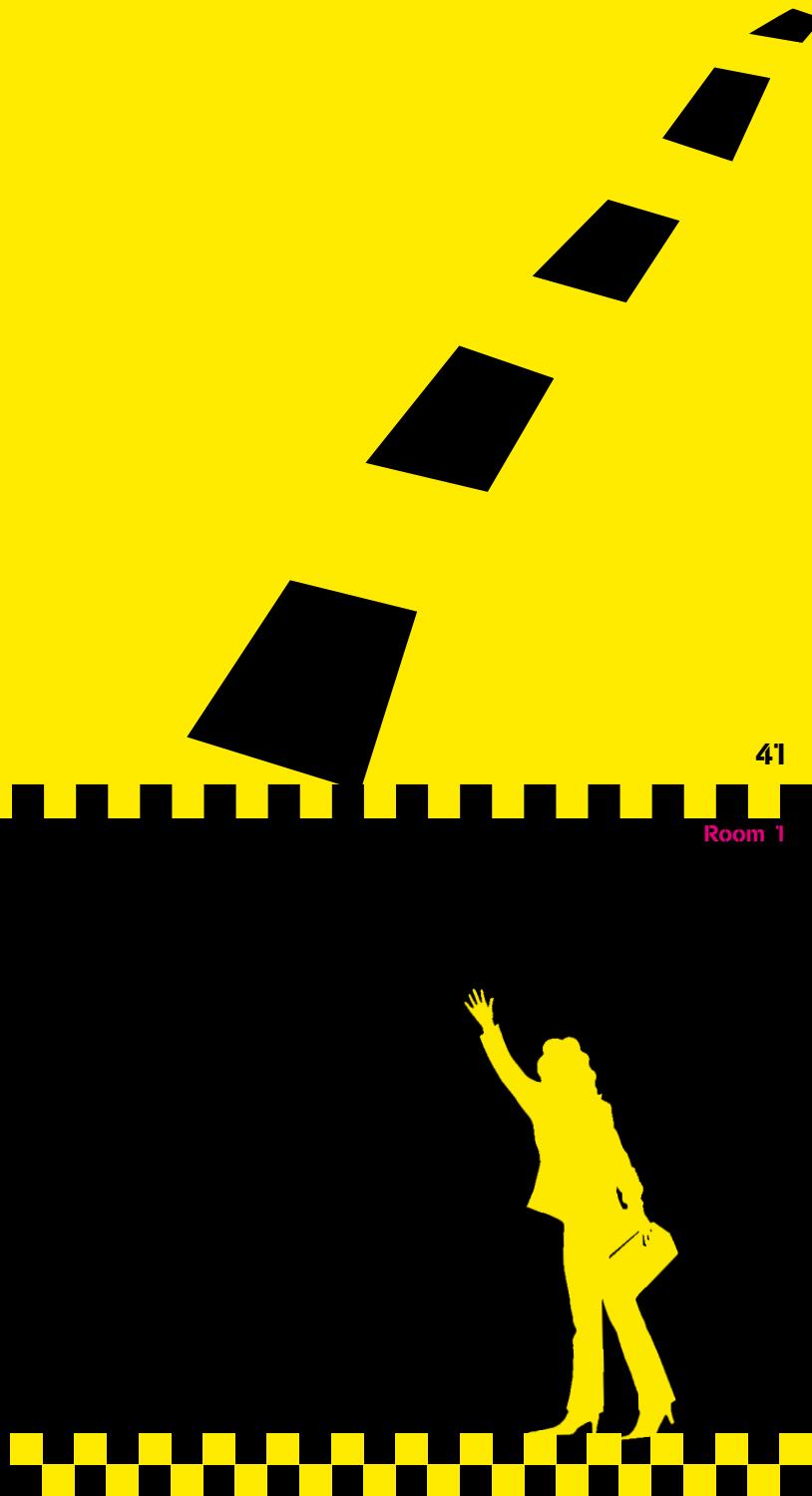
**BETi Project - André João Matias de Sousa,
 Ana Rita Silva e Emanuel Moita,**
Students at the Fine Arts University of Lisbon

INNOVATION, MISSED OPPORTUNITIES AND DEAD
 ENDS, A HISTORY OF PARIS TAXIS IN THE FIRST
 HALF OF THE 20TH CENTURY

Mathieu Flonneau, Lecturer in contemporary history, University Paris 1
Panthéon-Sorbonne, 20th Century Social History Centre

41

Room 1



IVM WOULD LIKE TO THANK THE FOLLOWING FOR THEIR CONTRIBUTIONS:

GfK Institute

The survey was carried out by **GfK Institute**, in partnership with the City on the Move Institute. GfK, the world's 4th largest market research and marketing consultancy group, is a major player in ad-hoc surveys, distributor and consumer panels, audience ratings and the health professions. Present in 63 countries with 8000 employees, GfK offers its clients solid expertise in market research, an international culture and high-value-added consultancy services to underpin marketing decisions.

GfK Custom Research France, a specialist in ad hoc international surveys, is supporting IVM by conducting an international online quantitative survey (Amsterdam, New-York, London, Paris, Lisbon) to determine the current and future role of the taxi in urban travel and in comparison with other private and public methods of transport.

Veolia Transport

Since 1876, **Veolia Transport** has used its expertise in mobility management to manage transportation systems on behalf of local authorities. Its priorities – quality of service, value for money – are those of its customers. Its concerns – comfort, safety and smooth journeys – reflect those of its users. Its objective, therefore, is to position itself as a mobility operator, i.e. as an expert focused on supporting sustainable economic development in the areas it serves.

In order to keep pace with changes in transportation needs, Veolia Transport also organizes on-demand transport services, so that all its customers, notably including those with reduced mobility, have access to an appropriate transport solution that operates in synergy with the regular public transport lines in areas or at times where no transportation solution previously existed. Taxi services are front-line partners in the provision of this type of service.

42

Peugeot, Citroën

Peugeot and **Citroën** have each used a vehicle in their ranges to design two demonstrator cars fitted with state-of-the-art technology and services that will soon be available to taxi passengers. These "taxis of the future" will be taking fares throughout the duration of the conference.

IVM, LABORATORY OF URBAN MOBILITIES

A network of partners, instigator of ideas, experiments, projects and knowledge

Launched by PSA Peugeot Citroën in June 2000, the Institut pour la ville en mouvement [City on the Move] seeks to contribute to the emergence of innovative solutions for urban mobilities. It brings together representatives of the corporate and academic world, researchers and actors from the social, cultural and voluntary sectors, alongside municipal authorities, to work on joint action-research projects.

IVM's remit is to test concrete solutions, to facilitate international comparisons, to identify the most original approaches to urban planning and architectural design, to mobilise experts and expertise from multiple disciplines, disseminate knowledge and raise public awareness of the challenge that mobilities present for the societies of today.

A fundamental need: movement

In today's urban societies, the ability to move around has become an indispensable skill. The rights to work, to housing, to education, to leisure, to family life, to health, are all dependent on a sort of "generic" right: the right to mobility.

Enabling all population groups to move freely, to access urban amenities and services, to access the workplace, working to make the different forms of public and private transport more compatible and more interconnected, increasing the autonomy, the comfort, the pleasure, the environmental quality and the safety of each and every person in the city: all these represent challenges for our society, new solutions to be found.

IVM International Chair

The issues around mobility are no respecters of boundaries. Urbanists, geographers, sociologists, ethnologists or economists... Everywhere in the world, experts are researching the impact of mobility issues. To enhance understanding of their work and promote the development of international debate, in June 2001 the IVM created an academic Chair in partnership with the Cité Descartes in Marne-La-Vallée, near Paris. The activities of this Chair are led by a scientific committee, chaired by Jean-Pierre Orfeuil, Professor at the Paris Institute of Urban Planning. Primarily aimed at researchers and professionals in the field, the role of the Chair is to:

- facilitate international academic exchanges on the themes propagated by the Institute: mobility as a value, new trends in urban transportation, assistance with mobility
- to stimulate and steer ideas and debate on mobilities
- to disseminate studies and research that can potentially contribute to new solutions

Every year, an international seminar is held where researchers and professionals from different disciplines meet to explore societal issues.

Information, articles, programs:

www.ville-en-mouvement.com
www.city-on-the-move.com

Institut pour la ville en mouvement
10 rue des Halles - 75001 Paris - France
e-mail: vilmouv@vilmouv.com

Taxi Festival:

www.festivaltaxi2007.com
www.myspace.com/festivaltaxi
e-mail: festival.taxi@gmail.com



Festival TAXI Lisboa 2007

SETEMBRO 07

► FESTA - A CORRIDA MAIS LOUCA PELO MUNDO
PROJECTO MARGINAL I SANTIAGO ALQUIMISTA I 15 SETEMBRO

CICLO "O TAXI NO CINEMA"

CINEMATECA PORTUGUESA - MUSEU DO CINEMA I 17 SETEMBRO - 09 OUTUBRO

O TAXI VISTO POR CRIANÇAS E JOVENS

EXPOSIÇÃO DE ILUSTRAÇÃO E BANDA DESENHADA I BEDETECA DE LX I 18 - 25 SETEMBRO

COMPETIÇÃO ESPECIAL CURTAS METRAGENS

FIKE I IVM SOBRE O TAXI NO INSTITUTO FRANCO PORTUGUÊS I 20 - 22 SETEMBRO

APRESENTAÇÃO DE LIVRO DE BD

NOUVELLE LIBRAIRIE FRANÇAISE I 21 SETEMBRO

TALENTOS E CONTADORES DE HISTÓRIAS

POR TAXISTAS NO CABARET MAXIME I 19 - 22 SETEMBRO

SESSÕES DE LEITURA "VIAGENS IMAGINÁRIAS"

ASS. LER DEVAGAR I BRAÇO DE PRATA

EXPOSIÇÕES DE FOTOGRAFIA

ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA I ARQUIVO FOTOGRÁFICO I 21 SETEMBRO - 24 NOVEMBRO

APRESENTAÇÃO "TAXIS DO FUTURO"

DOIS PROTÓTIPOS EQUIPADOS I 19 - 22 SETEMBRO

EXPOSIÇÃO DESIGN "TAXI STAND"

NOVOS CONCEITOS DE PARAGENS DE TAXIS

CONCURSO TÁXI+

INOVAÇÕES DE SERVIÇOS

COLÓQUIO INTERNACIONAL:

"O TAXI, SOLUÇÃO DE FUTURO NA MOBILIDADE URBANA"

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN I 20 - 21 SETEMBRO

