

LES PARTENARIATS
TAXI - TRANSPORT PUBLIC

Situation au 3^{ème} trimestre 2002

Mars 2003

Sommaire

Introduction

I INFORMATIONS GENERALES

II DESCRIPTION DU LIEN CONTRACTUEL

III DESCRIPTION DES SERVICES

IV BILAN ET PERSPECTIVES DES PARTENARIATS

Annexes

- Listes des réseaux ayant répondu à l'enquête
- Questionnaire 2002

INTRODUCTION

Dans le cadre du partenariat entre l'UTP et la FNAT (Fédération Nationale des Artisans du Taxi), que les deux parties ont souhaité réactiver, il a été convenu de renouveler l'enquête sur les relations entre les artisans taxi et les entreprises de transport public urbain. Ainsi, l'enquête menée par l'UTP auprès de ses adhérents en fin d'année 2002 a permis la réalisation d'un bilan des expériences de partenariat existantes dans les réseaux de transport public urbain.

L'enquête, sensiblement modifiée dans sa présentation par rapport à l'enquête conduite en 1998 - qui avait permis la réalisation du Guide-mode d'emploi sur la coopération Taxi / Transport public -, permet de mieux appréhender les relations entre les partenaires et de mieux cerner le type et les modalités d'organisation des services de transport proposés dans un tel cadre. Ainsi, sont approfondis certains aspects comme la qualité de service, l'organisation du service ou encore le transport à la demande. Ce rapport de synthèse présente les résultats globaux et ceux des trois classes de réseaux retenus par l'UTP.

110 entreprises de transport urbain ont répondu à cette enquête, soit un taux de réponse de 73% par rapport aux adhérents de l'UTP.

Ce taux de réponse varie en fonction de la classe de réseau :

- 100% pour la classe 1 qui comprend 21 réseaux de plus de 250 000 habitants,
- 80 % pour la classe 2 qui comprend 40 réseaux de 250 à 100 000 habitants,
- 64 % pour la classe 3 qui comprend 89 réseaux de moins de 100 000 habitants.

Parmi les 110 réseaux ayant répondu, 66 font état d'une expérience actuelle ou passée de partenariat taxi / transport public, soit un taux de 60% des réponses. C'est sur cette base de 66 réseaux, que la majorité des traitements présentés dans ce rapport, a porté.

Réseaux de la classe 1



Réseaux ayant répondu à l'enquête

★ Expérimentation actuelle ou passée de partenariat avec les Taxis

☆ Aucune expérimentation (actuelle ou passée) avec les Taxis

Réseaux de la classe 2



Réseaux de la classe 3



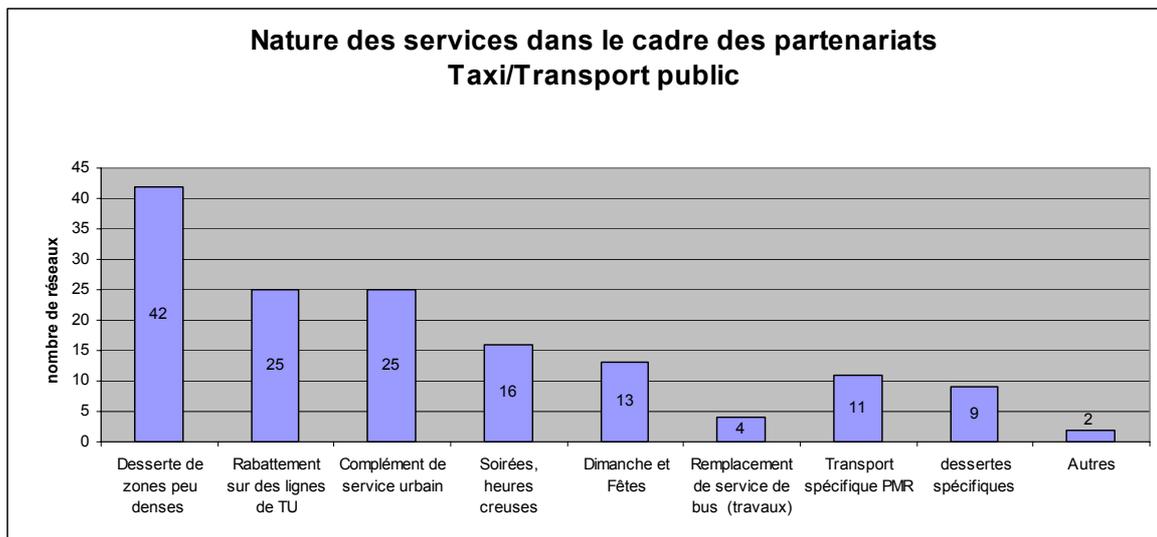
© Les partenariats Taxi -Transport public, UTP, mars 2003

4

I.- INFORMATIONS GENERALES

A l'image des résultats représentés dans le document 1, la nature des services de transport issus des partenariats Taxi / Transport Public est très variée.

Document 1 :



On peut remarquer que, dans 42 réseaux, soit 64% des cas, le partenariat répond entre autre à un besoin de desserte de zones peu denses de l'agglomération. Dans 38% des cas, le ou les service(s) Taxi -qu'ils soient à la demande ou en lignes régulières- assurent le rabattement des clients sur les lignes d'autobus ou de métro du réseau urbain.

De plus, au sein même des réseaux de transport, il n'est pas rare que le partenariat Taxi / Transport Public impulse plusieurs services. Ainsi, certains réseaux peuvent proposer, par exemple, un service à la demande pour relier un quartier excentré, un service de ligne régulière pour la desserte d'un marché et un service dédié au transport des personnes à mobilité réduite (PMR).

Tenant compte de cette diversité et avec le souci de rendre cette enquête plus lisible, il a été demandé aux entreprises enquêtées de présenter le mode de partenariat le plus significatif.

Les partenariats présentés dans ce rapport sont, en moyenne, effectifs depuis 1996, soit près de 7 années d'existence. Dans la grande majorité des cas (94%), l'opérateur de transport public urbain est l'interlocuteur principal des taxis. Dans 4 cas, c'est l'Autorité Organisatrice qui joue le rôle "d'interlocuteur principal", seule ou avec l'opérateur de transport public urbain.

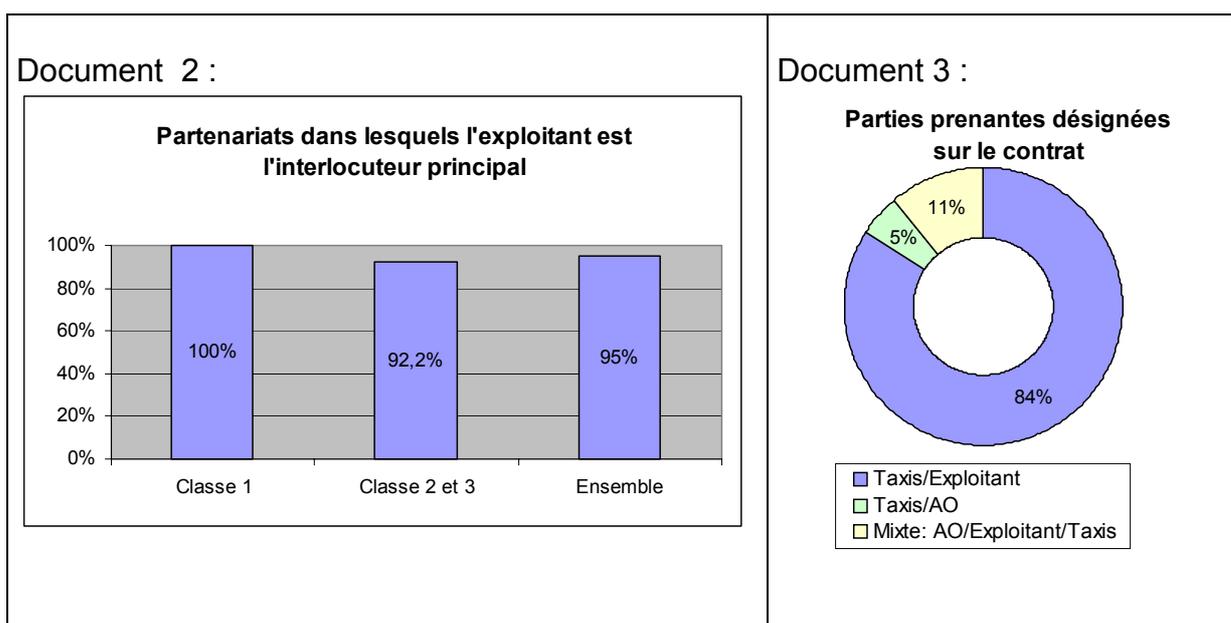
II.- DESCRIPTION DU LIEN CONTRACTUEL

1.- PARTIES PRENANTES

La description du lien contractuel confirme le rôle "d'interlocuteur principal" endossé par les entreprises de transport urbain dans le cadre des partenariats développés, comme le montrent les graphiques 2 et 3.

En effet, dans 84% des cas, l'exploitant est le seul partenaire mentionné dans le contrat au côté des taxis. Pour le reste, dans 11% des cas, Autorité Organisatrice et entreprise de transport public sont toutes deux désignées. Enfin, dans 5% des situations, l'Autorité Organisatrice est la seule partie précisée dans le contrat. Pour ce dernier cas, peu d'informations sur le détail du service nous ont été communiquées.

Pour ce qui est du mode de représentation des professionnels du taxi sur les contrats, dans la majorité des cas (55%), le mode de représentation choisi est celui d'un groupement (GIE, association ou société). Pour le reste, il semble que la contractualisation s'effectue directement avec les Taxis.



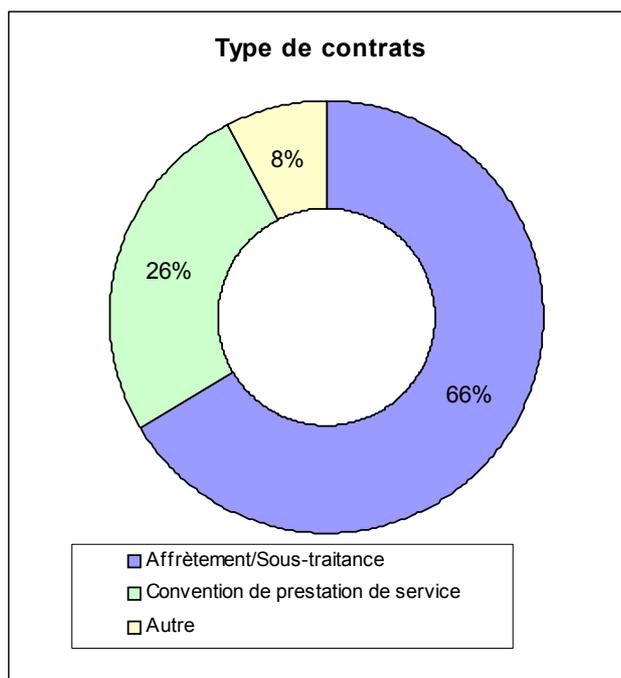
2.- NATURE DU LIEN CONTRACTUEL

Dans les deux tiers des cas, le contrat de partenariat relève de l'affrètement ou de la sous-traitance (44 réseaux).

En second lieu, il s'agit d'une convention de prestation de service (17 réseaux).

Enfin, à la marge, les réponses font état soit de l'inexistence de contrat ou de l'inexistence d'informations sur ce contrat, soit d'une forme de double lien contractuel qui lie l'AO aux Taxis d'une part et l'opérateur aux Taxis d'autre part.

Document 4 :

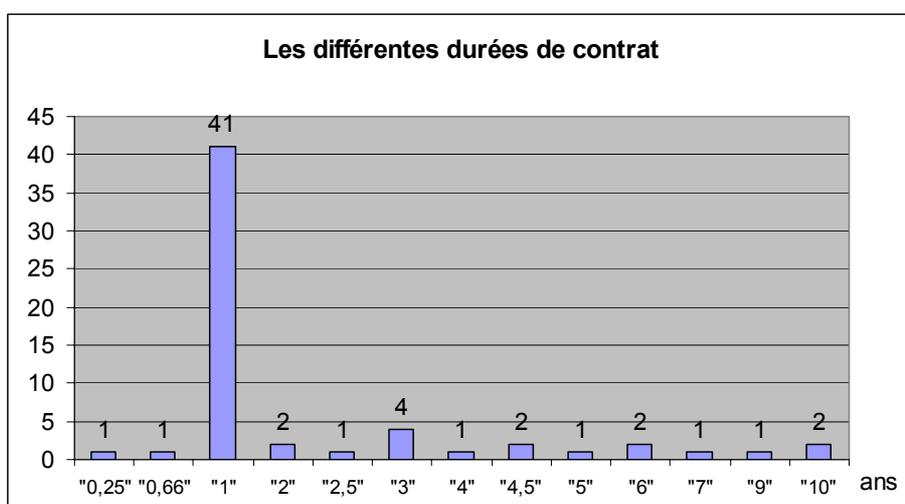
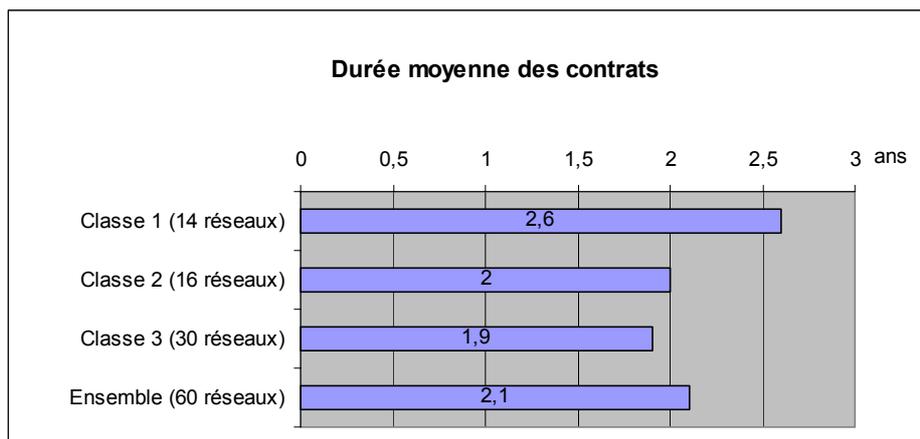


3.- DUREE DES CONTRATS

La durée moyenne des contrats (2,1 ans, document 5) est assez importante au regard de la souplesse des services mis en place. Cependant, il faut noter que 68% des contrats sont annuels et qu'ils sont, le plus souvent, renouvelables par tacite reconduction. Par ailleurs, seuls 17 contrats ont une durée supérieure à 1 an (document 6).

En ce qui concerne le lien entre durée et type de contrat, il semble que, avec une durée moyenne d'environ 18 mois, les contrats d'affrètement et de sous-traitance, sont plus "durables" que les contrats de type convention de prestation de service dont la durée moyenne est d'environ 7 mois.

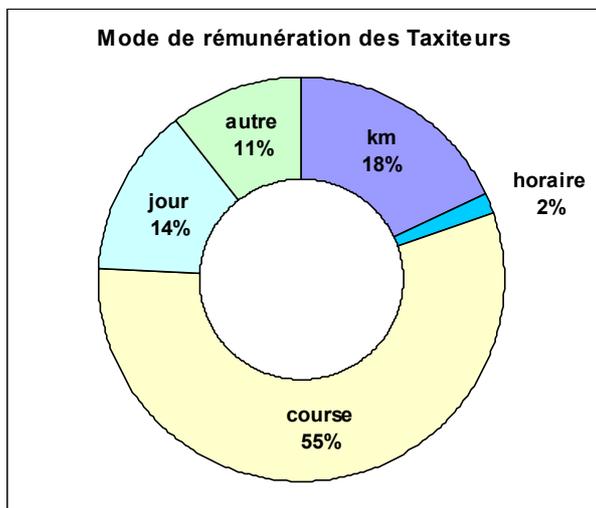
Documents 5 et 6 :



4.- REMUNERATION DU SERVICE

La pratique la plus courante est une rémunération forfaitaire basée sur la course : elle est pratiquée dans 37 réseaux sur 66. Viennent ensuite d'autres modes de rémunération forfaitaires basés sur les kilomètres parcourus (12 réseaux) ou sur les jours travaillés (9 réseaux). A la marge, un contrat intègre une rémunération des taxiteurs basée sur un tarif horaire. La rubrique "autre" recouvre des rémunérations basées sur la tarification taxi traditionnelle, avec ou sans réduction.

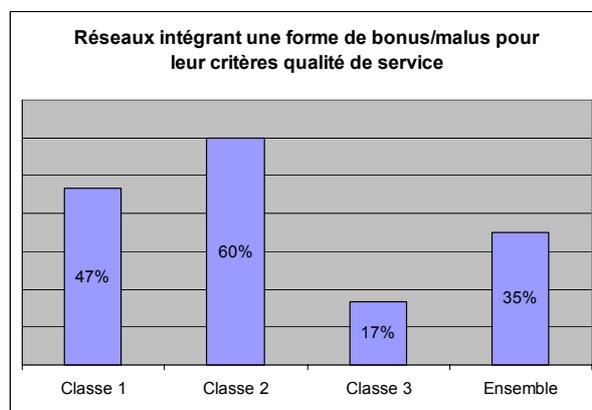
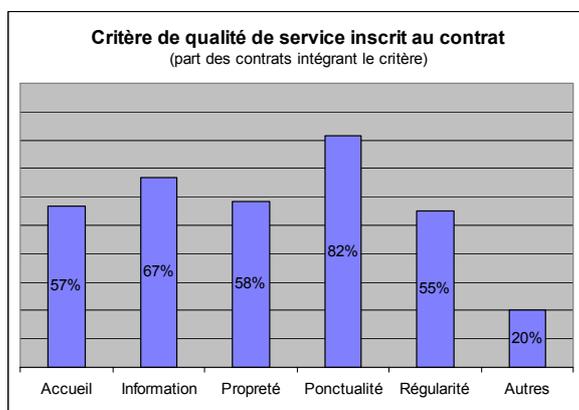
Document 7 :



5.- LA QUALITE DE SERVICE

A l'image des pratiques actuelles existantes dans le transport public urbain entre opérateur et AO, les contrats de partenariat Taxi / Transport public font référence à certaines obligations en matière de qualité de service.

Documents 8 et 9 :



Dans 94% des cas, les expérimentations intègrent une clause de qualité de service à leur contrat. Les critères les plus répandus sont l'information voyageurs et la ponctualité.

Ces obligations de qualité de service n'entraînent pas forcément la mise en place d'un système de bonus/malus. Si, globalement 35% des partenariats intègrent ce principe de bonus/malus pour les critères de qualité de service, on peut noter

cependant que 60% des réseaux de classe 2 et 47% des réseaux de classe 1 y ont recours.

6.- POIDS DE L'ACTIVITE "TAXI" DANS L'ACTIVITE GLOBALE DU RESEAU

Par rapport à l'activité globale de transport, l'activité "Taxi" demeure marginale dans la plupart des réseaux, si l'on se réfère aux valeurs moyennes et médianes¹ des données communiquées².

Cependant, comme le montre le document 10, le poids de l'activité "taxi", dans l'activité globale des réseaux, est variable.

En ce qui concerne le nombre de kilomètres réalisés, la part de l'activité va d'une valeur extrêmement marginale proche de 0% à des valeurs importantes pouvant aller jusqu'à plus de 7%.

En ce qui concerne le nombre de voyages, le même constat de disparité peut être fait puisque la part de l'activité varie de 0,09% à 5% de l'activité globale de l'entreprise de transport urbain.

Une première analyse de ces données conduit à relativiser l'efficacité des services de taxi en terme de desserte, puisque globalement le ratio voyage/kilomètre n'est que de 0,28 contre 3,4 pour les services "traditionnels" de transport urbain. Ce qui s'explique aisément au regard du type de territoire traversé.

Cependant, le mode d'organisation de ce type de service peut s'avérer "rentable", du fait de son faible coût kilométrique (environ 1,75 €³), bien en dessous⁴ du coût kilométrique du transport urbain (3,68 €).

¹ Dans une liste de chiffres, la valeur médiane est celle pour laquelle il y a autant de valeurs qui lui sont supérieures que de valeurs qui lui sont inférieures. C'est la valeur qui "coupe" en deux la liste.

² Les facturations spécifiques sur certains réseaux (course ou voyageur) ne permettent pas aux entreprises de connaître l'ensemble des critères portant sur le poids de l'activité taxi dans leur activité totale. En outre, certains partenariats sont trop récents pour disposer de ce type de données. C'est pourquoi un échantillon commun de 54 expérimentations pour lesquelles l'ensemble des données est disponible a été défini.

³ Estimation rapide faite à partir de plusieurs sources :

- étude Chrystalis (Chalon-sur-Saône) contenant des évaluations de services TAD dans différents réseaux

Document 10 : Le poids de l'activité "Taxi" dans l'activité globale du réseau

Sur la base de 54 réseaux pour lesquels l'information est complète	Valeurs moyennes	Maximum	Minimum	Valeurs médianes
nombre de kilomètres	56 406	460 380	20	23 832
poids dans l'activité totale	1,53%	7,70%	± 0%	0,72%
nombre de voyages	15 603	500 000	2	2 343
poids dans l'activité totale	0,22%	5%	0,09%	0,08%
ratio voyage/kilomètre				0,28
Nombre moyen de kilomètres parcourus par voyage				3,60

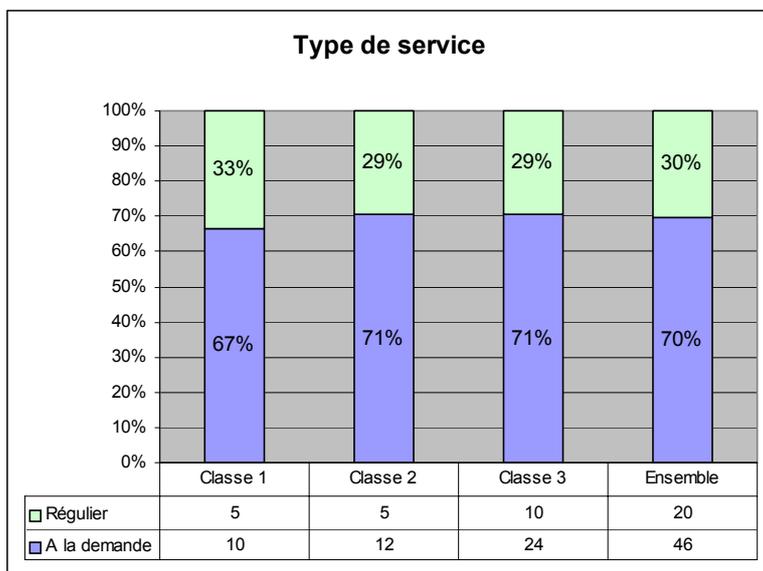
- Le transport à la demande et les dessertes souples (étude PREDIT, novembre 2000)

⁴ L'approximation ne tient pas compte des éventuels coûts intégrés à la comptabilité de l'entreprise de transport urbain (centrale de réservation, prestation marketing...).

III.- DESCRIPTION DES SERVICES

1.- SERVICES PROPOSES

Document 11 :



Les services de transport développés avec les taxis sont multiples et variés.

Pour simplifier, il peut s'agir de :

- services "à la demande" (46 réseaux). Ce type de service est mis en place lorsqu'il y a une demande, soit par réservation téléphonique préalable, soit par borne d'appel ou encore par la présence effective d'un client se présentant au conducteur.

Le concept de transport à la demande (TAD) est défini par la LOTI de 1982 - précisé par décret n°85-891 du 16 août 1985 - dans son article 26 concernant le transport routier non urbain de personnes : *"Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimum est fixée par décret"*.

Ce n'est que fin 2000, avec la loi SRU, que ce concept de transport à la demande est décliné en propre pour les périmètres de transport urbain sous la compétence directe de l'AO urbaine.

- services "réguliers" (20 réseaux). Il s'agit de services fonctionnant sur le principe d'une ligne d'autobus, à heure fixe pour un parcours déterminé.

Dans le cadre du partenariat avec les taxis, seul le gabarit des véhicules change par rapport au transport public traditionnel.

Il est à noter que certains réseaux offrent plusieurs de ces services, certains pouvant fonctionner sur le mode du TAD et d'autres pouvant fonctionner sur le mode d'une ligne régulière. Dans ce cas, le traitement de l'enquête a privilégié le mode de transport à la demande.

2.- MARQUE COMMERCIALE

Le principe d'une création de marque spécifique permettant une identification rapide du service, voire des véhicules, est majoritaire. En effet, plus de la moitié des partenariats (35 réseaux concernés) donne lieu à une marque commerciale pour le service de taxi. La création d'une marque commerciale semble plus fréquente pour des services du type transport à la demande (61% des cas), que dans le cas de services réguliers (seulement 35% des cas).

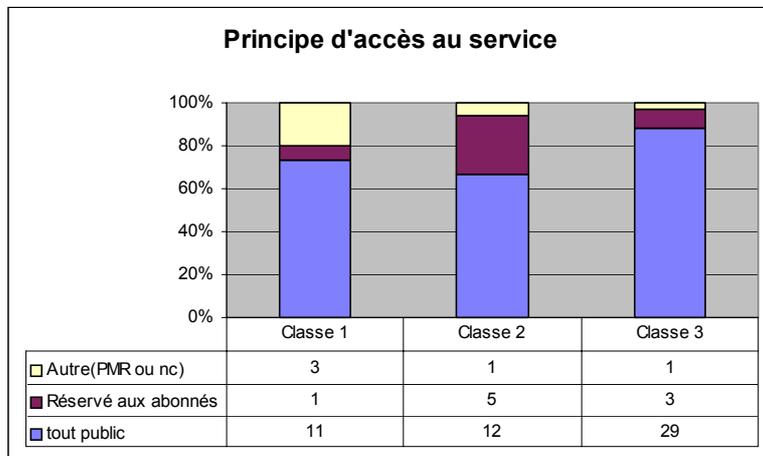
Dans la quasi totalité des cas, un signe distinctif par rapport aux taxis "traditionnels" est apposé aux véhicules. Il peut soit faire référence au service de transport urbain, soit être spécifique au service taxi issu du partenariat.

Document 12 :

MARQUE	Nombre de réseaux	MARQUE	Nombre de réseaux
Adagio	1	Ptibus	1
Antornac	1	Résabus	1
Buxi	1	Service TPMR	1
Canal STY	1	Sésame Taxi	1
Evolis Gare	1	Taxi autoplus	1
Filibag	1	Taxibus	13
Filigne	1	TAXI-TAE	1
Flexibus	1	Taxitub	1
Les 7 collines	1	TPMR	1
Mobibus	1	Non précisé	3
Mobi-Bus	1		
Total		35	

3.- ACCES AU SERVICE

Document 13 :



Généralement, le service réalisé par les taxis est ouvert à tous les publics. Cependant, certains services peuvent être réservés aux abonnés. Ce type de pratique concerne essentiellement des services TAD (à 80%). Comme c'est le cas à Châlons-en-Champagne pour ses services Taxi-Bus accessibles avec une tarification urbaine, sous réserve d'être abonné à l'un des services proposés : Taxi-Pass Dimanche (12 €/an), Taxi-Pass (4,6 €/an). D'autres services sont

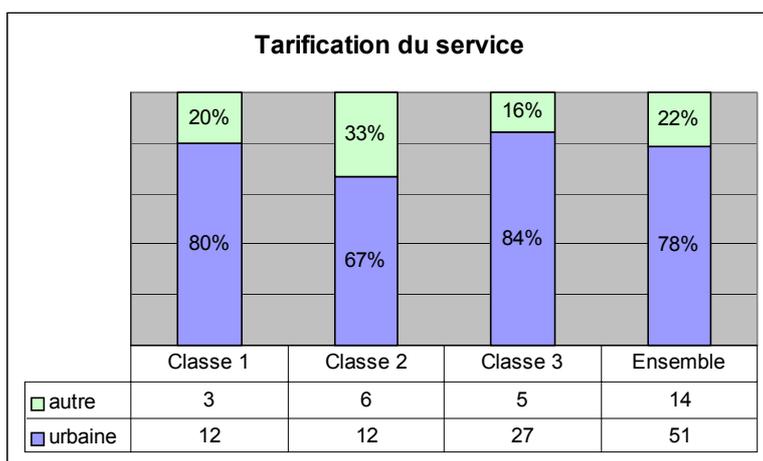
réservés à une clientèle spécifique ; c'est le cas par exemple des services dédiés aux PMR.

4.- TARIFICATION DU SERVICE

Quelque soit le type de service, la tarification est, en général, celle pratiquée sur le réseau de transport public urbain (dans 78% des cas).

Pour le reste, la tarification spécifique est le plus souvent forfaitaire et liée à la tarification urbaine, soit deux ou trois titres urbains par trajet, comme c'est le cas dans des agglomérations comme Besançon, Bourg-en-Bresse ou Vannes. Mais certains réseaux appliquent des tarifications particulières, comme Montélimar avec son service TAD à tarification spécifique (1,55 €/course).

Document 14 :



La vente des titres de transport, qu'ils soient urbains ou spécifiques, est le plus souvent assurée par les taxiteurs lors de la prise en charge des clients.

Enfin, dans la presque totalité des cas, le service est limité aux seules communes du périmètre de transport urbain (PTU). On peut observer que quelques réseaux proposent un service non circonscrit au PTU mais il s'agit de cas assez particuliers pour lesquels le PTU se limite à la commune centre.

5.- ORGANISATION DU SERVICE

En fonction de deux critères (les horaires et les itinéraires) et par référence aux types de services proposés, différentes organisations de service peuvent être mises en évidence :

- les services dont la mise en oeuvre se fait à heure fixe. C'est le cas par exemple de Strasbourg avec un service de taxis, le "Taxibus", qui part à 20h15, 20h45 puis toutes les 30 minutes jusqu'à 23h45, du terminus de tramway à Baggersee pour desservir Ensthzeim en périphérie.
- les services dont les horaires sont variables. Il s'agit généralement de services de taxis qui fonctionnent dans une plage horaire définie, mais dont les horaires de passage ne sont pas définis. C'est du transport à la demande. Le service est déclenché par une réservation préalable.

Document 15 : Horaires des services

sur 65 expérimentations	Fixes	A la demande (sur plage horaire fixe)
<i>Classe 1</i>	5	10
<i>Classe 2</i>	5	12
<i>Classe 3</i>	9	24
<i>Ensemble</i>	19	46

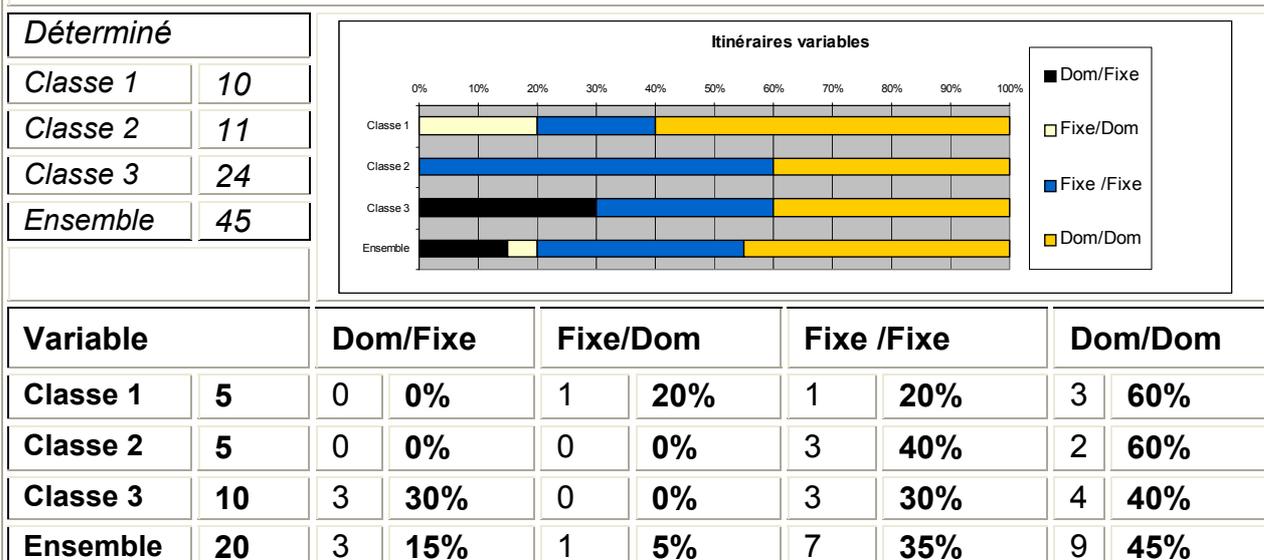
En ce qui concerne les itinéraires, ils peuvent être :

- fixes sur le modèle d'une ligne régulière d'autobus urbain, comme c'est le cas à Alès
- complètement variables (montée et descente) en fonction de la demande dans les limites d'un périmètre défini, comme c'est souvent le cas pour les transports à la demande des PMR.

Entre ces deux solutions, une multitude de principes intermédiaires existe à travers la combinaison des critères de montée et de descente :

- la prise en charge pouvant être fixe (au domicile, en un ou différents points d'arrêt d'autobus ou en un ou plusieurs autres points fixes)
- la descente pouvant elle aussi se décliner de la même façon.

Document 16 : Itinéraires (sur 64 expérimentations)



Cette présentation reste assez schématique et ne peut refléter la diversité des situations locales. Concrètement, il n'existe pas de principe d'organisation de service qui puisse primer sur un autre. Chaque solution s'adapte à une problématique particulière et à un choix de desserte lui aussi particulier.

6.- LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Dans le cas du transport à la demande, plusieurs modes de fonctionnement sont possibles :

- la réservation se fait soit par téléphone : c'est la quasi-totalité des cas,
- la réservation se fait par borne d'appel : seuls deux réseaux la pratiquent (Lille et La Rochelle).

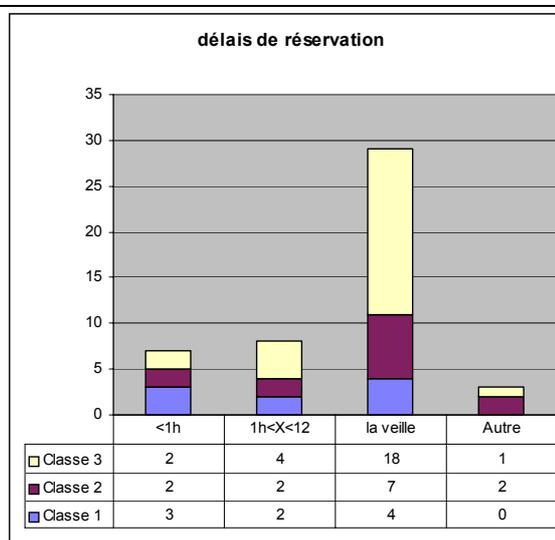
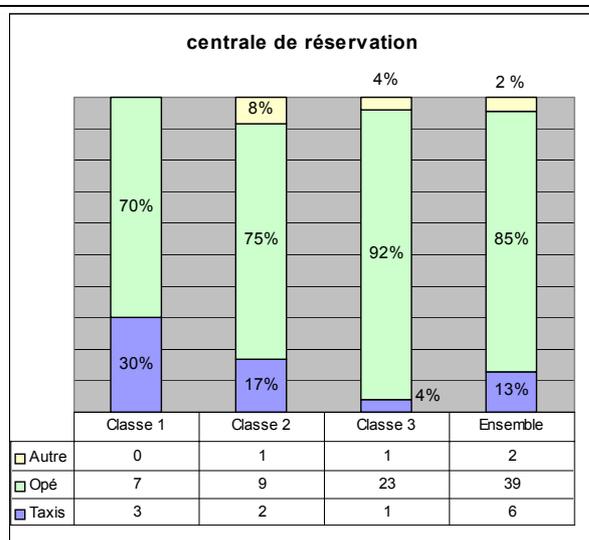
Même si la plupart des réservations se font par téléphone, on peut noter que les délais pour le déclenchement du service sont très variables : de quelques minutes à 48 heures. Dans les faits, le plus souvent, la réservation s'effectue la veille du déplacement souhaité.

Dans le cas où le déclenchement du service se fait par borne d'appel en direct, comme à La Rochelle pour son service Taxi-Autoplus, le délai de prise en charge est bien évidemment plus court.

La gestion des réservations est généralement du ressort de l'opérateur de transport urbain, soit en direct (via le service commercial), soit par l'intermédiaire d'une centrale de réservation (c'est le cas de Montbéliard ou d'Abbeville).

Au regard des commentaires des entreprises de transport urbain, il semble que ce principe permette un meilleur contrôle de l'activité des taxiteurs (durée ou kilométrage de la course, délais de prise en charge...).

Documents 17 et 18 :



IV.- BILAN ET PERSPECTIVES DES PARTENARIATS

1.- Potentiel de développement de l'activité "Taxi"

39 entreprises signalent vouloir développer leur partenariat avec les taxis dans un proche avenir. Pour certains, des études sont en cours afin de valider la faisabilité du projet.

Document 19 :

	oui	non	autre	total
Classe 1	10	5	0	15
Classe 2	10	6	2	18
Classe 3	19	13	1	33
Ensemble	39	24	3	66

2.- Pour quel service / usage ?

Il s'agirait essentiellement d'assurer la desserte de zones peu denses ou semi rurales situées en limite de PTU (25 citations), d'élargir l'offre en frange d'horaires (9 citations) ou d'offrir des services à la demande (5 citations).

Pour la desserte de zones peu denses de communes nouvellement intégrées dans le PTU, le partenariat avec les Taxis est une solution :

Document 20 :

	Envisageable	Incontournable	Sans objet	Pas d'opinion
Classe 1	11	1	0	3
Classe 2	15	1	2	2
Classe 3	22	6	3	2
Ensemble	46	8	5	7

La grande majorité des réseaux est favorable ou très favorable au partenariat avec les taxis pour la desserte des zones peu denses de communes nouvellement

intégrées. Il faut sans doute voir en cela le fait que, malgré un ratio voyageur au kilomètre faible comparativement au service d'autobus, le partenariat taxi est une solution au moindre coût pour des dessertes de communes périurbaines, voire quasi rurales, que l'on rencontre dans de nombreux PTU en première ou deuxième couronne.

3.- Eventuels problèmes rencontrés

55 % des entreprises ont précisé les difficultés possibles ou réelles auxquelles elles ont été confrontées lors de la mise en oeuvre de partenariat avec les taxis.

Les problèmes rencontrés touchent, avant tout, des difficultés d'ordre relationnel, notamment pour définir un interlocuteur fiable et représentatif dans une profession de taxiteur très indépendante et souvent peu organisée. Le second type de problème concerne le manque de disponibilité des taxis pendant les heures de pointe. Par ailleurs, les exploitants font souvent état de difficultés quant à la compréhension et la reconnaissance des différences des métiers pratiqués, le respect mutuel entre partenaires et tout ce qui touche à la concurrence entre activités.

Document 21 :

PROBLEMES RENCONTRES DANS 36 RESEAUX CONCERNES (plusieurs problèmes possibles)	
Liés au relationnel : Définition d'interlocuteurs fiables Trop grand nombre d'interlocuteurs	16
Liés au manque de disponibilité des Taxiteurs (notamment en heure de pointe)	13
Liés à la divergence d'intérêt (entre Taxi et Transport urbain)	8
Liés à la difficulté de contrôle de l'activité des taxis	4
Liés à d'autres difficultés	4

ANNEXES

1.- LISTES DES RESEAUX AYANT REPONDU A L'ENQUETE

2.- QUESTIONNAIRE 2002

Annexe 1 : Listes des réseaux ayant répondu à l'enquête

LISTE DES RESEAUX FAISANT ETAT D'UNE EXPERIMENTATION AVEC DES TAXIS

Réseau	Classe
Abbeville	3
Alençon	3
Alès	3
Angoulême	2
Auch	3
Auxerre	3
Beauvais	3
Belfort	2
Besançon	2
Blois	3
Bordeaux	1
Bourg-en-Bresse	3
Brest	2
Cahors-Pradines	3
Calais	2
Chalon s/Saône	3
Chalons-en-Champagne	3
Charleville-Mézières	3
Chartres	3
Châteauroux	2
Concarneau	3
Creusot(Le)	3
Dijon	2
Dole	3
Douai	2
Dunkerque	2
Elbeuf	3
Flers	3
Grenoble	1
Havre (Le)	1
Hénin-Carvin	2
Laval	3
Lille	1
Limoges	2
Longwy	3
Lorient	2
Louviers-Val de Reuil	3
Lyon	1
Mâcon	3
Martiques	3
Montargis	3
Montbéliard	2
Montélimar	3
Mulhouse	2
Nancy	1
Nantes	1
Nîmes	2
Orléans	1

Réseau	Classe
Pau	2
Poitiers	2
Rennes	1
Roanne	3
Roche s/Yon (La)	3
Rochelle (La)	2
Rouen	1
Saint-Etienne	1
Saint-Lô	3
Saint-Malo	3
Saumur	3
Sens	3
Strasbourg	1
Toulon	1
Toulouse	1
Tours	1
Vannes	3
Vierzon	3

LISTE DES RESEAUX N'AYANT PAS DE PARTENARIAT AVEC DES TAXIS

Réseau	Classe
Aix-en-Provence	2
Amiens	2
Angers	1
Annecy	2
Annonay	3
Argenteuil	2
Arles	3
Arras	3
Auchy-les-Mines	3
Avignon	2
Bayonne	2
Béthune	2
Béziers	3
Boulogne s/mer	2
Bourges	2
Cambrai	3
Cannes-Le-Cannet	2
Cayenne	3
Clermont-Ferrand	1
Colmar	3
Creil	3
Dieppe	3
Forbach	3
Givors	3
Lens-Liévin	2
Libourne	3
Marseille	1
Maubeuge	2
Menton	3
Mont-de-Marsan	3
Montluçon	3
Montpellier	1
Morlaix	3
Nice	1
Perpignan	2
Puy-en-Velay	3
Reims	2
Saintes	3
Sète	3
Valence	2
Valenciennes	1
Vichy	3
Vienne	3
Villefranche/Saône	3

**LISTE DES RESEAUX INTEGRANT LA BASE
"POIDS DE L'ACTIVITE TAXI DANS L'ACTIVITE GLOBALE"**

Réseau	Classe
Abbeville	3
Alençon	3
Angoulême	2
Auch	3
Auxerre	3
Beauvais	3
Belfort	2
Besançon	2
Blois	3
Bordeaux	1
Bourg-en-Bresse	3
Brest	2
Cahors-Pradines	3
Calais	2
Chalon s/Saône	3
Chalons en Champagne	3
Chartres	3
Châteauroux	2
Concarneau	3
Creusot(Le)	3
Dijon	2
Douai	2
Dunkerque	2
Elbeuf	3
Grenoble	1
Havre (Le)	1
Hénin-Carvin	2
Laval	3
Lille	1
Limoges	2
Longwy	3
Lorient	2
Louviers-Val de Reuil	3
Lyon	1
Mâcon	3
Martiques	3
Montargis	3
Montbéliard	2
Mulhouse	2
Nancy	1
Nantes	1
Nîmes	2
Orléans	1
Pau	2
Poitiers	2
Rennes	1

Réseau	Classe
Roche s/Yon (La)	3
Rochelle (La)	2
Saint-Etienne	1
Saint-Malo	3
Sens	3
Toulon	1
Tours	1
Vannes	3

Annexe 2 : Questionnaire

TAXIS ET OPERATEURS DE TRANSPORT PUBLIC Eléments sur les partenariats menés

Réseau : Ville :
Personne ayant rempli le questionnaire :
Contact téléphonique, fax, mail :

En cas d'expériences multiples ou touchant des services très diversifiés, il vous est demandé de bien vouloir fournir les renseignements concernant l'expérience ou le service le plus actuel et le plus significatif.

→ INFORMATIONS GENERALES

1.- Expérience actuelle ou passée de partenariat taxi/transport public dans votre réseau :
 Oui Non (fin du questionnaire)

2.- Date de mise en service de l'expérience :

3.- Origine et motif du partenariat :
.....
.....

4.- Pour l'organisation du service, quel est l'interlocuteur principal des taxis ?
 AO Exploitant

→ DESCRIPTIF DU LIEN CONTRACTUEL

1.- Parties prenantes désignées sur le contrat :
.....

2.- Type de contrat :
 Sous-traitance, affrètement
 Convention de prestation de service
 Autre :
.....

3.- Durée du contrat :

4.- Rémunération du service (indemnité ou forfait) :

Jour Horaire Course Km

Autre :

5.- Obligations stipulées sur le contrat (qualité de service, obligations de service public...)

Accueil

Information

Propreté

Ponctualité

Régularité

Autre :

6.- Existe-t-il un système de bonus-malus sur ces clauses du contrat ?

oui

non

→ POIDS DE L'ACTIVITE "TAXI" DANS L'ACTIVITE GLOBALE "TRANSPORT" DE L'OPERATEUR

	En valeur	En pourcentage (%)
kilomètres parcourus		
nombre de voyageurs		

→ DESCRIPTION DU SERVICE

1.- Nature du service (plusieurs réponses sont possibles) :

Desserte de zones peu denses

Rabattement sur les lignes de transport urbain

Complément de services de transport urbain

Soirées, heures creuses

Dimanches et fêtes

Remplacement de service de bus (travaux...)

Transport spécifique PMR

Desserte spécifique (aéroport, hôpital...). A préciser :

.....

Autre :

.....

2.- Désignation ou marque spécifique pour le service :

Oui :

Non

3.- Type de service : Régulier A la demande Mixte

4.- Accès au service :

Tout public

Réservé aux abonnés

Autre :

5.- Vente de ticket/titre dans le taxi :

- oui non

6.- Tarification :

Urbaine

Autre :

.....

7.- Le service est-il limité aux seules communes du PTU (périmètre de transport urbain) ?

- oui non

Si non, le dépassement du PTU bénéficie-t-il d'un financement spécifique ?

- oui non

Si oui, à préciser :

→ ORGANISATION DU SERVICE

1.- Horaires :

- Fixes (sur le mode d'une ligne régulière)
 A la demande : Par borne d'appel
 Par réservation téléphonique préalable

2.- Itinéraires :

- Déterminés avec un principe de montée et de descente fixes (sur le mode d'une ligne régulière)
 Variables (en fonction de la demande) :
 . avec une montée : Fixe Au domicile
 . avec une descente : Fixe Au domicile

3.- Cas du transport à la demande :

- Les réservations sont gérées par :

- le ou les taxis
 l'opérateur de transport urbain
 Autre :

- Délai de réservation :

- Moins d'une heure
 Entre une et 12 heures
 Plus de 12 heures
 La veille
 Autre :

1.- Envisagez-vous un développement de l'activité "Taxi" dans un proche avenir (moins de deux ans) ? Oui Non

Si oui, pour quel service/usage ?

.....

.....

2.- Pour la desserte de certaines zones peu denses de communes nouvellement intégrées dans le PTU, le partenariat avec les taxis est-il une solution :

- Envisageable
- Incontournable
- Sans objet

Merci d'expliciter votre choix :

.....

3.- Eventuels écueils à éviter pour un bon partenariat taxi/transport public :

.....

.....

.....

4.- Eventuels problèmes rencontrés (exigences des taxis, gestion des aspects relationnels, difficultés d'organisation, problèmes juridiques...) :

.....

.....

.....

<p>A retourner à l'UTP - à l'attention de Benjamin Paillaud - avant le lundi 4 décembre 2002 accompagné, le cas échéant, de documents complémentaires (descriptif, brochure publicitaire, note...)</p>

REALISATION

IMPRESSION ET DIFFUSION

Union des Transports Publics (UTP)
5-7, rue d'Aumale
75009 PARIS

Département
"Clientèles, exploitation et recherche"
Tél. : 01.48.74.73.26
Fax : 01.44.63.06.64

Edité en mars 2003