

Le service de mobilité intermédiaire et le fonctionnement des taxis à Téhéran

Planche 1 – Taxis services et taxis orange dans les rues de Téhéran



Les taxis services (avec une bande orange)



et les taxis orange

Source : CEPT, 2002

Des milliers de taxis formels et informels ont fait apparaître à Téhéran une nouvelle modalité de transport urbain depuis trois dernières décennies. Sous l'effet de la rapide croissance démographique, de l'étalement urbain, de l'insuffisance des transports collectifs, elle participe de l'augmentation du nombre de déplacements motorisés. Les taxis couvrent une partie importante des besoins en matière de déplacement. Mais faute d'encadrement, ils présentent aussi de nombreux inconvénients tels que l'anarchie de la circulation, la pollution de l'air et l'insécurité routière. La définition et le fonctionnement des taxis sont très particuliers à la capitale iranienne. Le contexte est marqué par une forte croissance démographique et spatiale issue des flux migratoires importants venant des campagnes et des villes secondaires à partir des années 1970. La demande en transport urbain croît rapidement sous l'effet de cette explosion démographique et l'extension spatiale.¹

Évolution du parc de taxis
Typologie des taxis téhéranais
Les taxis formels
Les taxis orange
Les taxis services
Les taxis téléphones, taxis aéroports et taxis terminaux
Les taxis informels
Moto taxi
Les « taxis agences »

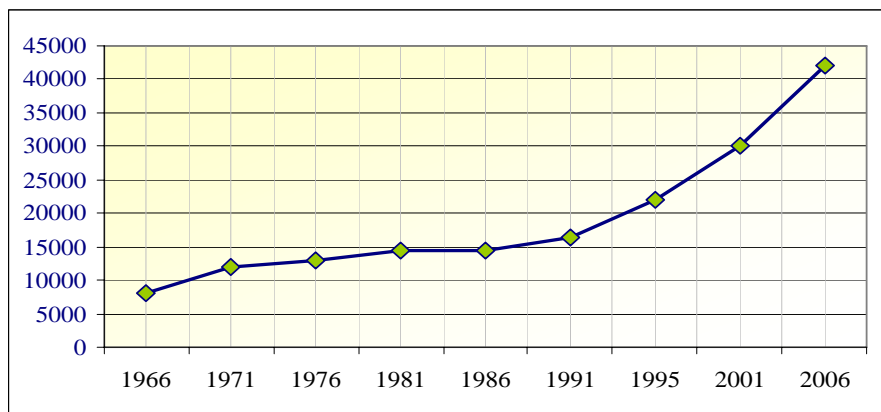
Genèse des taxis collectifs et informels à Téhéran
La genèse du taxi collectif
Taxis informels
Caractéristiques sociales des usagers et des chauffeurs de taxi
Choix du taxi informel
Inconvénients et difficultés des taxis informels
Vétusté du parc des taxis
Conclusion : perspective des taxis

¹ Présentation revue et rédaction reprise par E. Henry. Commentaire général : consulter la littérature sur l'organisation des transports qui régnait encore dans la plupart des villes latino-américaines (exception faite des brésiliennes) il y a deux ou trois décennies et les premiers travaux de l'Inrets en ce domaine. Les prémices des systèmes actuels de transport urbains (lors des étapes d'urbanisation croissante) étaient les taxis collectifs, au point qu'à Buenos Aires on appelle encore *colectivos* les autobus –où les voitures de louage, *remis*, (cf. Gutiérrez) ne sont pas sans similitude avec les « taxis agences » téhéranais. Le contexte a pourtant profondément évolué.

ÉVOLUTION DU PARC DE TAXIS

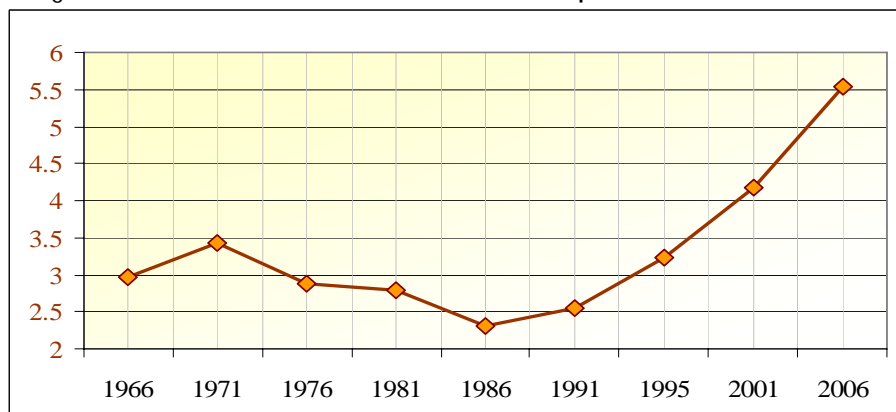
C'est en 1936 que les premiers taxis sont apparus dans les rues de Téhéran, quand deux cents véhicules furent achetés de l'étranger. Il était initialement considéré comme un moyen de transport luxueux et onéreux, réservé à la caste supérieure de la hiérarchie sociale. (Mehdi, 2001). La figure 1 montre que vingt ans plus tard Téhéran possédait trois mille taxis en 1956 ; chiffre quintuplé avec 14 500 véhicules en 1977. Cette progression a été arrêtée avec la Révolution et pendant la guerre. Finalement, après quinze ans de stagnation, depuis 1991 le nombre de taxi augmente sans cesse ; leur parc a triplé entre 1991 et 2007.

Figure 1 - Évolution du parc de taxis formels à Téhéran de 1966 à 2006



Sources : Mehdi (2001), Kambiz (2004) & Morteza (2004).. Elaboration FG

Figure 2 - Évolution du nombre de taxis formels par habitant de 1966 à 2006

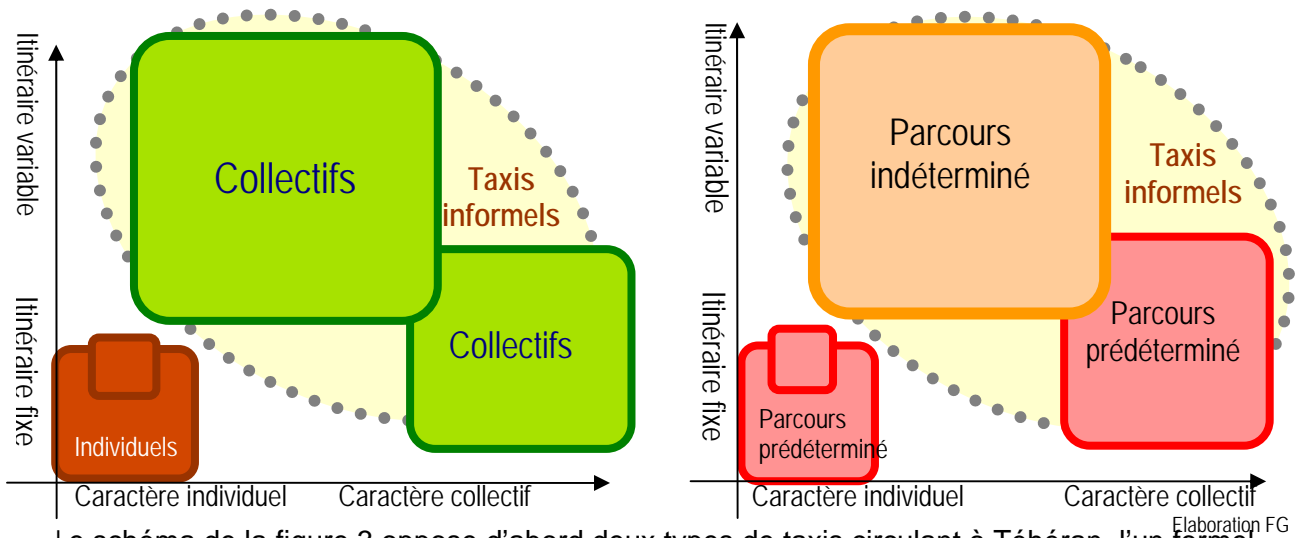


Sources : Mehdi (2001), Kambiz (2004) & Morteza (2004).. Elaboration FG

TYOLOGIE DES TAXIS TÉHÉRANAIS

Avec le nombre, c'est la définition même du taxi qui a évolué en Iran, devenant un mode de déplacement « semi collectif et semi privatif » différencié sur les plans pratique, fonctionnel, organisationnel et tarifaire.

Figure 3 – Schéma des modalités d'exploitation des taxis à Téhéran



Le schéma de la figure 3 oppose d'abord deux types de taxis circulant à Téhéran, l'un formel et l'autre informel. A la figure classique de la course libre s'oppose celle de l'itinéraire fixe. On peut opérer une autre distinction de l'univers du taxi, qu'il soit formel ou informel, qu'il fonctionne sur des itinéraires prédéterminés ou selon des trajets indéterminés, mais en fonction de son usage collectif ou individuel. Seulement 11% des taxis répondent à la catégorie « individuels » pour le transport de leurs usagers depuis l'origine jusqu'à la destination de la course. Les autres sont des taxis collectifs qui desservent les principales artères de la ville offrant des capacités maximales de quatre passagers pour des tarifs variant entre cinq et vingt fois ceux le prix des autres moyens de transport en commun.

Les taxis formels

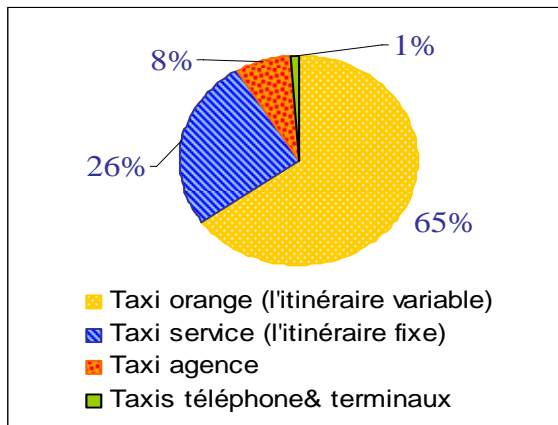
Les taxis formels se distinguent des autres véhicules par une immatriculation particulière et une couleur différente ; leur circulation requiert d'une autorisation spéciale de l'organisme de contrôle et surveillance des taxis à Téhéran.

Les taxis orange

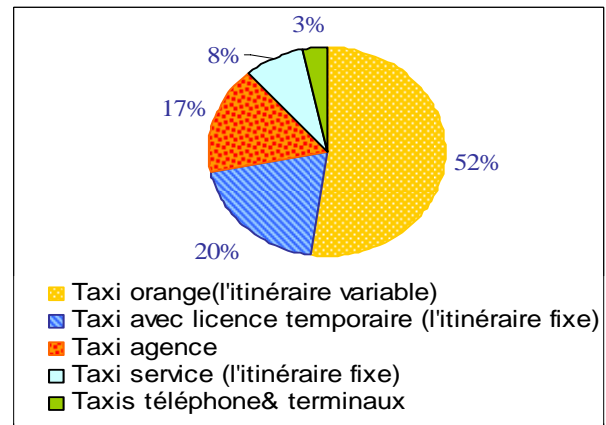
Représentant plus de la moitié du parc circulant à Téhéran, ils constituent l'élément le plus important du système de taxis en absorbant la grande majorité des déplacements effectués selon ce mode. Ils sillonnent toute la ville sans règles précises à la recherche des clients qu'ils déposent aux destinations demandées. C'est en quelque sorte une forme de covoiturage, dont l'itinéraire est défini à la demande des clients glanés sur la voie publique. Les conditions réelles d'exploitation de ces taxis aboutit à une surconsommation de carburant.

Les figures 4 et 5 correspondent à la part importante des taxis orange dans le parc des taxis et les déplacements effectués par ce secteur.

Figures 4 & 5 - Offre et demande de taxis par types à Téhéran

Répartition des taxis par type
en circulation à Téhéran en 2004

Source : Kambiz, 2004

Usage des taxis par type
à Téhéran en 2004

Elaboration FG

Les taxis services

Ces taxis sont dispersés en général dans les places et les artères principales de la ville. Leurs origines, leurs destinations et leurs itinéraires sont déjà déterminés. Les chauffeurs ne quittent pas la station de départ avant de charger les véhicules à leur capacité maximum.

Les taxis téléphones, taxis aéroports et taxis terminaux

Ces catégories sont destinées aux besoins spécifiques des couches aisées. Ils fonctionnent à peu près comme les taxis classiques, avec des tarifs de quatre à six fois plus élevés que les taxis orange.

Les taxis informels

Les taxis informels exercent leurs activités en parallèle avec les formels. Ils sont un moyen de déplacement sans autorisation, mais toléré dans la pratique. Pour la plupart, ils fonctionnent d'une manière semblable aux taxis orange. Le parc informel est difficile à distinguer de celui des véhicules particuliers ; différentes sources l'estiment entre sept et neuf cent mille véhicules (d'autres vont jusqu'à un million et demi).

Moto taxi

Dans les dernières années, une autre modalité tout à fait illégale de « taxi » est apparue : ces motocyclistes qui offrent leurs services aux passagers. Leur attrait vient de ce qu'ils sont un mode de déplacement plus rapide, car moins gêné par les embouteillages, notamment en centre ville (autour de Bazar) et dans la zone restreinte à péage –où l'entrée des voitures est conditionnée par une autorisation payante.

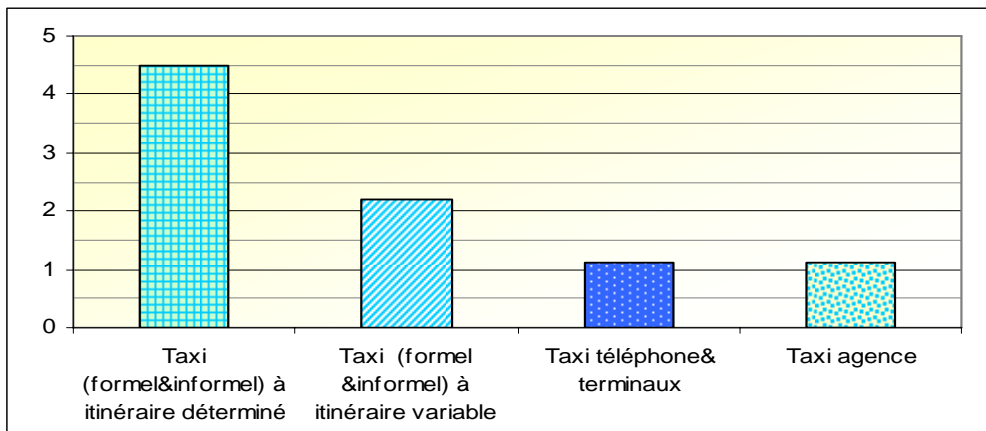
Les « taxis agences »

Ce sont des entreprises privées de location d'automobile avec chauffeur –qui sont souvent les propriétaires de la voiture. Leur service ressemble à ceux offerts par le taxi individuel, le « taxi téléphonique », le « taxi aéroport » ou le « taxi terminaux » en ce que leur clientèle et leurs tarifs sont relativement élevés. Ils en diffèrent par leur statut et leur organisation interne. Sous le régime des voitures particulières, les « taxis agences » échappent à la tutelle de l'OCT². Ils transportent leur clients de l'origine jusqu'à leur destination et ne prennent pas de passagers au retour vers l'entreprise –à la différence des « taxis terminaux » et « téléphoniques ».

² Organisme de contrôle et surveillance des taxis à Téhéran.

La figure 6 permet de comparer le taux de charge selon lequel les différents types de taxi se remplissent et de les hiérarchiser en fonction de leur efficacité en termes de nombre de voyages effectués par les véhicules et de consommation de carburants.

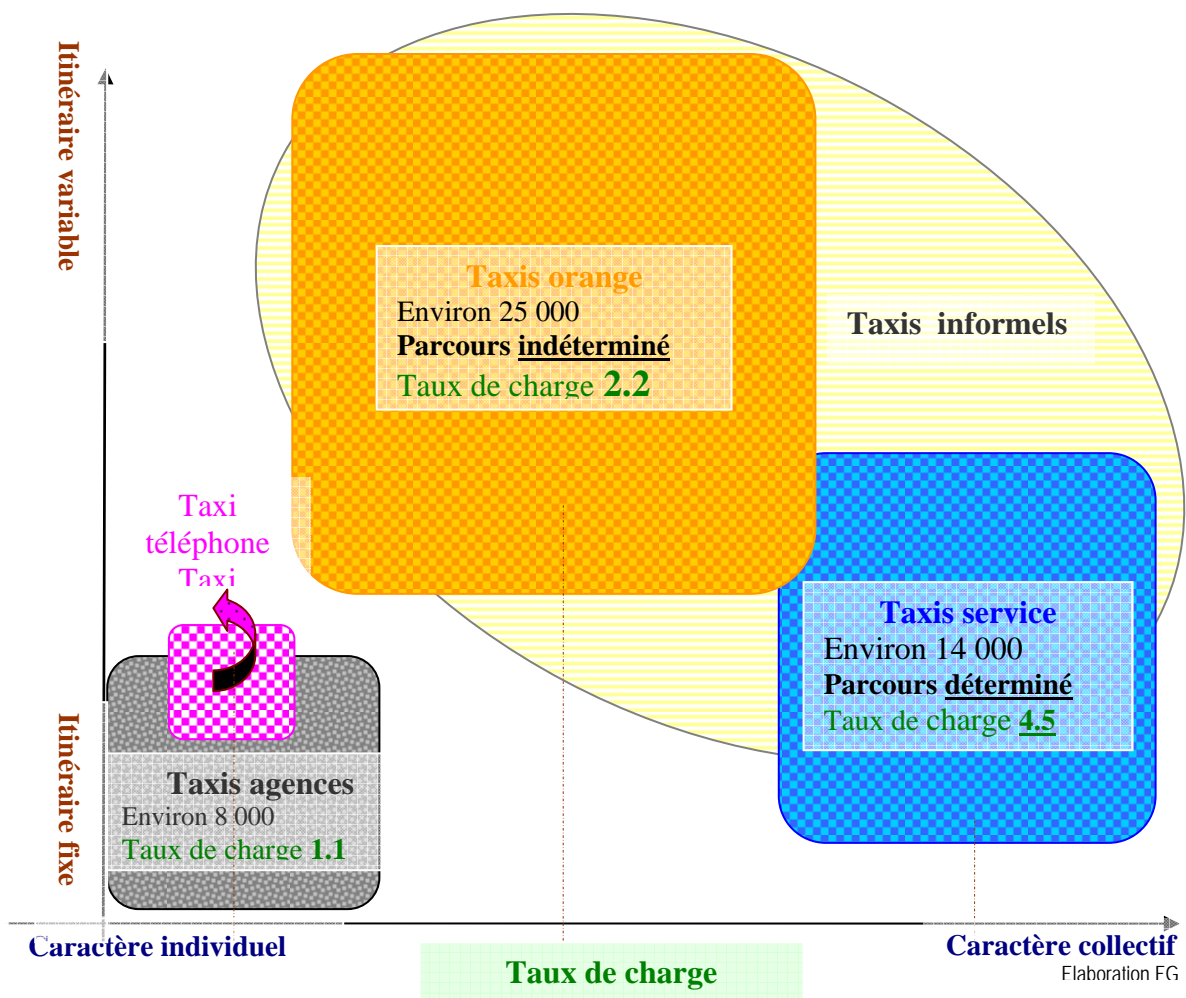
Figure 6 – Taux moyen d’occupation des différents types de taxi



Source : Kambiz, 2004

Le schéma de notre figure 7 synthétise les caractéristiques des divers types de taxi ordonné selon leur exploitation collective ou individuelle et la flexibilité des parcours et représentés selon leur importance sur le marché actuel de Téhéran.

Figure 7 – Fonctionnement des taxis (formels et informels) à Téhéran



GENESE DES TAXIS COLLECTIFS ET INFORMELS A TEHERAN

La genèse du taxi collectif

Initialement, les taxis ont été introduits à Téhéran comme un moyen de transport d'usage individuel. Ses tarifs augmentèrent dans les années 1970, parallèlement à l'augmentation du prix de l'essence. Afin d'optimiser le coût pour les usagers et d'assurer une meilleure rentabilité aux chauffeurs, l'Etat les autorisa à prendre en charge plusieurs passagers sur la même course. Le revenu des chauffeurs se multipliait ainsi par deux ou trois, sans besoin d'ajuster les tarifs (Mehdi, 2001). Le passager perdait de son autonomie, ne déterminant plus le parcours et devant s'adapter au trajet convenant au chauffeur.

Taxis informels

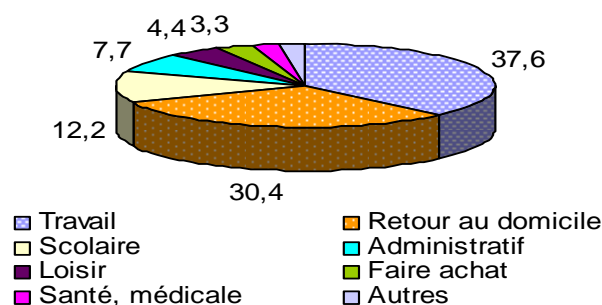
L'apparition des taxis informels est liée à l'absence d'équilibre entre l'offre et la demande de déplacement, conséquence de la croissance démographique et physique de la ville. S'y ajoutent l'insuffisance et la mauvaise organisation des services publics de transport et, d'autre part, les problèmes économiques des ménages et le développement du chômage. Ces derniers motifs empêchent les personnes de revenus en déclin à utiliser leur propre véhicule comme moyen de déplacement particulier. La disponibilité de carburant extrêmement bon marché et un cadre réglementaire permissif les ont incités à en faire une utilisation plus collective.

CARACTERISTIQUES SOCIALES DES USAGERS ET DES CHAUFFEURS DE TAXI

Une enquête pour la ville de Téhéran menée par la Compagnie de l'étude compréhensive de transport et trafic de Téhéran –CETTT en 2004 établit que, pour 35% des usagers, la facilité d'accès aux taxis est leur avantage principal sur les autres moyens de transport collectif –y compris pour ceux qui possèdent une voiture particulière. Pour 28%, le confort relatif est le deuxième avantage. La forte disponibilité de l'offre, la rapidité du mode, la fréquence sont autant d'autres points forts du taxi. D'autres résultats de l'enquête – présentés dans le rapport de Mostophie Kambiz– concernent les usages du taxi :

- 67% des usagers utilisent le taxi pour se rendre au travail ou revenir au domicile (figure 8) ;

Figure 8 – Motifs de déplacements des usagers du taxi (officiel)



Source : Kambiz, 2004

- la moitié ont entre 19 et 25 ans, 45% entre 26 et 50 ans, les moins 18 ans n'ayant pratiquement pas recours à ce mode de déplacement ;

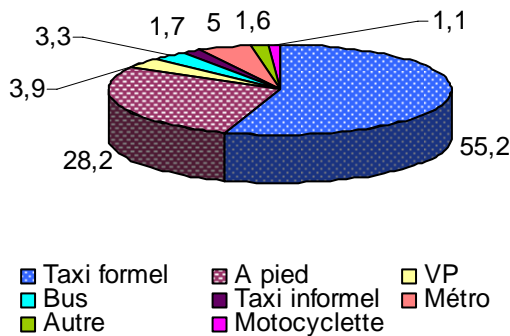
- 82% des clients de taxi sont titulaires du baccalauréat ; 46% possèdent au moins une voiture particulière ;

- le niveau d'études des chauffeurs des taxis est considérablement moins élevé que celui des usagers, plus jeunes que les premiers ;

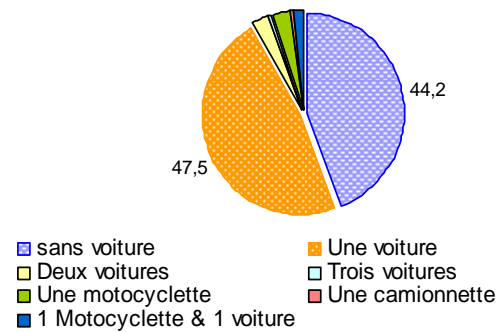
- en général, les passagers de taxis sont d'un niveau socioéconomique moyen ou supérieur et relativement jeunes.

Figure 9 – Stations et véhicules du système de taxis officiel

Accès aux stations de taxis (formels)



Véhicules possédés par les usagers de taxis (officiels)



Kambiz, 2004. Elaboration FG

Source :

Choix du taxi informel

Un des problèmes des taxis formels est la distance entre leurs points de stationnement et les lieux de résidence à. A Téhéran, il faut prendre un taxi informel (55,2%) ou marcher (28,2%) relativement longtemps pour trouver un taxi dit officiel. Cette difficulté maintient 46% des personnes à un temps de rabattement entre 15 et 60 minutes. Selon l'enquête de 2004, pour 42% d'utilisateurs du taxi formel la seconde préférence est le taxi informel, puis l'autobus (30%).

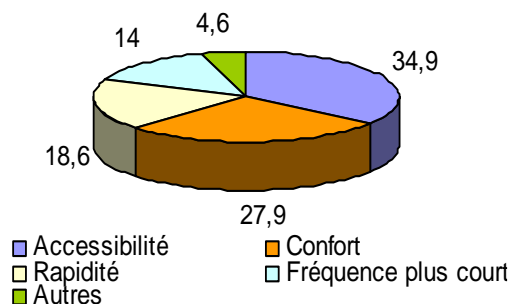
INCONVENIENTS ET DIFFICULTES DES TAXIS INFORMELS

Les taxis entravent la circulation et contribuent aux embouteillages des heures de pointe. En effet, leurs chauffeurs s'arrêtent partout dans leurs courses, notamment sur les artères principales. Les études de CETTT confirment la part non négligeable des taxis –notamment des informels– dans la genèse des encombrements, la surconsommation énergétique et l'insécurité routière qui affecte les usagers et les chauffeurs eux-mêmes (Kambiz, 2004).

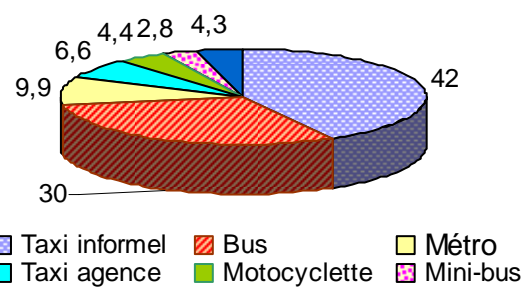
Ces défauts ont entraîné une perte de confiance et une méfiance envers ce mode de transport, surtout chez les femmes. Les conducteurs des taxis, formels ou informels, s'exposent gravement aux risques d'accidents de la circulation. Ils subissent largement la pollution de l'air et leurs conditions de travail sont pénibles. La couverture sociale est insuffisante pour les taxis formels et inexistante pour les chauffeurs des taxis informels.

Figure 10 – Avantages déclarés du taxi

Raison pour laquelle les propriétaires de VP utilisent le taxi



Avantages du taxi sur les autres modes



Source : Kambiz, 2004. . Elaboration FG

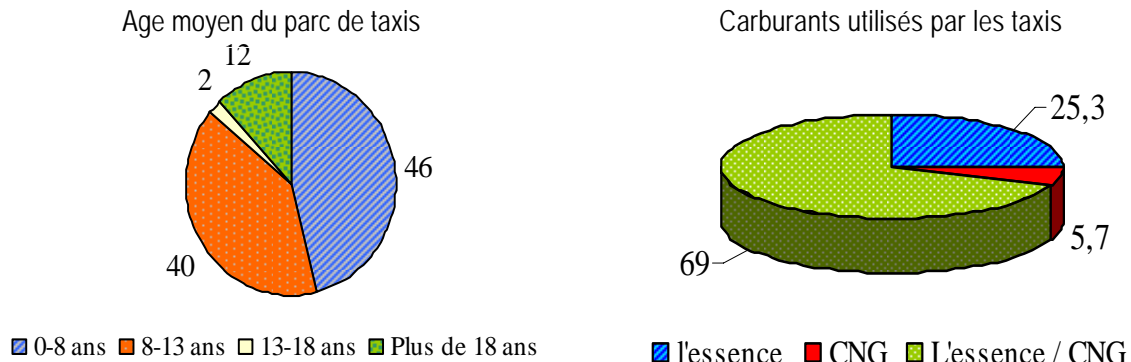
Néanmoins, les taxis (formels et informels) assurent une part importante des déplacements urbains autant que parmi le parc automobile national ; leur poids dans l'économie de la ville n'est pas négligeable. L'activité est une source de revenus pour les chauffeurs, de même

qu'elle est génératrice d'emplois directs et indirects : garagistes, mécaniciens, etc. Elle a aussi un impact sur le marché des voitures d'occasion.

VETUSTE DU PARC DES TAXIS

Un des problèmes majeurs de système de taxis est l'ancienneté du parc : 54% des véhicules ont plus de dix ans. Comme effets environnementaux, cette vétusté renforce la pollution atmosphérique et la consommation énergétique. (Kambiz, 2004). On estime le parcours moyen quotidien d'un taxi 140 pour les déplacements urbains et trois cents kilomètres pour les dessertes de banlieue. La consommation journalière des taxis de Téhéran est évaluée à 1.36 million de litres d'essence (Farhad, 2005).

Figure 11 – Age du parc de taxis et dépense énergétique



Conclusion : PERSPECTIVE DES TAXIS

Elément important de l'offre, les taxis assurent près de 18% des déplacements motorisés et sont une alternative efficace à l'insuffisance de l'offre de transport public, en l'absence de réglementation et devant l'étalement de l'agglomération de Téhéran.

Le poids de taxi dans les déplacements motorisés quotidiens Dans toutes les alternatives proposées par la dernière version du Schéma directeur du Transport de Téhéran, une place lui est réservée variant entre 14% et 18% de la prévision de déplacements.

Progressivement, les autorités organisatrices du transport ont appris à mieux les prendre en compte et à tenter de contrôler les externalités négatives induites. Après plusieurs années de tolérance ou d'ignorance, les effets indésirables de l'activité du taxi ont suscité diverses réactions et mobilisations.

À partir de 1998, on a ainsi lancé un projet d'intégration des taxis informels dans le cadre de « l'organisme de contrôle et surveillance des taxis de Téhéran », via l'octroi de licences temporaires renouvelables. L'interdiction d'activité des taxis informels pourrait poser d'énormes difficultés économiques et sociales, telles que celui de la substitution, mais le chômage conséquent ; il faudrait enfin des investissements considérables dans de nouveaux moyens de transports en commun.

La rénovation du parc de taxis est un autre projet en cours. L'objectif est de les remplacer par des véhicules de plus grande capacité, type van (9 à 11 places) et MPV (7 à 8 places), afin de réduire le nombre d'automobiles et, en conséquence, la consommation énergétique et la pollution atmosphérique.

Enfin, le changement du prix de l'essence et la mise en place du projet du rationnement de carburants depuis l'été 2007 a influencé ce système. Les taxis informels ne peuvent plus travailler avec la même liberté, contingentés aux cent litres d'essence auxquels ont maintenant droit les véhicules particuliers. Ces inflexions incitent l'Etat à réorganiser le

système de transports en commun. Elles invitent aussi les chauffeurs informels à s'enregistrer à l'Organisme de contrôle et de surveillance des taxis.

Références

- Arghavani, Amir, Transport publique et la congestion, TUSRC, Janvier 2007
- Djamchidi Mojtaba, Etude des moyens d'évolution et amélioration du réseau bus de Téhéran, CETTT, Novembre 2005
- Draief, Montassar, Multi-criteria Analysis elaboration :The example of "Tehran Rail Public Transport Long Term Development Study", mémoire DEA, ENPC/Paris12, Octobre 2005
- Farhad, Abolghassemi, Proposition des solutions efficaces pour organisation des taxis informels à Téhéran, troisième phase, 2005
- Hedjazi, Arefeh, Téhéran et le phénomène des embouteillages apocalyptiques, <http://larevuedeteheran.com/index.asp>, 2007
- <http://hamshahrionline.ir/News/?id=40491>
- Journal Hamshahri
- , Etude et planning du développement et amélioration du système de taxi à Téhéran (troisième phase), OTTT, 2005
- Kambiz, Mostophie, Etude et planning du développement et amélioration du système de taxi à Téhéran (première phase), OTTT, 2004
- , Les taxis collectifs à Téhéran IIème conférence sur les transports urbains dans les pays en développements (CODATV II), Caracas, Venezuela, INRETS, Octobre 1982
- Kouroch, Hazeghi, Les véhicules sociaux, les moyens de déplacements intermédiaires à Téhéran, Université des sciences sociales de Grenoble, Institut d'Urbanisme, 1980
- Massoud, Mohammadi, Les études de transport et trafic de Téhéran, Conseil urbanisme et architecture de la mairie de Téhéran, 2003
- Mehdi, Razavi Analyse de fonctionnement du taxi à Téhéran, OTTT, 2001
- Morteza, Eraghi, (ss dir. de), Les études de trafic et transport urbain dans le projet développement urbain de Téhéran, CETTT, première phase, Janvier 2004
- , (ss dir. de), Les études de trafic et transport urbain dans le projet développement urbain de Téhéran, CETTT, troisième phase, Janvier 2005
- Nasser, Barati (ss dir. de), Les études de gouvernance urbaine à Téhéran, Conseil urbanisme et architecture de la mairie de Téhéran, 2003
- Raumouk, Mitra, Estimation des variantes socio-économique de la demande du déplacement (horizon 2011), TUSRC, 2003
- Valipey Ezatollah, Metro : le problème de la congestion et la pollution de l'air, 2004
- Ville de Téhéran, Centre d'étude et planning de la ville de Téhéran, évaluation de l'utilisation de taximètre, 2003
- , CEPT, Schéma directeur transport de Téhéran, 2004
- , BCI, résultat d'analyse les budgets ménages de l'Iran dans les zones urbaines, 2006
- www.tehransama.ir , 25.09.2007