

Mars 2009

Les taxis madrilènes



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Les taxis madrilènes

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France
15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15
Tél. : 33 (1) 77 49 77 49 – Télécopie : 33(1) 77 49 77 69
E-mail : dgcomm@iau-idf.fr –http : www.iaurif.org

Directeur général : **François Dugeny**

Directeur du Département mobilité et transport : **Alain Meyère**

Etude réalisée par :

Frédérique Prédali, chargée d'études au Département Mobilité et Transport

Caroline Lemoine, chargée d'études au Département Mobilité et Transport

Agnès Messenet, géomaticienne du Département Mobilité et Transport

Crédit photo de couverture : Frédérique Prédali

© IAU île-de-France - Mars 2009

Remerciements

Nous tenons à remercier tout particulièrement Madame Araceli Gonzalez Alvarez, chef du département juridique des taxis au sein de la Ville de Madrid, qui nous a reçues et a répondu à nos nombreuses questions...

Les données chiffrées de ce document sont pour la plupart issues de statistiques établies par la Ville de Madrid.

Synthèse

Les taxis madrilènes

L'organisation de l'activité taxi et remise à Madrid

Historiquement la Ville de Madrid a en charge l'organisation de la profession des taxis de la zone centrale. Des communes périphériques ont été progressivement incorporées au périmètre (qui est relativement stable aujourd'hui).

De la même façon que le périmètre des taxis parisiens ne couvre pas l'ensemble de l'Ile-de-France, il existe un périmètre d'activité des taxis autour de la ville centre. En dehors du périmètre des taxis madrilènes, quelques taxis communaux existent (de l'ordre de 450), ils sont gérés par les communes et la Communauté Autonome de Madrid (équivalent de la région).

Le cadre législatif est fixé au niveau national pour les activités de taxis et de remise. Depuis l'autonomie des régions, les taxis et la remise sont sous la tutelle de la Communauté Autonome de Madrid (C.A.M.) qui a également la possibilité de légiférer.

A Madrid, la distinction entre petite et grande remise a disparu lors de la réforme de 1979 qui a fusionné la petite remise et l'activité taxi. Il ne reste depuis qu'une seule terminologie aux licences de remise. Afin de limiter le nombre de petites entreprises de remise, l'Etat a fixé légalement un nombre minimal de véhicules par entreprise (à 5, puis à 10 en 2008). La licence pour la remise est accordée par la direction des Transports de la C.A.M. à des sociétés pour des véhicules de tourisme (9 places maximum), selon un ratio légal conforme aux lois nationales d'un véhicule de remise pour 30 taxis.

Pour les taxis, à une licence correspond en général un titulaire et un véhicule. Les chauffeurs sont des travailleurs indépendants, contrairement à la remise. Le titulaire de la licence de taxi n'est pas obligatoirement le chauffeur du véhicule. Par conséquent, il existe des chauffeurs non-titulaires qui travaillent pour un titulaire qu'il soit ou non autorisé à conduire. Les licences de taxi sont accordées pour une durée illimitée (exceptée faute grave), cessibles (vente) et transmissibles par héritage.

Afin de contrôler l'attribution des licences, la C.A.M. a fixé un nombre maximum de taxis par commune en fonction du nombre d'habitants (règlement du 28 juillet 2005). Ce seuil d'une licence pour 1000 habitants (pour les communes les plus peuplées) peut être dépassé après études, avis d'une commission et décision de la C.A.M..

L'offre et la clientèle des taxis madrilènes

Les véhicules de taxis madrilènes sont autorisés à rouler 5 jours sur 7, en fonction de leur numéro de plaques selon un calendrier établi par la Ville. Un véhicule n'est pas limité en temps de roulement et peut être conduit par plusieurs chauffeurs (donc 24h/24).

Moins de la moitié des taxis madrilènes sont affiliés aux centraux-radios, 40% contre 60% pour les taxis parisiens.

La Ville de Madrid réalise des enquêtes (tous les 10 ans environ) pour lui permettre de connaître le poids des taxis dans la circulation, les motifs et le profil de la clientèle et établir des statistiques sur l'offre...

Les taxis madrilènes réalisent un chiffre d'affaires de 665 millions d'euros avec un volume de 500 000 courses par an. Grâce à la dernière enquête, la Ville a démontré que le nombre de clients transportés par les taxis de Madrid n'est pas mineur par rapport à la demande en transport public. En effet, le volume de clients est du même ordre que celui des trains de banlieue (*Cercanías* RENFE), ou encore plus du tiers de la part des modes de bus urbains d'EMT et de métro.

Le motif travail et affaires professionnelles (31%), ainsi que les motifs achats-loisirs (31%) sont prépondérants pour les courses réalisées en semaine. Ils sont suivis par le motif santé et affaires-personnelles (22%), tandis que le tourisme ne représente que 7% des courses.

La comparaison avec les taxis parisiens

	Taxis parisiens / Ile-de-France	Taxis madrilènes / C.A.M.
Nombre de communes du périmètre / total région	81 / 1 281	28 / 179
Habitants du périmètre / total région (%)	5,45 millions / 11,49 (47%)	5,07 millions / 6,08 (83%)
Superficie de l'aire des taxis (% région)	480 km ² (4%)	1 766 km ² (22%)
Densité au sein du périmètre	11 361 hab./km ²	2 873 hab./km ²
Nombre de licences (au 1 ^{er} semestre 2008)	15 900	15 646
Nombre de licences par millier d'habitants du périmètre (région entière)	2,9 (1,4)	3,1 (2,6)
Licences par km ² du périmètre (région entière)	33,1 (1,3)	8,9 (2,0)

Le périmètre des taxis madrilènes couvre une zone près de quatre fois plus vaste que celui des taxis parisiens, ce qui se traduit par un nombre plus faible de licences au km². L'avantage de ce périmètre est d'englober la majeure partie de la zone dense agglomérée autour de Madrid, ce qui n'est pas le cas du périmètre des taxis parisiens.

Le nombre de licences et d'habitants des périmètres sont par ailleurs de niveau comparable, malgré la différence certaine de densité entre les deux périmètres et régions. L'offre (en quantité) serait donc plus adaptée à la Communauté Autonome de Madrid, même si le nombre de licences de taxis madrilènes est stable selon un principe tacite de *numerus clausus*.

Si l'offre de taxi est mise en balance avec l'offre en transport public dans chacune des régions capitales, la région Ile-de-France a un meilleur niveau de desserte, essentiellement dû à la densité de l'offre ferroviaire régionale. Madrid a tout de même pour avantage de desservir l'aéroport en métro avec un niveau de tarif attractif pour les visiteurs.

Enfin, l'enquête réalisée par la Ville de Madrid permet de situer le nombre de courses effectuées par jour et par an, les motifs et la satisfaction de la clientèle. De telles informations en Ile-de-France seraient bienvenues pour poser un constat étayé, tant sur l'offre que sur la demande.

Sommaire

Synthèse	5
Sommaire	7
I. L'activité taxi et remise à Madrid	9
A. Présentation de l'offre globale	9
1. Le périmètre des taxis madrilènes	9
2. L'offre de taxis madrilènes	11
3. La remise dans la C.A.M.....	12
B. La réglementation de l'activité taxi	13
1. Les textes de loi.....	13
2. La définition du périmètre de l'activité taxi.....	14
3. Les licences de taxi	17
4. Les statuts des chauffeurs.....	18
5. Les temps de conduite	19
6. Les véhicules.....	19
C. Les acteurs	21
1. La Communauté Autonome de Madrid.....	21
2. La Ville de Madrid.....	21
3. Les titulaires de licences de taxi et les chauffeurs.....	22
4. Les centraux radios.....	22
5. Les organisations professionnelles.....	22
D. Les subventions	23
1. La modernisation du parc de taxis.....	23
2. Les taxis accessibles.....	23
3. Les carburants propres	23
II. Le fonctionnement pour le client du taxi	24
A. Les lieux et modalités de prise en charge	24
B. Le cas de la desserte aéroportuaire	25
C. Les tarifs	27
1. Le taximètre	27
2. Barème tarifaire.....	27
D. Les services spécifiques fournis par les taxis	30
III. L'usage des taxis en chiffres	31
A. Statistiques sur les courses de taxi	31
1. Le volume des courses	31
2. Les pics de demande	32
B. Profil des clientèles et motifs	33
1. Les clients.....	33
2. Tourisme et affaires.....	34
3. Statistiques sur les motifs.....	34
Conclusion	37
Bibliographie	39
Glossaire	41

<i>Annexe 1 : Densité par commune de la C.A.M. et en Ile-de-France</i>	<i>43</i>
<i>Annexe 2 : Evolution du nombre de licences de taxis madrilènes</i>	<i>44</i>
<i>Annexe 3 : Nombre et localisation des stations à Madrid</i>	<i>44</i>

I. L'activité taxi et remise à Madrid

A. Présentation de l'offre globale

1. Le périmètre des taxis madrilènes

La zone unique de prise en charge des taxis madrilènes couvre la Ville de Madrid et 27 communes environnantes. Ce périmètre délimite la zone dite « aire de prestation conjointe », (*área de prestación conjunta : APC*), dans laquelle ils peuvent prendre des clients.

Au delà de ce périmètre, ce sont d'autres taxis¹ qui peuvent exercer. Ils ne peuvent prendre un client que dans la commune où ils sont inscrits (sauf si le client a réservé sa course). Ils peuvent déposer un client dans la zone de taxis madrilènes mais ne peuvent pas charger. D'après le site de l'institut de statistiques de la CAM, ils sont au nombre de 450 (2006).

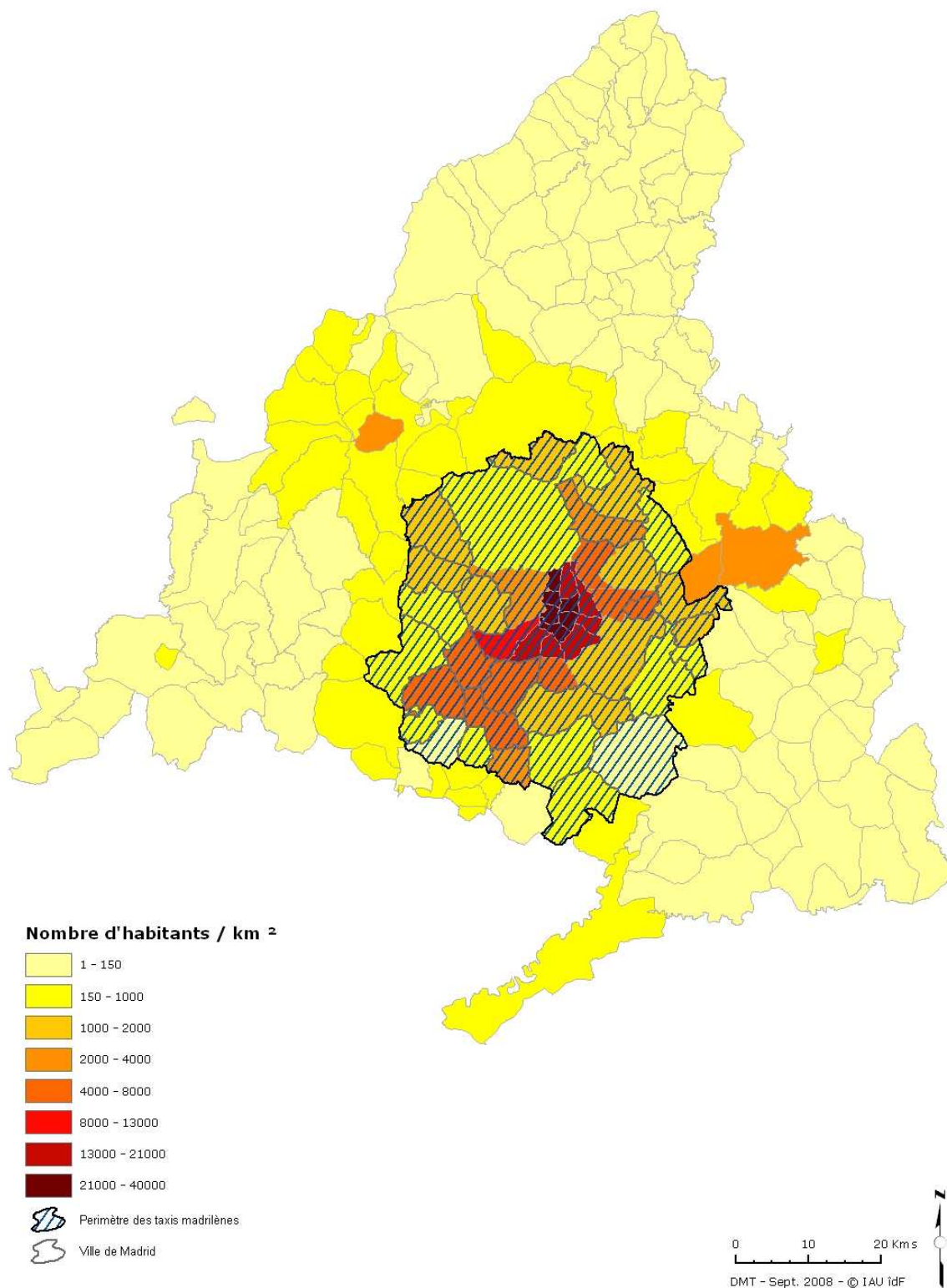
Les communes faisant partie du périmètre d'activité des taxis madrilènes sont essentiellement des communes de la première couronne (voir tableau § I.B.2).

Ce périmètre couvre une superficie de 1 766 Km² et une population d'un peu plus de 5 millions d'habitants (voir tableau § I.B.2). Il est plus restreint que celui de la Communauté Autonome de Madrid puisqu'il ne concerne que 22 % de sa superficie et 83% de sa population. La carte présentée page suivante montre que le périmètre des taxis madrilènes couvre la plupart des communes denses.

Il est beaucoup plus large que celui des taxis parisiens (480 km² pour Paris et les 80 communes concernées) et dessert à peu près le même nombre d'habitants (5,45 millions de Franciliens en 2006 d'après l'estimation réalisée à partir du RGP 1999, et 5,07 millions d'habitants de la région de Madrid).

¹ « de la Province » : en raison du découpage administratif ancien correspondant aux provinces, la Province étant une limite administrative espagnole. Il n'existe plus de province sur le territoire régional de Madrid depuis la création de la Communauté autonome.

Le périmètre des taxis madrilènes et densité par commune de la C.A.M.



Source : IAU d'après le recensement de la population 2007

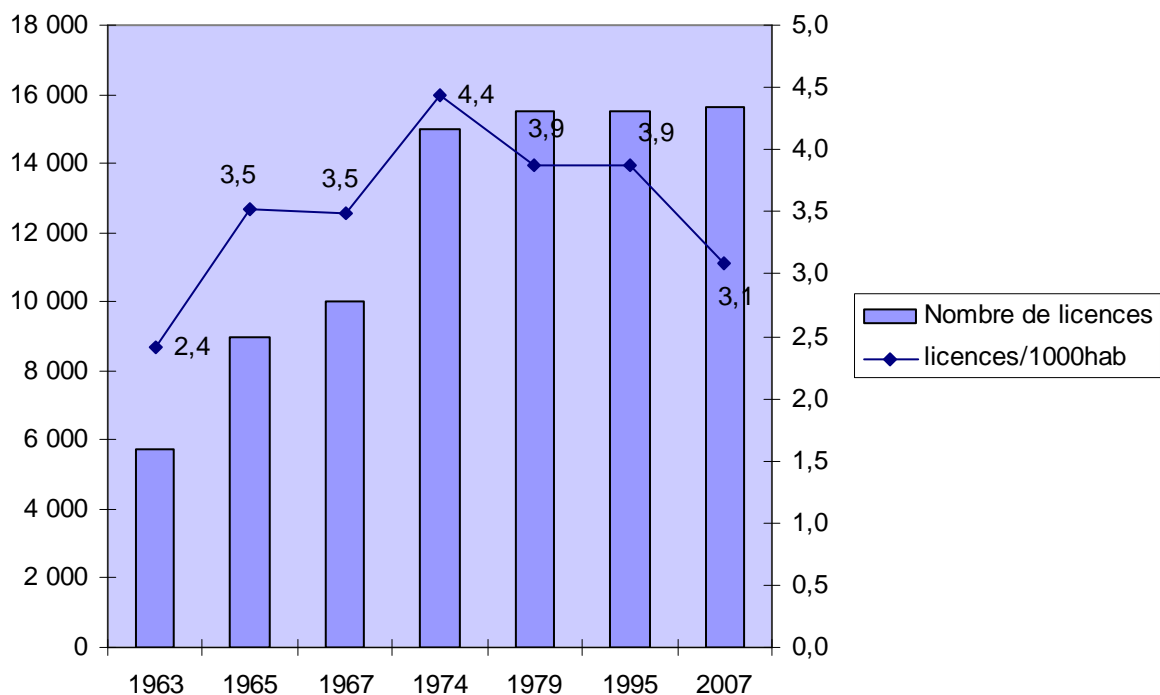
Se reporter à l'annexe 1 pour la carte de densité par commune de la C.A.M. comparée à celle de l'Ile-de-France (même échelle).

2. L'offre de taxis madrilènes

Dans le périmètre de la région madrilène, on compte 15 646 licences de taxi en 2007, soit 15 646 taxis puisqu'un véhicule est affecté à chaque licence².

Ce volume d'offre a peu évolué depuis le milieu des années 70 puisque, jusqu'en 1995, le nombre de licences était de 15 500 (voir graphique ci-dessous et tableau en annexe 2). Un numerus clausus était implicitement établi et les nouvelles licences (+146) sont liées à des vagues d'intégration de nouvelles communes dans le périmètre des taxis madrilènes. Ceci fait des licences de taxis madrilènes, cessibles comme en France, un bien rare : leur valeur marchande est actuellement estimée à 200 000 euros (30 millions de pesetas).

Evolution du nombre de licences de taxis madrilènes



Source : IAU d'après le Livre blanc du taxi de l'aire unifiée de Madrid, juillet 1996

Lorsque l'on rapporte l'offre de taxi à la population desservie, l'offre par habitant a diminué puisque non seulement le périmètre a été étendu mais la croissance démographique dans la région madrilène a été de 38% entre 1996 et 2007. En 1996 la population concernée par l'offre était de 3 688 043 habitants soit 4,2 licences pour 1 000 habitants et elle est passée à 5 074 275 habitants en 2007 soit 3,1 licences pour 1 000 habitants en 2007. De plus la fréquentation touristique dans la capitale espagnole a doublé pendant la même période (4 289 100 en 1995 et 8 645 600 en 2007).

² Cf. article 4 du règlement de la C.A.M., juillet 2005

En Ile-de-France, la situation est assez similaire puisque le nombre de licences a peu évolué depuis la création du périmètre à la fin des années 60 et le volume est du même ordre (15 900 taxis avant la hausse de 500 supplémentaires annoncée en août 2008).

Comparaison de l'offre dans les périmètres des taxis madrilènes et parisiens

	Paris Ile-de-France	Madrid C.A.M.
nombre de communes du périmètre / région	81 / 1 281	28 / 179
Habitants du périmètre	5,45 millions	5,07 millions
Superficie du périmètre des taxis	480 km ²	1 766 km ²
Densité au sein du périmètre	11 361 hab./km ²	2 873 hab./km ²
nombre de licences (au 1 ^{er} semestre 2008)	15 900	15 646

3. La remise dans la C.A.M.

Les véhicules de remise sont exploités par des sociétés privées sous l'autorité de la C.A.M. qui délivre les autorisations aux chauffeurs de la remise, mais le cadre législatif sur l'activité de remise est d'abord établi au niveau national³.

La première date marquante est 1979, où a lieu une réforme profonde de l'activité : la catégorie de licence de petite remise est assimilée par décret à celle des taxis (même licence) et l'autre catégorie de licences accordées à la grande remise (y compris les véhicules plus spacieux ou plus puissants) est dès lors considérée comme des autorisations de remise.

De fait, il n'existe plus pour la remise de distinction relative au standing du véhicule (comme en France où on a gardé cette notion de grande remise pour les voitures de luxe telles que les limousines).

La deuxième date marquante pour la remise est 1998 où un premier seuil sur la taille du parc des entreprises est fixé au niveau national afin de limiter le nombre d'entreprises de remise. Ainsi l'ordre ministériel (du 30 juillet 1998 – art.10) impose que la remise soit effectuée par des sociétés regroupant au moins 5 véhicules.

En application de cet ordre ministériel, la C.A.M. fait paraître ce seuil en 1999 au bulletin officiel.

Avec la révision de la loi en janvier 2008, l'Etat central impose que le seuil minimum de 5 passe à 10 véhicules par société de remise. Cette nouvelle ordonnance fixe également une règle pour limiter le nombre de licences de remise : l'autorité compétente ne peut plus octroyer de licences « lorsqu'il existe une disproportion entre l'offre et la demande ou

³ « *Reglamentación Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros* », de 16 de marzo de 1979 (Mise en application de la loi de planification des transports terrestres « *Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* »)

lorsqu'un rapport de 1 à 30 entre les licences de remise et les licences de taxi interurbains⁴ est dépassé » (article 14 « *Orden Ministerial 36/2008 de 9 de enero* »).

Les véhicules de remise représentent donc un trentième de l'offre de taxis de la C.A.M.. D'après les statistiques du ministère « *de Fomento* » (ministère de l'équipement et des travaux publics), 569 licences étaient octroyées au 1^{er} janvier 2007⁵.

Demandée auprès de la direction des Transports de la C.A.M., l'"autorisation de location de véhicule avec conducteur" est valable pour des véhicules de tourisme (9 places maximum). Les conditions fixées pour le véhicule de remise sont peu contraignantes (sa limite d'âge ne peut excéder 8 années, il doit avoir 14 CV minimum). Le conducteur doit avoir contracté une assurance sur sa responsabilité civile et avoir l'autorisation "BTP" comme les chauffeurs de taxi (cf. paragraphe B.3.c).

Par ailleurs, l'entreprise est tenue d'accréditer un minimum de 2 conducteurs pour 3 véhicules.

B. La réglementation de l'activité taxi

1. Les textes de loi

Trois textes de loi réglementent la profession de taxi : l'un s'applique au niveau local, à la seule ville de Madrid et deux autres à l'ensemble de la région.

Le premier et le plus ancien des textes est celui adopté au niveau municipal. Il s'agit de la « *Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro* » votée par la Mairie le 27 juin 1980. Elle définit principalement les caractéristiques des véhicules et les conditions d'accès à la profession (transmissions des licences, formation), les conditions de prestation du service et les sanctions. Cette ordonnance est une déclinaison au niveau local du règlement national des transports urbains et interurbains⁶. Comme ce règlement national n'est plus en application depuis la décentralisation, une mise en conformité de l'ordonnance municipale avec les textes de loi de la C.A.M. est une des démarches en cours.

Le deuxième texte régit la planification et la coordination des transports urbains au sein de la C.A.M, « *Ley de Ordenación y Coordinación de los Urbanos de la Comunidad de Madrid* » (LOCTUCM), loi approuvée le 27 novembre 1998. Les dispositions concernant le transport de voyageurs en taxi, inscrites dans le chapitre 3 de ladite loi, décrivent notamment les conditions de constitution des aires de prestation conjointe et les mécanismes de financement de l'organisme responsable de la gestion de l'activité de taxi.

Le troisième texte est le règlement de la CAM sur les Services de transport public urbains « *Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano* » fixé par décret régional du

⁴ L'autorisation dite interurbaine signifie simplement que le taxi madrilène a le droit de sortir du périmètre communal pour déposer un client. Tout taxi qui fait la demande auprès de sa municipalité est tenu de demander à l'autorité régionale une licence interurbaine (d'après la loi LOCTUCM (articles 10 et 11) prévoit de coordonner les licences interurbaines et urbaines de taxi (conformément à l'article 124 du décret national n°12.11 de 1990).

⁵ Source : *Min. de Fomento*, Observatoire du transport routier de voyageurs 2007.

⁶ « *Reglamentación Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros* », de 16 de marzo de 1979 (Mise en application de la loi de planification des transports terrestres : LOTT « *Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* »)

28 juillet 2005. En tant que règlement d'application de la LOCTUCM, il développe les dispositions concernant entre autres : l'attribution des licences, la définition des règles de calcul des quotas (chapitre 2), des caractéristiques des véhicules (chapitre 3), des conditions d'accès à la profession et les sanctions (chapitre 7). Toutes ces dispositions peuvent être complétées par des ordonnances municipales.

Tous ces textes de loi édictés par la C.A.M. reprennent l'esprit des textes de référence étatiques dont le règlement national sur la profession de 1979, qui ont été abrogés lors de la « décentralisation ».

2. La définition du périmètre de l'activité taxi

L'article 12 de la LOCTUCM prévoit que, dans les secteurs où peuvent se superposer les services de plusieurs communes, l'entité qui octroie les autorisations des services interurbains puisse autoriser ou instaurer la création d'un périmètre élargi de prise en charge (dit « aire de prestation conjointe ou APC », « *área territorial de prestación conjunta* »). Pour ce faire, au moins deux tiers des communes du périmètre doivent émettre un avis favorable (les communes favorables doivent représenter au moins 75% de la population concernée).

Toutefois, la mise en place d'un périmètre élargi dans la couronne urbaine de Madrid est antérieure aux textes de loi précédemment cités puisqu'elle date de 1977. A cette époque ce périmètre élargi ne concernait que la ville de Madrid et 7 communes⁷ ayant signé des conventions bilatérales. D'autres communes ont signé des conventions avec la Mairie de Madrid : la plupart entre 1996 et 1997, puis quelques autres en 2003 et 2005 (voir tableau ci-après). Aujourd'hui le périmètre regroupe 28 communes (y compris Madrid).

Le périmètre des taxis madrilènes couvre l'ancienne zone métropolitaine (créée en 1963 avec 22 communes autour de Madrid) et quatre autres communes. Il s'étend essentiellement sur la première couronne de la C.A.M., soit au total sur une superficie de 1 766 Km². Il dessert le nombre d'habitants que le périmètre des taxis parisiens (5,4 millions pour Paris et les 80 communes), sur un périmètre beaucoup plus vaste et moins dense.

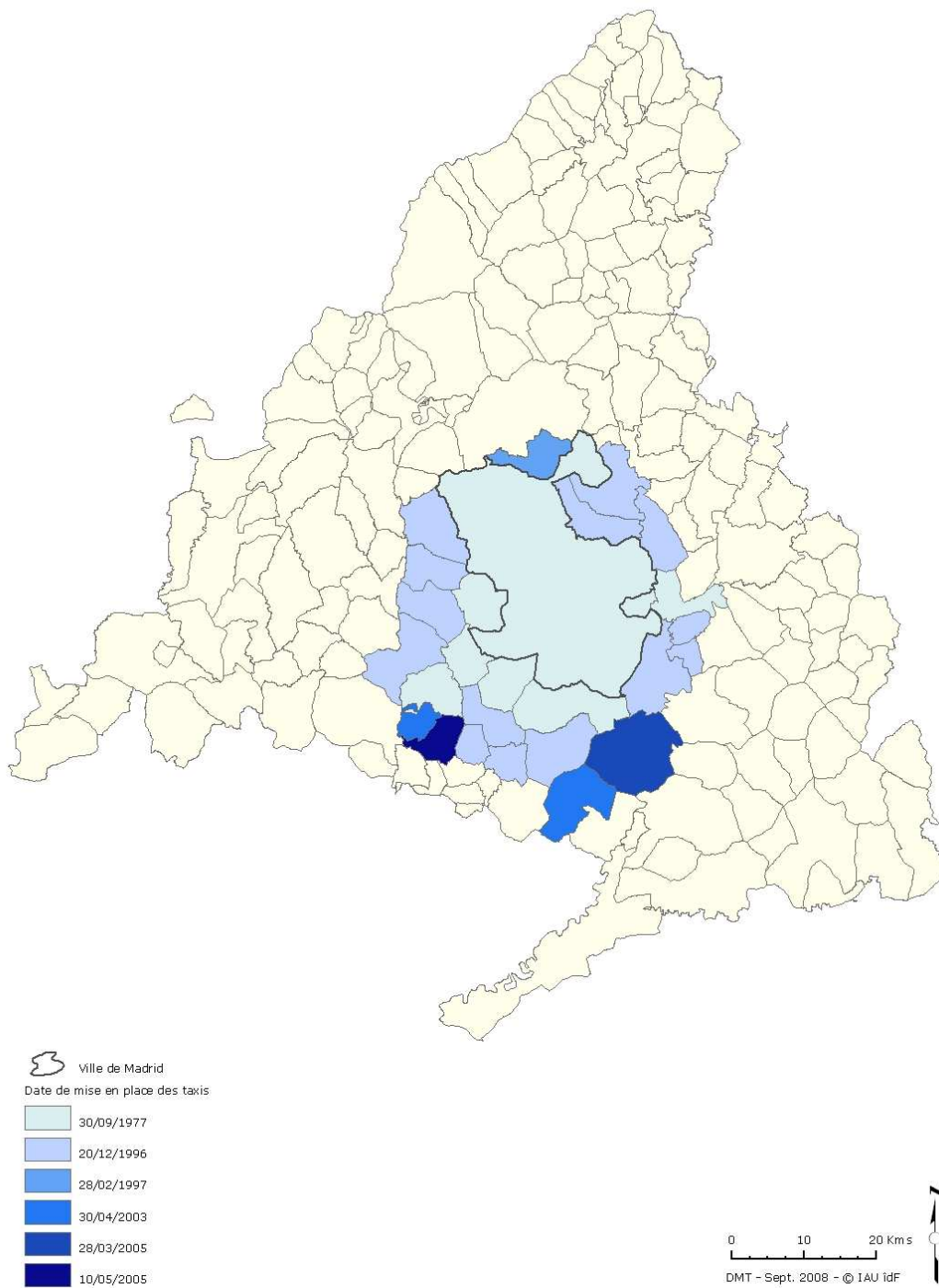
Cette aire est plus restreinte que celle de la C.A.M. puisqu'elle ne couvre que 23 % de la superficie de la Communauté Autonome de Madrid en englobant toutefois 83% de la population régionale. On y trouve les communes présentées dans le tableau ci-après.

⁷ Alcorcón, Coslada, Getafe, Leganés, Móstoles, San Fernando de Henares y Pozuelo de Alarcón

Commune	Population (INE 2007)	Date convention avec la Mairie de Madrid	Superficie (Km²)
Madrid	3187062	30/09/1977	607.7
Móstoles	212301	30/09/1977	45.0
Leganés	182431	30/09/1977	43.1
Alcorcón	166553	30/09/1977	33.7
Coslada	86478	30/09/1977	12.0
Pozuelo De Alarcón	79826	30/09/1977	43.2
San Fernando De Henares	39843	30/09/1977	38.8
Getafe	1593	30/09/1977	78.4
Fuenlabrada	197102	20/12/1996	39.2
Alcobendas	105951	20/12/1996	45.0
Parla	98628	20/12/1996	24.5
Las Rozas	79876	20/12/1996	58.3
Majadahonda	63545	20/12/1996	38.5
Rivas-Vaciamadrid	59426	20/12/1996	67.4
Pinto	40876	20/12/1996	62.2
Boadilla Del Monte	39791	20/12/1996	47.2
Villaviciosa De Odón	25709	20/12/1996	68.1
Mejorada Del Campo	21369	20/12/1996	17.2
Humanes De Madrid	16497	20/12/1996	19.5
Paracuello Del Jarama	8572	20/12/1996	43.9
San Sebastián De Los Reyes	6874	20/12/1996	58.7
Velilla De San Antonio	1086	20/12/1996	14.4
Tres Cantos	40014	28/02/1997	38.0
Valdemoro	53188	30/04/2003	64.2
Arroyomolinos	9771	30/04/2003	20.7
San Martín De La Vega	16057	28/03/2005	105.9
Moraleja De En Medio	4509	10/05/2005	31.3
TOTAL périmètre	5074275		1.766.1
TOTAL Communauté Autonome	6081689		8.021.8

Source : Ville de Madrid (site Internet)

Evolution du périmètre des taxis madrilènes



3. Les licences de taxi

a) Les quotas

Comme le précise l'article 9 de la loi communautaire de coordination des transports urbains (LOCTUCM), il est nécessaire pour exercer la profession de disposer d'une licence octroyée par la Mairie de la commune où le véhicule est enregistré.

Lors de la demande de la licence de taxi, le candidat doit effectuer simultanément une demande d'autorisation pour effectuer des services interurbains, ce qui l'autorise à sortir du périmètre communal⁸⁹.

Le règlement du 28 juillet 2005 des services de transports publics urbains de la C.A.M. (article 8) définit à l'attention des communes des seuils maximum de licences de taxi par habitant, comme suit¹⁰ :

- pour les communes de moins de 100 000 habitants : 1 licence pour 2 000 habitants ;
- pour les communes entre 100 001 et 500 000 habitants : 1 licence pour 1 500 habitants ;
- pour les communes de plus de 500 000 habitants : 1 licence pour 1 000 habitants.

Toutefois l'article 9 du même règlement prévoit que les communes puissent établir un *numerus clausus* supérieur pour satisfaire la demande et assurer la qualité du service. Dans ce cas, une étude technique et socio-économique devra être présentée en audience aux représentants de la profession du taxi (généralement les fédérations) et aux associations d'usagers. Puis le dossier de l'étude doit être transmis à la CAM qui donnera son avis sous trois mois.

b) Les caractéristiques des licences de taxi madrilène

Chaque licence doit se référer à un seul propriétaire et un seul véhicule et doit avoir au moins un conducteur autorisé. Le titulaire de la licence n'est pas forcément le conducteur autorisé. Tous les titulaires ont la possibilité d'embaucher un ou plusieurs conducteurs.

Les conditions de transmission de la licence sont énoncées dans l'ordonnance municipale de juin 1980 (art.6 de « Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro »).

Comme en Ile-de-France, la licence n'a pas de durée limite de validité (valable « à vie ») et est cessible (mise en vente après au moins 5 ans d'exercice). Celui qui vend sa licence ne peut en racheter une nouvelle qu'après une période de 10 ans.

La licence peut se transmettre par héritage au décès du chauffeur à son conjoint ou à ses héritiers (s'ils ont la capacité de conduire).

En outre, le chauffeur peut céder sa licence à un proche dès qu'il a atteint 70 ans, ou si il est atteint d'une invalidité ou encore en cas de perte de son permis. Un chauffeur peut d'ailleurs perdre sa licence en même temps que son permis de conduire, en cas de faute grave.

⁸ La C.A.M. a de la même façon compétente pour délivrer les autorisations aux ambulances et autres transports spécialisés.

⁹ d'après le règlement national : *Real Decreto* 1211/1990, article 124

¹⁰ Si ces seuils étaient appliqués aujourd'hui sans tenir compte de l'existant, il y aurait seulement 4 146 licences de taxis et non 15 000...

Si le candidat à la reprise satisfait toutes les exigences prévues par la réglementation¹¹, la Ville de Madrid peut autoriser le transfert de licence (moyennant le paiement de la redevance de 550 euros). L'acquisition est généralement effectuée par l'achat de la licence à un titulaire en fonction du prix du marché ou par héritage.

c) Les conditions d'accès à la profession

Les candidats à la fonction de chauffeurs de taxis madrilènes doivent être âgés de 18 ans¹² minimum et avoir un permis B (ou mieux), et une autorisation "BTP"¹³ accordée pour la conduite de véhicules de transport de passagers (pour les transports publics ou sépacilisés tels que les ambulances). Ils doivent fournir un certificat médical attestant leur aptitude et un casier judiciaire vierge.

Ils doivent ensuite obtenir un permis municipal spécifique¹⁴ aux conducteurs de taxis, en passant des tests psychotechniques et de personnalité (40 min.), des tests de connaissance des rues (aire APC, monuments, etc.) et de la réglementation (tarifs...) (85 min.)

Le coût d'accès à la profession est relativement bas (hors acquisition de la voiture et de la licence) : ainsi avec 700€, le futur chauffeur pourra suivre des cours, passer les tests et visites et payer les taxes à la Ville.

La préparation à l'examen revient à 100€ pour 10 jours de cours.

La visite technique pour l'homologation du véhicule est de 16€, ce même montant est à acquitter pour chaque visite annuelle du contrôle technique.

Les diverses taxes demandées par la Ville sont :

- 7,50€ pour le droit d'examen ;
- 7,85€ pour le permis spécifique à Madrid ;
- 7,85€ pour la délivrance de la carte professionnelle,
- 1,50€ pour la vignette adhésive avec l'écusson de la Ville ;
- 550€ en cas de transmission de licence.

De nouvelles taxes ont été approuvées en 2007, en assemblée plénière de la Ville. Elles concernent la concession de licence (462€) dans le cas où de nouvelles licences sont offertes, l'autorisation pour le transfert de licences, le cas échéant d'attribution, conformément à la réglementation en vigueur (550€) et l'autorisation d'utilisation de nouveaux modèles d'automobiles ou d'autres articles (3 517€).

4. Les statuts des chauffeurs

A Madrid, le titulaire de la licence n'est pas obligatoirement conducteur, il peut être employeur et embaucher un ou plusieurs chauffeurs. Ainsi, Les taxis madrilènes comptent :

- 15 089 titulaires, recruteurs potentiels des conducteurs (dont 523 qui sont obligés d'embaucher parce qu'ils n'ont pas l'autorisation de conduire) et

¹¹ Personne physique domiciliée dans la Communauté autonome de Madrid, qui satisfait les obligations fiscales, sociales et de la profession, exigences inscrites dans l'article 10 du décret 74/2005.

¹² Pas d'âge maximum (modalités assouplies pour la cession de la licence à partir de 70 ans)

¹³ autorisation pour conduire des véhicules de Transport Prioritaire ou de transport public

¹⁴ Le « Permiso Municipal de Conducción de taxi » est spécifique à chacune des métropoles espagnoles.

- 5 314 conducteurs non-titulaires qui sont soit, joints sur la licence d'un titulaire non- conducteur, soit sont embauchés par un titulaire conducteur pour réaliser un deuxième service.

Les résultats de l'enquête menée par la Mairie de Madrid (2007) montre que 77% des conducteurs de taxis enquêtés sont titulaires de la licence et les 23% restants sont salariés. Les salariés peuvent travailler à temps plein ou partiel, la proportion est de 92%-8%.

La nationalité espagnole n'est pas une obligation, quel que soit le statut du chauffeur.

Les taxis ont une convention collective (2003) au niveau national qui régit les conditions de travail.

5. Les temps de conduite

Les temps de conduite journaliers ne sont pas réglementés, ou du moins contrôlés puisque la loi espagnole exempte les chauffeurs de taxi de disposer du tachygraphe. Il n'y a donc pas de possibilité de vérification des heures de conduite et de repos.

En raison d'un système de repos obligatoire, les taxis roulent 5 jours sur 7, en fonction de leur numéro de plaques :

- Un jour d'arrêt est obligatoire dans la semaine (du lundi au vendredi) pour chaque véhicule de taxi (par exemple, ceux dont la plaque se termine par 7 ou 8 sont de repos le lundi), de 6h à 6h le lendemain matin (24 heures) ;
- Un jour d'arrêt le week-end sur une amplitude de 15 heures (de 7h à 22h). Par exemple, les licences impaires ne circulent pas les samedis et les dimanches pairs.

Les municipalités décident d'un calendrier spécifique aux jours fériés (tel que celui ci-dessous).

Calendrier madrilène pour les jours fériés (arrêt en fonction des numéros de plaques)

Calendario de Libranza - Festivos año 2007

FECHA	DIA		LIBRAN (23 HORAS)	
			DE 07 A 06 H.	DE 07 A 22 H.
1 DE ENERO	LUNES	L	7 - 8	0 - 2 - 4 - 6
5 DE ABRIL	JUEVES	J	3 - 4	0 - 2 - 6 - 8
6 DE ABRIL	VIERNES	V	5 - 6	1 - 3 - 7 - 9
1 DE MAYO	MARTES	M	9 - 0	2 - 4 - 6 - 8
2 DE MAYO	MIÉRCOLES	X	1 - 2	3 - 5 - 7 - 9
15 DE MAYO	MARTES	M	9 - 0	2 - 4 - 6 - 8
15 DE AGOSTO	MIÉRCOLES	X	1 - 2	3 - 5 - 7 - 9
12 DE OCTUBRE	VIERNES	V	5 - 6	1 - 3 - 7 - 9
1 DE NOVIEMBRE	JUEVES	J	3 - 4	1 - 5 - 7 - 9
9 DE NOVIEMBRE	VIERNES	V	5 - 6	0 - 2 - 4 - 8
6 DE DICIEMBRE	JUEVES	J	3 - 4	1 - 5 - 7 - 9
25 DE DICIEMBRE	MARTES	M	9 - 0	2 - 4 - 6 - 8

source : journal de la fédération (FPT), novembre 2007

6. Les véhicules

Les propriétaires de la licence peuvent acheter ou louer leur véhicule (usufruit, leasing...).

Les taxis madrilènes sont de couleur blanche avec une barre en diagonale de couleur rouge et l'emblème de Madrid sur les portes avant.

Malgré cette distinction visuelle, les chauffeurs sont autorisés à disposer du véhicule à leur convenance, en dehors des jours de circulation (repos et vacances d'été).

Seuls les véhicules homologués par la mairie de Madrid peuvent être utilisés comme taxi. Ils ne doivent pas être âgés de plus de 2 ans lors de l'homologation (d'après le décret régional n°74 du 28 juillet 2005). Pour cela, la Mairie vérifie qu'ils remplissent certaines normes, taille de véhicule et conditions de sécurité et de confort :

- une immatriculation spécifique et une habilitation à circuler (contrôle technique),
- un véhicule fermé (par opposition à décapotable) aux fenêtres vitrées (non opaques), qui peuvent s'ouvrir,
- un tableau de bord et un taximètre visible (éclairé),
- l'autocollant officiel du barème affiché sur les vitres arrières du véhicule,
- le véhicule doit avoir le chauffage et l'air conditionné,
- un extincteur à bord...

Taxis sur Paseo del Prado (Madrid)



photo Frédérique Prédali – mars 2008

Toutes ces normes édictées par la C.A.M. ou la Mairie de Madrid sont susceptibles d'évoluer.

Certains modèles de véhicule sont choisis de concert entre la profession et la mairie. Pour un véhicule de tourisme, il a un nombre de places de 5 maximum dont celle du chauffeur.

Ne sont théoriquement pas homologués certains véhicules type *monospace*, *break*... à l'exception des *Eurotaxi* adaptés pour le transport de fauteuils roulants (cf. II.D, page 30). Toutefois, il est possible d'obtenir des dérogations de la Mairie avec l'accord des professionnels consultés pour des véhicules « hors normes » au moment de nouvelles licences ou de la transmission de licence, mais cela reste exceptionnel.

La publicité est réglementée (elle est possible à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule), en termes esthétiques, de sécurité et d'image de l'activité taxi. Les associations de professionnels sont consultées sur la forme et le contenu.

C. Les acteurs

1. La Communauté Autonome de Madrid

Le règlement national (art.126 de la ROTT, *Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres*) prévoit que l'autorité compétente pour la gestion des taxis soit la même autorité qui gère les transports urbains et interurbains dans le périmètre en question. La C.A.M. devrait donc être l'autorité compétente pour les taxis mais historiquement, l'autorité de tutelle au sein de la Communauté a toujours été la Ville de Madrid.

En revanche, c'est la C.A.M. qui octroie les licences pour l'activité de remise ainsi que les licences interurbaines pour les taxis.

Les textes de loi qui réglementent la remise sont essentiellement des textes nationaux : la loi de planification des transports terrestres « *Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* », son règlement « *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)* » (art.180-182) et un « *Orden Ministerial 36/2008* » du 9 janvier.

2. La Ville de Madrid

La Mairie de Madrid se voit déléguer la gestion des taxis pour des raisons historiques. Bien qu'elle n'ait pas obtenu de ressources spécifiques de la C.A.M. (lors de sa création) pour ce faire, en tant qu'autorité compétente pour les taxis madrilènes¹⁵, la Ville récolte le produit des taxes (accès à la profession, cession de la licence, modification quelconque du véhicule), ainsi que le produit des amendes qui concernent les chauffeurs de taxi. Ainsi ces sources de revenus permettent de financer la gestion de la profession. La recette annuelle est de l'ordre de 1,2 million d'euros.

En 2006, la Ville de Madrid a créé une sous-direction¹⁶ au sein de la Direction de la Mobilité dédiée exclusivement à la planification et gestion des taxis madrilènes visant une gestion plus coordonnée et une meilleure lisibilité de l'offre. La sous-direction regroupe ainsi les équipes techniques et juridiques travaillant à l'attribution des licences, la planification du service, les contrôles et inspections. Dans le même temps, elle a simplifié les procédures administratives pour les chauffeurs, renforcé les contrôles et créé une carte professionnelle pour chaque chauffeur avec une photo d'identité en vue d'éviter les « faux » taxis.

La Ville a aussi la compétence sur les services de police. Par conséquent, les contrôles sur les taxis peuvent porter sur des informations relatives à l'exploitation de leurs véhicules (kilomètres parcourus, heures de service, etc.).

En outre, il existe deux types d'inspection pour contrôler les taxis :

- Les visites d'inspection ordinaire, prévues chaque année selon un calendrier défini, sur la validité et la conformité des licences ;
- Les visites inopinées dites d'inspection extraordinaire, destinées à vérifier l'état du véhicule et ses équipements.

La réglementation est créée au niveau de la C.A.M., puis la Ville de Madrid élabore les décrets d'application.

¹⁵ d'après l'article 13 de la loi de la C.A.M.

¹⁶ *Subdirección General de la Oficina Municipal del Taxi*

3. Les titulaires de licences de taxi et les chauffeurs

Le règlement de la CAM du 28 juillet 2005 dans son article 10 prévoit qu'il ne puisse pas y avoir de regroupements des licences : un même titulaire ne peut disposer de plus de 3 licences et le nombre total de licences détenues par un même titulaire ne peut pas excéder 10% du total des licences d'une municipalité de la Communauté.

Le service de taxis à Madrid est donc assuré à 99% par des conducteurs au statut de travailleur indépendant (dits « *autónomos* » en raison de leur affiliation au régime « *autónomo* » de la sécurité sociale au lieu du régime général).

Le 1% restant concerne les rares entreprises avec plus d'une licence. Ce cas tient essentiellement soit à l'héritage d'une seconde licence pour ceux qui sont titulaires antérieurement à mars 1979, soit à l'obtention d'une seconde licence.

Cette organisation explique que le nombre de titulaires de licences (15 089) soit inférieur au nombre de licences (15 646).

Les titulaires peuvent embaucher un ou plusieurs conducteurs : ils sont 15 089 à être titulaires (dont 523 à ne pas être autorisés à conduire eux-mêmes le taxi).

Les chauffeurs sont au nombre de 19 880 : 73% sont titulaires, et les autres (au nombre de 5 314) travaillent pour un titulaire (autorisés à conduire ou non).

4. Les centraux radios

Les chauffeurs de taxi (en tant que personnes physiques) peuvent s'affilier à un central-radio de leur choix. D'après les informations de la Ville de Madrid, 40% des taxis sont affiliés à un central.

Il en existe plusieurs (de l'ordre d'une dizaine), les principaux étant les coopératives SCAT, *Radio Teléfono* et *Radio Taxi Independiente*.

Il n'existe pas de réglementation spécifique sur ces centraux dans la C.A.M. (alors que certains territoires espagnols ont réglementé). Sans réglementation spécifique madrilène, ils doivent être conformes à la loi de l'Etat sur les transports terrestres (LOTT) : les centraux radio sont tenus sur le plan juridique d'être organisés en coopératives de transporteurs. (cf. partie II.A, page 24).

Tele-Taxi est le central d'appel proposé par la *federation profesional del taxi – Madrid*. Le coût de l'affiliation est de 74€ par mois (et 100€ de frais de dossier lors de l'inscription). D'autres coûts mensuels correspondant aux frais de location/leasing du matériel de télécommunication peuvent se greffer à l'affiliation les premiers mois¹⁷.

5. Les organisations professionnelles

Il existe au moins 6 fédérations ou syndicats représentant les professionnels. Comme cela avait été proposé dans le livre blanc de la Ville en 1996, la Ville prône la création de regroupements des chauffeurs en organisations professionnelles (ou centraux-radio), de manière à encourager la modernisation de la profession.

¹⁷ A noter que le matériel acquis fait l'objet de déduction sur les impôts.

D. Les subventions

1. La modernisation du parc de taxis

La C.A.M. aide à la modernisation de la flotte de taxis (rénovation et acquisition), ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité via plusieurs équipements :

- les sièges auto adaptés aux jeunes enfants (financement d'un montant total de 30 000 euros pour une expérimentation sur 112 véhicules *Euro-Taxis*),
- la vitre de séparation entre le chauffeur et les passagers,
- le GPS qui permet de géolocaliser un véhicule.

Sur ce dernier point, la C.A.M. (dans le cadre de son plan d'aide aux professions libérales) et la Ville¹⁸ ont signé une convention de financement pour aider à l'équipement en GPS-GSM et en terminal de paiement par carte bancaire. Le montant total de la subvention est budgété à 727 924 euros pour un total de plus d'un millier de chauffeurs de taxi, soit à 722 euros maximum par bénéficiaire.

2. Les taxis accessibles

Jusqu'en 2002 les taxis accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) étaient subventionnés à hauteur de 12 000 euros grâce à une convention de financement entre l'Etat¹⁹ (50%) et la fondation *ONCE* (50%). Puis, compte tenu du faible nombre de véhicules équipés à l'époque (au nombre de 23), un plan d'urgence a été lancé pour 2002 et 2003. Ce plan prévoyait un financement complémentaire de 12 000 euros par la C.A.M.²⁰ et la Ville de Madrid (au total 24 000 euros) pour 100 véhicules.

Depuis 2006, la C.A.M.²¹ a augmenté sa part de financement pour l'équipement des véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) de 2 000 à 12 000 euros par véhicule. Cette subvention est attribuée sur concours selon un système de points (mérite, etc.).

3. Les carburants propres

Enfin, les préoccupations environnementales ont amené les pouvoirs publics (Ville, C.A.M.) à signer une convention de financement avec certaines associations du secteur²² et un fournisseur de Gaz Naturel²³ pour mener une expérimentation pendant un an sur 10 véhicules.

¹⁸ La Ville compte tenir un tableau de bord sur quelques indicateurs dont la part de la flotte de taxis qui dispose de cet équipement GPS-GSM.

¹⁹ Par l'intermédiaire de l'IMSERSO (*Instituto de Mayores y Servicios Sociales*) organisme dépendant du *Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*

²⁰ jusqu'en 2005 la C.A.M. ne finançait que 2 000 euros par véhicule (d'après les textes officiels « ORDEN de 29 de abril de 2006 »).

²¹ La Ville était associée à cette mesure mais elle a gelé sa participation pour concentrer ses aides sur des mesures de rénovation et de maintenance de la flotte d'eurotaxis existante (cf. site Internet de la Ville, documents sur les subventions)

²² SEAT, *Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid* et la *Federación Profesional del Taxi de Madrid*

²³ Celui-ci finance l'équipement de véhicules en GPL et une partie de la fourniture du gaz naturel.

II. Le fonctionnement pour le client du taxi

La lumière verte indique que le taxi est disponible...



source : photo extraite du journal de la fédération (FPT), novembre 2007

A. Les lieux et modalités de prise en charge

Les utilisateurs à 52% hèlent les taxis dans la rue²⁴, à 39% le prennent aux stations et à 9% utilisent les centraux d'appel (Ville de Madrid, enquête 2007 auprès des clients et des chauffeurs). Il faut d'ailleurs rappeler que 40% de la flotte de taxis madrilènes est affiliée à un central-radio.

Les stations sont présentes dans tous les districts de la Ville de Madrid (entre 4 et 30 stations selon le district).

Le nombre d'emplacements disponibles est de 1 911, en dehors de Barajas qui en compte plus de 3000 en raison de la plate-forme aéroportuaire.

Le temps d'attente moyen d'un client qui hèle un taxi dans la rue est de 4 minutes, alors que le temps moyen de celui qui attend à une station de taxi est de 2 minutes. Attendre à une station paraît plus efficace pour le client à condition toutefois qu'il soit proche d'une station.

Les clients qui passent une commande par téléphone ont constaté la ponctualité du service (Ville de Madrid, enquête 2007 auprès des clients et des chauffeurs) : 78% d'entre eux disent avoir eu un taxi à l'heure voulue, les autres ont enregistré un retard de près de 2 minutes en moyenne. Au total, il s'agit d'une option efficace en termes de temps et de commodité, qui ne présente que le défaut du supplément tarifaire lié au parcours d'approche (cf. partie suivante sur les tarifs).

²⁴ sachant que l'article 34 de l'ordonnance interdit de prendre des voyageurs à moins de 100 mètres des stations à moins qu'il n'y ait pas de véhicule disponible

B. Le cas de la desserte aéroportuaire

La région de Madrid est dotée d'un seul aéroport, situé sur la commune de Barajas (au Nord-Est du centre à environ 10 km). Son accès se fait soit par métro²⁵, soit par voie routière (proche de la rocade M-50 et de l'autoroute A-2 en radiale depuis Madrid (sans péage)).

Extrait du plan de métro, présentant les accès principaux routiers



Source : plan édité par le CRTM, MetroMadrid et la CAM, mai 2007

L'abonné en transport public, à la journée, au mois ou à l'année (zone A, grisée sur le plan) bénéficie ainsi d'un accès libre à l'aéroport pendant les heures de fonctionnement du métro (de 6h à 1h30). Etant donné que le prolongement de la ligne a fait l'objet d'un partenariat pour son financement, les usagers occasionnels qui achèteraient un titre unitaire paieraient un supplément d'un euro. Le prix du titre unitaire de métro pour

²⁵ voir à ce sujet la rapport sur les investissements d'extension à Madrid (2008, à paraître).

rejoindre Madrid revient à 2 euros (zone A), tandis que le prix d'une course entre l'aéroport et le centre est estimé à 20 euros (www.esmadrid.com, tarifs 2008-2009).

Les avantages de la desserte en métro sont nombreux (accessibilité PMR, fréquences fortes, modernité des installations), mais la ligne 8 ne dessert pas directement l'hypercentre de Madrid où sont situés la plupart des hôtels et des activités (et ne fonctionne pas toute la nuit).

Il faut signaler par ailleurs que trois lignes de bus urbaines et trois lignes interurbaines assurent la desserte de l'aéroport.

La Communauté Autonome, parmi ses nombreux projets de transport, envisage la desserte en train de l'aéroport d'ici 2012 (le projet date probablement de la candidature de Madrid aux J.O.). Au moment de la création du terminal T4 et de sa desserte en métro, l'emplacement de la station *Cercanias* a été prévu.

La desserte de Barajas et de l'aéroport fait partie du périmètre des taxis madrilènes mais c'est l'organisme propriétaire du foncier, l'AENA²⁶ (qui dépend du ministère « *de Fomento* », et non pas de la Mairie) qui décide de l'aménagement de voies réservées et des aires d'attente des taxis. L'ordonnance municipale de juin 1980 (article 34) prévoit que la Ville, en tant que responsable de la gestion des taxis, a la possibilité de définir des services obligatoires minimum par véhicule (chaque taxi étant une entreprise) de manière à assurer la bonne desserte de l'ensemble du périmètre, notamment de l'aéroport et des gares ou autres pôles d'intérêt.

Des aires de prise en charge sont prévues pour les taxis aux abords de chaque terminal, soit 2 964 emplacements répartis aux quatre terminaux.

Commune de Barajas	nombre de stations	nombre d'emplacements
ville	10	43
terminal 1 de l'aéroport	1	404
terminal 2&3 de l'aéroport	1	1200
terminal 4 de l'aéroport	1	1360
Total	13	3007

Source : *Etat des places aux stations au 31 décembre 2007, Ville de Madrid (sur son site web)*

Il est envisagé qu'un système de gestion de l'offre de taxis soit prochainement mis en place à l'aéroport de Barajas. Ce système informatisé, permettrait de réguler les flux de taxis à l'entrée des terminaux pour assurer la meilleure adéquation possible entre l'offre de taxis stockée dans un parc d'approvisionnement et l'afflux de voyageurs, et ainsi de réduire le temps d'attente des chauffeurs et des clients. Déjà effectif à Heathrow et Roissy-CDG, il a été mis au point par la société de services informatiques Steria à partir d'équipements fixes et portatifs permettant de localiser les taxis équipés de balises RFID et les chauffeurs. Ainsi pour accéder au parc d'approvisionnement, les taxis doivent être équipés d'une puce qui est installée lors de l'inscription du chauffeur. A Londres, chaque entrée dans le parc d'approvisionnement est facturé (4,50£) pour une attente moyenne de 2-3 heures avant d'effectuer une course.

²⁶ *Aeropuertos españoles y navegación aérea*, opérateur public de services aéroportuaires et de navigation aérienne au plan national.

C. Les tarifs

1. Le taximètre

Le montant de la course due par le client figure à l'écran du taximètre (basé un tarif fixe initial et/ou sur la distance et/ou dans la durée du trajet). Les suppléments correspondants au type de course ne peuvent être comptabilisés que par les taximètres dotés d'une imprimante de reçus.

Le taxi a l'obligation de délivrer un reçu daté qui précise le numéro de licence. Les chauffeurs de taxi sont tenus de détenir à bord les justificatifs relatifs à leur exercice et de les fournir au client qui le demanderait²⁷. Le client peut dénoncer toute irrégularité constatée au cours de la course en taxi constituant une infraction administrative. Les plaintes peuvent être déposées dans l'un des bureaux de registre municipaux.



Exemple de taximètre délivrant un reçu
(photo illustrant la brochure *Tele-Taxi*)

Le taximètre est obligatoirement enclenché à partir du moment où le voyageur et ses bagages sont dûment installés, excepté dans les courses commandées par télécommunication, dans lesquels le taximètre commencera à comptabiliser depuis le lieu de départ du véhicule.

Les taxis ne sont pas autorisés à l'heure actuelle à fixer le prix d'une course à l'avance, ni à proposer des trajets à prix fixe (par exemple depuis certains pôles). Cependant, l'article 38 du règlement de la C.A.M. prévoit la possibilité de créer des systèmes de prépaiement aux pôles attractifs de la demande (équipements sportifs, gares et aéroports) basé sur des prix forfaitaires de zone à zone.

2. Barème tarifaire

Le barème des tarifs est mis à jour annuellement. L'article 13 de la loi de la C.A.M prévoit que l'autorité compétente locale fixe la tarification du service. C'est donc à la Ville de Madrid que revient la fixation du barème, en accord avec les professionnels. La nouvelle grille tarifaire est soumise à validation par la commission nationale des prix.

La prise en charge est facturée selon un forfait qui varie de 1,95 € pour les courses réalisées entre 6h et 22h, à 2,15€ si elles sont réalisées en nocturne en semaine et 2,95€ pour une prise en charge le week-end entre 22h et 6h.

Le tarif est basé sur un prix par kilomètre ou un prix par heure de 16,95€ : ils sont alternativement appliqués suivant la vitesse de circulation et selon la période. Le tarif est variable selon la zone, A étant la zone centrale (plus large que la Ville de Madrid) et B étant le reste du périmètre des taxis madrilènes.

²⁷ Ils sont également tenus de remettre les objets oubliés à bord du véhicule dans des bureaux spécifiques (il existe un numéro de téléphone des objets trouvés).

Le découpage tarifaire dans le périmètre des taxis madrilènes



Source : brochure tarifaire 2008 des taxis, Ville de Madrid

Zone tarifaire	Tarif diurne (jr ouvrable)	Tarif nocturne (ouvrable) OU dimanche et fête
A	1 = 0,92	2= 1,06
B	2 = 1,06	3= 1,10

On distingue trois familles de cas :

- Pour une course en zone centrale (A), de jour, pendant les jours ouvrables : Le tarif 1 est enclenché lorsque la vitesse de circulation est supérieure à 18,42 Km/h, soit un tarif de 0,92 € par km. Si la vitesse est inférieure, c'est le tarif horaire qui est appliqué, soit 16,95€ l'heure.
- Pour une course en zone centrale (A), de nuit ou jours fériés ou week-end, OU une course dans le reste du périmètre des taxis madrilènes (B), de jour, pendant les jours ouvrables : Le tarif 2 est enclenché lorsque la vitesse de circulation est supérieure à 15,99 Km/h, soit un tarif de 1,06 € par km. Si la vitesse est inférieure, c'est le tarif horaire qui est appliqué, soit 16,95€ l'heure.
- Pour une course dans le reste du périmètre des taxis madrilènes (B), de nuit ou jours fériés ou week-end : Le tarif 3 est enclenché lorsque la vitesse de circulation est supérieure à 15,41 Km/h; soit un tarif de 1,10 € par km, sinon le tarif horaire s'applique.

Les suppléments tarifaires concernent :

- Les courses ayant pour origine ou destination l'aéroport de Barajas (5,25€), ou même à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire ;
- Les courses dont l'origine ou la destination est située aux pôles d'échange et aux gares, dans les emplacements réservés aux taxis (2,75€), même supplément pour le Parc Juan Carlos I (IFEMA) ;
- Les courses la veille de Noël et du Nouvel An qui se terminent le jour férié (6,50€) ;

Aucun supplément ne peut être facturé plus d'une fois pour une seule course.

Indépendamment des tarifs cités, les péages de l'autoroute, voies spéciales et entrées dans des zones contrôlées sont directement réglés par le voyageur, si celui-ci a indiqué l'itinéraire.

Dans les trajets qui sortent du périmètre, les tarifs appliqués sont ceux de la zone B. Le prix facturé inclut le retour du véhicule jusqu'au périmètre.

Le taxi ne facture rien au-delà de la zone B : c'est le tarif 0 qui signifie que le compteur ne tourne pas :

- dans le cas où le taxi dépose un client à l'extérieur de la zone et revient chargé, il ne facture les kilomètres qu'une fois dans l'APC.
- en cas d'accidents, de pannes ou quand il s'approvisionne en carburant (avec l'autorisation du voyageur).

Comme les taxis français, les taxis madrilènes facturent un prix d'approche au client qui a réservé la course. L'enquête menée en 2007 par la Ville de Madrid montre que ce point gêne les clients puisqu'il ne garantit pas un niveau de prix stable, et peut être vécu comme un manque de transparence. La Ville de Madrid réfléchit à faire évoluer les principes de tarification des centraux-radio, l'idéal étant de facturer un forfait dès lors qu'une réservation est passée à l'instar de Londres et Berlin.

D. Les services spécifiques fournis par les taxis

Bien que les taxis dépendent de la Communauté autonome tout comme les transports publics, les taxis madrilènes n'ont pas officiellement un rôle complémentaire du réseau public. L'attention est toutefois portée sur l'accessibilité des véhicules et les transports spécialisés.

Les véhicules adaptés pour PMR sont des véhicules de 6 places, soit un chauffeur et 4 passagers au maximum (à l'arrière du véhicule). Ils doivent être homologués par la Ville. De même que la Ville a autorisé les taxis à rouler au GPL pour limiter les pollutions, elle a étendu la gamme de véhicules accessibles aux PMR (dernièrement avec la Caravelle de Volkswagen et la Peugeot 407 Berline).

Euro-Taxis



Source : journal de la fédération (FPT), novembre 2007

L'objectif fixé par le décret national de 2007 étant d'arriver au niveau de 5% du parc accessible. En 2007, Madrid comptait déjà 118 *Euro-Taxis* et devrait atteindre un volume de 800 taxis équipés à terme (cf. partie I.D page 23 sur Les subventions).

De manière à améliorer la disponibilité des services ambulanciers (et donner la priorité aux cas urgents), la CAM a décidé d'offrir sur justificatif la gratuité des taxis aux personnes se rendant aux hôpitaux pour des soins.

Pour mettre en place cette mesure, la CAM a passé une convention en mai 2006 avec les 4 centraux-radios fournisseurs (*Tele-Taxi, Alcalà Radio-Taxi, Gremial de Auto-Taxi* et *Radio Taxi de Madrid Sociedad Cooperativa*). La dotation sur 2006 était de 1,43 millions d'euros.

Les modalités de cette offre sont les suivantes : le client téléphone aux urgences (112) qui gère sa demande en lui adressant soit une ambulance soit un taxi. Le montant de la course est prise en charge par le service des urgences (sur justificatif médical).

III. L'usage des taxis en chiffres

Afin notamment de mieux connaître les besoins de mobilité de la clientèle des taxis, la Ville de Madrid a réalisé une enquête auprès des clients et des chauffeurs en 2007, la précédente datant de 1996 (données parues dans le livre blanc des taxis : *Libro Blanco del Taxi en el Área Unificada de Madrid*, édité par la Ville en juillet 1996).

Le nombre de clients interrogés en 2007 est de 1116.

L'importance du trafic de taxi a été estimée par la Ville : les 15 000 véhicules de taxi représentant 1% du parc automobile mais 20% des kilomètres parcourus (source : Ville de Madrid, *Plan de Seguridad Vial* 2007).

A. Statistiques sur les courses de taxi

1. Le volume des courses

En 2007, les taxis totalisent plus de 400 000 courses réalisées un jour ouvrable et de l'ordre de 190 000 courses le samedi.

Volume de courses journalières selon le jour de la semaine

	ouvrable	samedi	dimanche&fête
Moyenne 2007	411 624	193 276	175 505
Moyenne 1996	349 651	183 435	149 300

Source : Données 2007 fournies par la Ville de Madrid, livre blanc paru en 1996

Etant donné la stabilisation de l'offre en nombre de véhicules et la croissance de la demande, on observe que :

- Le nombre de courses par jour ouvrable a augmenté de 18% depuis 1996 (idem pour les dimanches et jours fériés) et de seulement 5% pour un samedi (voir tableau ci-dessus). La forte fréquentation des jours de semaine par rapport aux week-ends tend à montrer que la clientèle est largement une clientèle d'affaires.
- Dans le tableau ci-dessous, le nombre moyen de courses par heure effectué par un taxi a augmenté pendant la décade en passant de 1,89 à 2,33 pour les jours ouvrables.

Nombre moyen de courses par heure (par taxi)

	ouvrable	samedi	dimanche&fête
Moyenne 2007	2,32	1,97	1,69
Moyenne 1996	1,89	1,74	1,58

Source : Données 2007 fournies par la Ville de Madrid

La Ville de Madrid estime qu'un jour ouvrable les taxis transportent 522 763 clients (voyageurs montés à bord), soit une moyenne de 1,3 passagers par course.

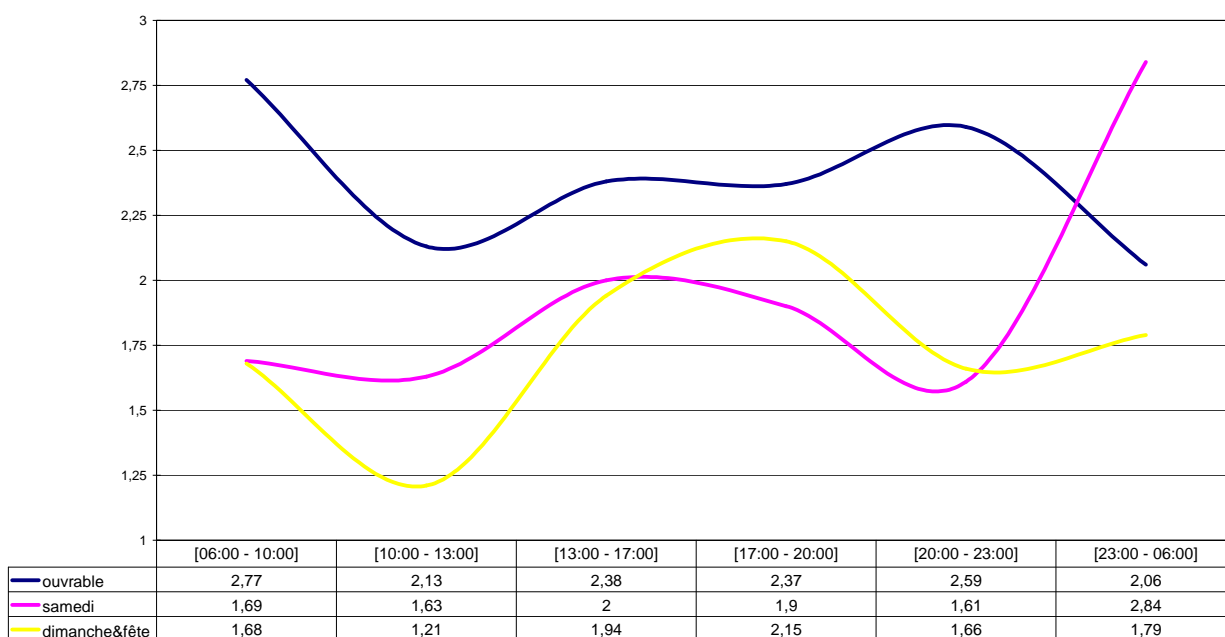
Le nombre de clients transportés par les taxis de Madrid n'est pas mineur par rapport à la demande en transport public puisque le volume de clients est du même ordre que celui

des trains de banlieue (*Cercanías* RENFE), ou encore plus du tiers de la part des modes de bus urbains d'EMT et de métro.

2. Les pics de demande

Le graphique suivant de la distribution horaire des courses montre des pics de demande le matin entre 6h et 10h et l'après-midi entre 13h et 17h avec la prépondérance des motifs travail et déjeuner (comme on verra partie suivante). La courbe du samedi se singularise par le pic en soirée (sortie), celle du dimanche ou jour férié se caractérise par un creux le dimanche matin et une reprise d'activité l'après-midi.

Distribution horaire des courses selon le jour



Source : Données 2007 fournies par la Ville de Madrid

De plus, les taxis ont un taux d'occupation plus fort les jours ouvrables (58%), que les samedis (46,5%) et les dimanches et fêtes (41%).

B. Profil des clientèles et motifs

1. Les clients

a) Des adultes dans « l'âge actif »

La clientèle n'est pas plus composée de femmes ou d'hommes mais des groupes émergent des classes d'âge plus ou moins utilisatrices des services de taxi. Ce sont les personnes composant la population « active » qui sont les plus représentées parmi les clients.

La moitié de la clientèle (53%) est constituée de personnes ayant entre 26 et 45 ans. Le deuxième groupe le plus représenté est la tranche d'âge 46 – 65 ans avec 22%.

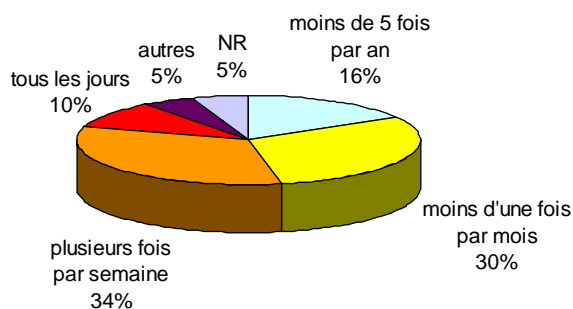
Probablement pour des raisons de revenu, les jeunes de moins de 25 ans font partie de la clientèle la moins représentée (18%), avec les personnes âgées de plus de 65 ans (7%).

De fait, la clientèle est assez conforme à la pyramide des âges de la C.A.M. où les moins de 20 ans sont peu présents (en raison du faible taux de natalité) et les 20 - 40 ans sont majoritaires.

b) Des clients fidèles

Au regard de la fréquence d'utilisation du taxi déclarée, la clientèle est fidèle ; 45% des enquêtés l'empruntent de manière récurrente, soit quotidiennement (10%), soit plusieurs fois par semaine (35%)

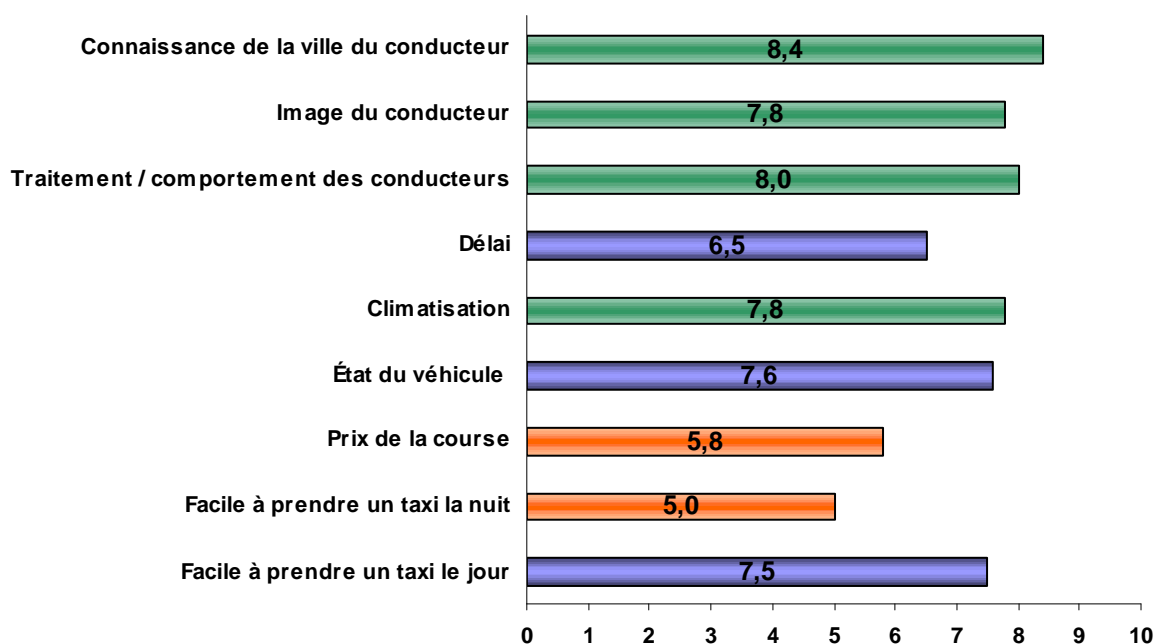
Fréquence de recours au taxi des clients enquêtés



Source : Données 2007 fournies par la Ville de Madrid

D'après l'enquête qui demandait aussi aux clients d'évaluer les services de taxi en 9 critères (note sur 10), l'ensemble de la clientèle paraît globalement satisfaite, surtout sur les chauffeurs eux-mêmes (leur connaissance de la ville, leur comportement sont les deux critères les mieux notés). Les critères les moins bien notés (en rouge), bien qu'ils aient obtenus la moyenne, sont le prix de la course et la disponibilité des taxis la nuit.

Satisfaction de la qualité de service



Source : Données 2007 fournies par la Ville de Madrid

2. Tourisme et affaires

L'enquête montre que la part de la clientèle étrangère ne représente que 7% des clients des taxis madrilènes. Ces clients étrangers sont à Madrid soit pour des raisons professionnelles (46%), soit pour du tourisme (35%), autres motifs (19%).

Dans le périmètre des taxis de Madrid, les touristes forment 10% de la clientèle. Seulement un quart d'entre eux sont étrangers, ce qui signifie que la capitale espagnole attire beaucoup de visiteurs de tout le pays.

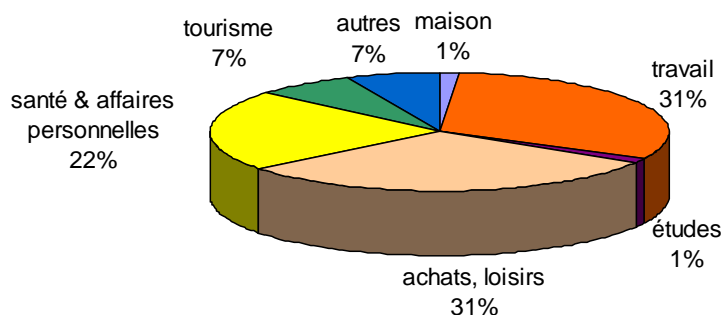
En volume on peut compter de l'ordre de 43 000 touristes faisant appel aux services de taxi les jours ouvrables, 34 000 les samedis et 30 000 les jours fériés.

Le motif travail/affaires professionnelles est cité à hauteur de 25%. Ce motif de déplacement est cité à 70% par des Madrilènes, 20% des Espagnols d'autres provenances et seulement 10% des étrangers.

3. Statistiques sur les motifs

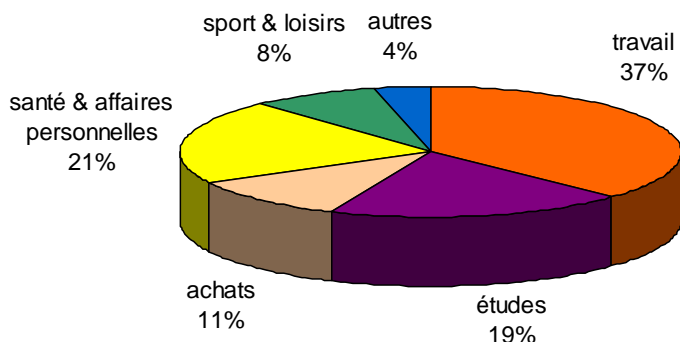
Les 3 principaux motifs d'utilisation du taxi, représentant 84% des voyages en taxi, sont :

- travail et affaires professionnelles (31%) ;
- d'achats ou loisirs (31%) ;
- suivis des motifs santé et affaires personnelles (22%).



Les motifs principaux des clients des taxis

(d'après les réponses de l'enquête 2007 de la Ville de Madrid)



Les motifs de déplacements par modes mécanisés

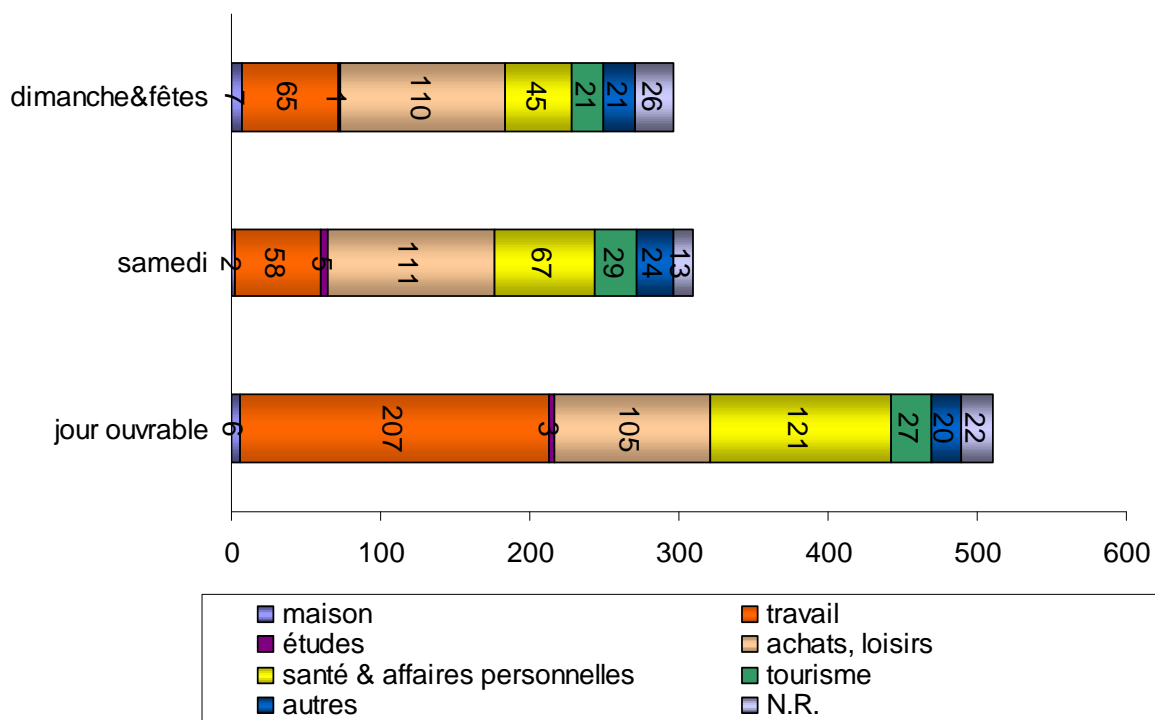
d'après l'enquête de mobilité réalisée en 2004 au sein de la C.A.M. (échantillon de 10 millions de personnes)

Lorsque l'on compare les résultats des enquêtes de mobilité (EMD, 2004) et de la clientèle des taxis, on constate la prépondérance du motif achats pour la clientèle des taxis (30%) alors qu'il ne représente que 11% pour tous les modes motorisés. On peut vérifier également que le motif études n'est pas un motif de déplacement de la clientèle des taxis.

La prépondérance d'un motif sur l'autre dépend du jour de la course :

- les jours ouvrables, le motif travail-affaires professionnelles est le motif principal (42%), suivi du motif santé-affaires perso (25%) ;
- le samedi le motif principal est le motif achat-loisirs (37,5%), suivi de santé et affaires personnelles (23%) ;
- les dimanches et jours fériés, le motif principal est le motif achat-loisirs (41%) suivi du motif travail-affaires professionnelles (24%).

Motif des courses selon le jour



Source : Données 2007 fournies par la Ville de Madrid

Malgré la prépondérance du motif travail-affaires professionnelles, seulement 16% des clients enquêtés ont déclaré effectuer une course remboursée par l'employeur.

Conclusion

Les taxis sont gérés à Madrid historiquement par la Ville même si la compétence est déléguée par la C.A.M.. La Ville travaille en lien étroit avec le CRTM pour toutes les questions relatives aux transports publics, en tant qu'adhérente et ville centre. Elle a le souci d'améliorer l'offre de taxis, autant pour estimer la part qu'ils occupent dans la circulation et la mobilité que pour satisfaire la clientèle. Pour ce faire, elle réalise périodiquement une enquête auprès des chauffeurs et de la clientèle, qui donne suite à un livre blanc et des mesures.

Les carences de l'offre de taxis sont ainsi identifiées :

- l'adéquation de l'offre et de la demande la nuit où peu de chauffeurs souhaitent conduire (leur rémunération est peu attractive, la pénibilité du travail de nuit n'est pas réellement prise en compte dans le barème).
- la facturation du parcours d'approche des taxis lors de réservation. La Ville envisage une rémunération forfaitaire comme c'est le cas dans d'autres capitales.
- l'éclatement de la profession, les chauffeurs étant généralement indépendants et peu représentés. La Ville les incite à se regrouper, par exemple au sein de centraux-radio.

Si la clientèle montre un bon taux de satisfaction, certains points font débat parmi les chauffeurs... En général, les réclamations ont trait à la sécurité (fin 2007 un chauffeur de taxi a été tué à Madrid) ou à la demande de subventions pour pallier la flambée des prix du gazole (juin 2008) ou acquérir divers équipements pour assurer la sécurité (cloison centrale, dispositif de communication en cas d'urgence)... Les taxis madrilènes réclament également le droit d'apposer des publicités sur leurs véhicules en argumentant que certaines communes de la Communauté Autonome de Madrid à l'extérieur du périmètre des taxis madrilènes l'autorisent et que les bus sont aussi autorisés.

La profession est composée quasi-exclusivement de travailleurs indépendants, la plupart étant à la fois titulaires et conducteurs de leur véhicule. Les organisations professionnelles ne sont pas très fortes et la Ville incite les regroupements des chauffeurs, notamment par les centraux-radios, pour limiter le nombre d'interlocuteurs et impulser les réformes.

Malgré leur statut d'indépendant, les chauffeurs arrivent à se faire entendre par la Ville sur les aspects de sécurité (puisque Madrid souhaite augmenter le niveau et les garanties de sécurité) et donner leur avis sur les déplacements de station (par exemple, lors de la reconfiguration de la gare ferroviaire d'Atocha).

Bibliographie

Ayuntamiento de Madrid, Plan de Seguridad Vial, 2007 (Plan de sécurité routière de la Ville de Madrid)

TARYET (bureau d'études), Ayuntamiento de Madrid, *Libro Blanco del Taxi en el Área Unificada de Madrid, Documento de Síntesis* (Livre blanc du taxi de l'aire unifiée de Madrid), juillet 1996

TARYET (bureau d'études), Madrid Movilidad (C.A.M.), Definición funcional de un sistema de prepago en el servicio de taxi del aeropuerto de Barajas, 2005

Sites Internet

<http://gestiona.madrid.org> (site de la Communauté autonome relatif à la législation)

<http://www.munimadrid.es> (site de la Ville de Madrid)

<http://www.madrid.org/iestadis/index.html> (site de l'institut de statistiques de la C.A.M.)

<http://www.boe.es/> (Bulletin officiel de l'Espagne)

Entretiens

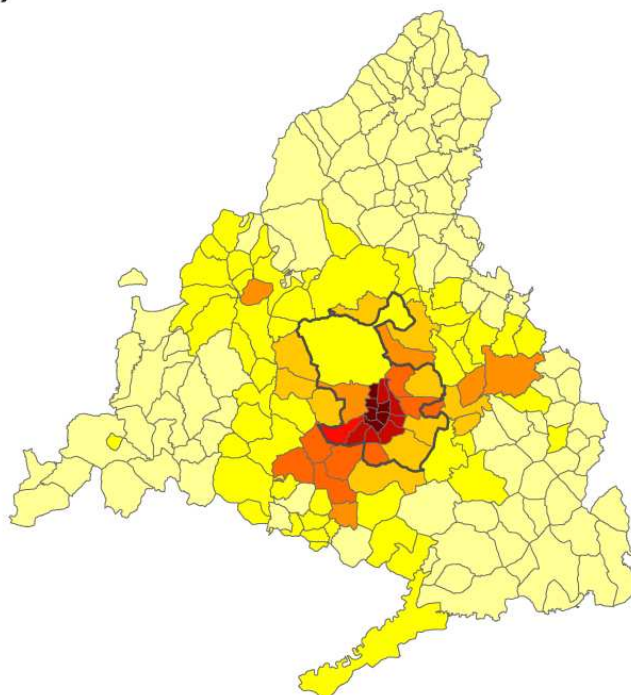
Madame Araceli Gonzalez Alvarez, chef du département juridique des taxis au sein de la Ville de Madrid

Glossaire

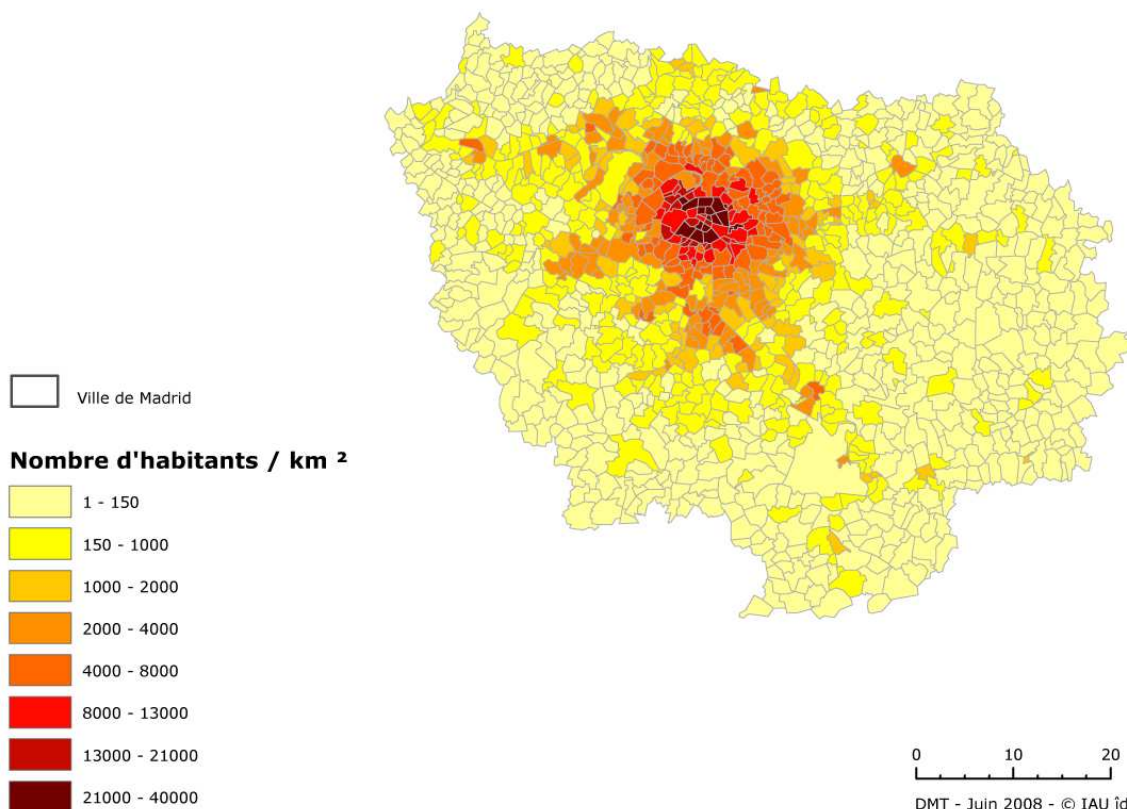
AENA	Aeropuertos españoles y navegación aérea	Opérateur public de services aéroportuaires et de navigation aérienne au plan national
APC	Area de prestación conjunta	Périmètre des taxis madrilènes
CAM	Comunidad Autónoma de Madrid	Communauté autonome de Madrid
CRTM	Consortio Regional de Transportes de Madrid	Consortium régional de transport de Madrid, autorité organisatrice régionale
GPS	<i>Global Positioning System</i>	Système de géolocalisation par satellite
LOCTUCM	Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid	Loi communautaire approuvée en 1998 qui régit la planification et la coordination des transports urbains au sein de la C.A.M.
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres	Loi nationale de planification des transports terrestres (16/87, du 30 juillet 1987)
ROTT	Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres	Décret royal 1211/1990 (28 septembre) d'application de la LOTT
STERIA	Société de Services en Ingénierie Informatique (par définition, experte dans le domaine des nouvelles technologies) qui propose aux entreprises et administrations des prestations de services informatiques, notamment dans le domaine des transports.	

Annexe 1 : Densité par commune de la C.A.M. et en Ile-de-France

La Région de Madrid (2007)



La Région Ile-de-France (RGP 1999)



Annexe 2 : Evolution du nombre de licences de taxis madrilènes

Année	Nombre de licences	Population APC	Licences/1000hab
1963	5 750	2 378 934	2,4
1965	9 000	2 558 583	3,5
1967	10 000	2 866 728	3,5
1974	15 000	3 386 440	4,4
1979	15 500	3 995 393	3,9
1995	15 505	4 009 709	3,9
2007	15 646	5 074 275	3,1

Source : IAU d'après le Livre blanc du taxi de l'aire unifiée de Madrid, juillet 1996

Annexe 3 : Nombre et localisation des stations à Madrid

Tableau sur les stations et emplacements dans les districts de Madrid

Districts madrilènes	Nombre de stations	Nombre d'emplacements	Nombre moyen d'emplacements par station
Centro	25	151	6
Arganzuela	12	243	20
Retiro	14	74	5
Salamanca	35	184	5
Chamartin	29	190	7
Tetuan	18	102	6
Chamberi	29	138	5
Fuencarral-El Pardo	30	162	5
Moncloa-Aravaca	25	153	6
Latina	17	66	4
Carabanchel	15	57	4
Usera	6	28	5
Puente de Vallecas	9	36	4
Moratalaz	8	30	4
Ciudad Lineal	23	115	5
Hortaleza	13	55	4
Villaverde	5	22	4
Villa de Vallecas	4	21	5
Vilcalvaro	5	17	3
San Blas	15	67	4
Barajas	13	3007	231
total	350	4918	

Source : site web de la Ville de Madrid