

67 : Cet obscur objet du désir, le taxi

Le courrier de Cassandre n°67 pour une carte du Monde nouvelle, pour une géographie "curieuse" vous est offert ce 07.12.07 par les cafés-géo.

Le taxi, dans la mobilité urbaine, reste happé entre les dents féroces de la voiture individuelle, qui le coince dans la circulation générale, et la concurrence déloyale, puisque payée par le contribuable, des transports en commun, lourds, lents (hommage à André Hardellet) et articulés dès qu'ils quittent leur site propre pour se poser en plein croisement dans un carrefour, permettant ainsi à leurs passagers d'aller compléter leurs courses de Noël à tout moment de l'année, avant de quitter l'axe prioritaire sur lequel ils stationnent, malgré eux et malgré les indications des drones de la préfecture. Il faut aider le taxi car, quand il est libre de rouler, c'est incontestablement le moyen de transport le plus rapide, confortable, économe en place occupée au sol, en énergie, le seul capable de conduire porte à porte des clients pressés et aux horaires irréguliers. Économique aussi, puisqu'il permet d'éviter l'achat et l'entretien d'une voiture. Il est bien plus flexible que le tramway (*allus.litt. et cinem.*) même si, parfois, il transforme l'homme ou la femme en pantin (*allus.litt. et cinem.*).

PSA-Citroën, qui a financé en partie un colloque à Lisbonne sur la question, commence à nous vanter les taxis de l'avenir. Quand on regarde le simili écorché publié dans *Le Monde* du 20 novembre 2007, p. 28, cette vision futuriste peut entraîner l'apparition d'un léger vertige. Le *Peugeot Expert Tepee* est un engin pensé pour le confort des hommes d'affaires pressés ou stressés, sans tenir compte le moins du monde des conditions de circulation, bien que ce taxi soit annoncé comme « plus écologique ». Plus écologique que quoi, on se le demande. On y trouve tout ce dont un individu normal n'a strictement aucun besoin : écran 20 pouces de télévision, porte coulissante électrique pour ne pas gêner le conducteur, lecteur de cartes numériques et port USB, PC multimédia, clavier sans fil pour navigation internet. Pour pouvoir utiliser tout cela dans une course (autrement dit, rentabiliser l'équipement), il faut, à mon avis, passer dans le véhicule au moins trois heures de bouchon, donc choisir à l'aller les heures où tout le monde est en mouvement pour être à la même heure dans les lieux de travail. Idem à la sortie. L'ennui, c'est que la plate-forme télématique intégrant un disque dur pour optimiser la navigation GPS et la visualisation du trafic en temps réel via Internet sont d'un intérêt nul dans le bouchon. À moins que la plate-forme GPS, conçue pour éviter les bouchons, ne conseille vivement au conducteur de passer par Troyes et Besançon, autoroutes peu fréquentées, pour relier la porte de Vincennes à Paris à la porte d'Auteuil à Paris. On suppose, dans l'exemple choisi, que seul un habitué des champs de courses, avec des gains de moins en moins aléatoires grâce aux petits génies de la triche informatique, peut se permettre de payer la course d'un tel taxi. Tout est d'ailleurs fait pour lui faciliter la tâche. Le turfiste peut désormais lire en temps réel, dans le rétroviseur intérieur central, le montant croissant de sa course et dégainer prestement à l'arrivée sa carte de crédit pour l'insérer dans le terminal de paiement. Ce dernier se trouvant juste au-dessus du coffre à bagages, à l'avant côté conducteur, le client n'a plus qu'à se coltiner lui-même ses valises à roulettes, épargnant au conducteur le moindre effort risquant d'abîmer ses vertèbres. On conseille d'ailleurs à cet aimable *driver* de demander, en raison de son travail devenu pénible, la retraite plein pot à 50 ans. Dispensé de dire au revoir par la glace coulissante fermée (principe de précaution), le client gagne ainsi un peu de temps et peut alors laisser en dépôt ses bagages au champ de courses et les récupérer entre la cinquième et la sixième, fortune faite, en reprenant un autre taxi pour aller vers son hôtel, sans redouter que les bouchons ne contraignent le conducteur à passer par Orléans, Blois, Beaugency, Vendôme..., ce qui demeure un trajet agréable, à peine

plus consommateur de temps que pour aller d'Auteuil à l'hôtel Meurice (luxe et petits soins) en face des Tuileries. Mais quelles images de culture, sanctifiées par l'Unesco, le turfiste ne pourra-t-il s'offrir au passage ! Détail important : en raison du vieillissement de la population et de son épaissement corrélatif, le *Peugeot Expert Tepee* embarque un siège électrique capable de porter 150 kg et de le descendre à ras du sol, de manière à pouvoir, en retour, embarquer soit un fauteuil roulant, soit un obèse à pied. Autre détail : ce taxi hypermoderne ne peut transporter que deux passagers bien installés. Il continuera à rouler à l'essence, sauf peut-être en 2012, à New York, où le maire espère faire passer tous ses *cabs* en motorisation hybride. Ce qu'il oublie de dire, c'est qu'en même temps qu'il réduit de moitié la pollution des taxis, il double et au-delà leur nombre.

L'*Institut pour la ville en mouvement* (fondation de recherche désintéressée), qui appartient à Peugeot PSA, avait réuni en septembre 2007, à Lisbonne, l'un des gratins de la pensée civilisée. Il y était question du transport à la demande et de l'avenir du déplacement des urbains. Car la ville s'étale de plus en plus à perte de vue, malgré quelques tours en collier autour du centre ancien (quand il y en a un). Sans GPS référençant sa maison parmi des milliers de villas à jardin toutes semblables, personne ne pourrait rendre visite à la veuve Mouaque, ni en revenir sans risquer de se trouver à l'autre bout du pays. Dans les pays pauvres - pardon, en développement - le taxi est souvent le seul moyen de transport utilisable par les ruraux, qui usent de manière légale ou illégale toutes les formes de taxis, du taxi-mobyette au taxi collectif. Et ne parlons pas du taxi aux heures de nuit issues de la soirée tardive ou du matin précoce, réputées « creuses », où seul le taxi permet de faire les connexions.

On nous en promet de belles : en raison du vieillissement constant de la population, de l'étalement urbain et de l'éclatement de la cellule familiale, le taxi deviendra le vecteur des espérances dans le monde développé. Passe encore qu'il conduise un individu vers un autre individu, dans nos sociétés individualistes. Il véhicule en outre des fantasmes hérités du fiacre des années 1830, elles-mêmes héritières de la calèche aristocratique. Ses usages sont multiples, hors les rencontres fortuites et animées entre deux individus, sur lesquelles, évidemment un taxi bien élevé ferme les yeux. Car le taxi présente l'avantage d'être à la fois un objet et un sujet : il roule et parle en même temps, à la fois voiture et conducteur. Il a des yeux pour voir et des oreilles pour ne pas entendre, une petite lumière sur le toit, allumée (ou éteinte selon les us) pour signifier qu'il n'est pas libre au moment où il est le plus espéré. Il arrive qu'il offre des services originaux ou innovants : touristes étrangers en mal de plan de ville et clients d'hôtel en quête de chambre, allongement du rayon d'action des personnes à mobilité réduite, luxe des riches, secours d'urgence des pauvres et des malades, recours salvateur lors du transport de paquets encombrants ou d'enfants trop nombreux.

Le taxi devient peu à peu le dernier lieu refuge de l'échange social et économique : situé dans l'espace-temps urbain au contact d'individualités qui cherchent à se rencontrer pour ne pas se parler (qu'auraient-elles à dire ?), le taxi fournit une valeur au déplacement : cela se règle au compteur, comme tous les plaisirs tarifés. Cette carrosserie vénérable et dieselisée devient le *must* de la transmodalité (ou de l'intermodalité, je ne sais plus) : il conduit un individu d'un moyen de transport à un autre (de la marche au train ou à l'avion), plus rarement d'un individu à un congénère. Ce n'est pas un lieu de rencontre, c'est un lieu d'entremise faisant acte d'entremetteur. C'est en fait le dernier moyen de transport sur mesure, menant souvent l'homme ou la femme à des transports d'un autre genre. Il remplit l'espace lorsqu'il est vide, comble les interstices dans les secteurs peu denses. Il répond en fait à une demande faible et

atomisée, celle du commun pour lequel les transports de masse ne sont pas adaptés, toujours selon le vieux principe : la nuit et le moment (*allus. litt.*).

Les taxis participent volontiers, semble-t-il, aux innovations politiques de la mobilité urbaine. Puisque désormais, dans les grandes villes du monde, la mode est à la réduction progressive du trafic croissant par voiture individuelle, en augmentant les tarifs de stationnement et en réduisant la surface routière accessible, il est indispensable d'inventer des solutions. Inévitable, bien qu'il y ait comme une sorte de contradiction entre les politiques économiques qui poussent le consommateur à acheter de plus en plus d'automobiles (il faut soutenir l'emploi) et celles qui visent à l'empêcher de l'utiliser là où il en a besoin, la ville (car pour les trajets à longue distance, il y a le train ou l'avion et à l'arrivée, devinez qui ? le taxi).

Reste à savoir si notre époque va multiplier les transports solidaires ou non, on veut dire par là les taxis collectifs, peu chers et bien connus à la satisfaction générale dans quelques pays privilégiés (et pauvres souvent). Un souvenir ému à ceux de Turquie, d'Iran, de Syrie et de quelques autres pays.

Le public attend les jours heureux où les encombrements interminables, engendrant des pollutions formidables, seront uniquement le fait de taxis ayant évincé des villes la voiture individuelle. Ce ne sera sans doute pas suffisant pour détourner les citoyens de les emprunter. Mais pourquoi donc ? Parce qu'il ne semble pas qu'aient été prévus, dans les plans de gigantisme de l'urbanisation généralisée qui concentre des populations croissantes dans des espaces comprimés, que l'on ait pris en compte ce besoin stupide qu'ont les humains de se déplacer. Ils ont hérité de jambes qui risquent de flageoler s'ils perdent l'habitude de s'en servir, puis de se réduire en moignons. L'« alternance modale » (l'utilisation successive de moyens de transport différents en fonction des emplois du temps) serait une solution, disent certains. Il suffirait pour cela de mener au travail une partie de la population aussitôt après que l'autre partie a fini le sien et rentre au bercail. Le problème des retours à vide serait résolu et, pour peu que le taxi soit collectif, les coûts diminueraient grandement. Certes, les membres de la même famille ne se rencontreraient plus. Mais n'est-ce pas déjà le cas aujourd'hui, même dans les lieux où la famille est censée se réunir, l'un dînant devant sa télévision, l'autre devant l'écran de son ordinateur, le troisième pianotant sur son « portable » et se repassant sur l'écran minimal les images captées la veille ?

Il suffit d'attendre quelques années pour que se produise la conciliation entre styles de vie et solutions de mobilité. Nous sommes en marche, en Europe, vers des « centrales de mobilité ». Celles-ci sont destinées, contrairement à ce que leur nom indique, à dissuader les gens de bouger de chez eux. Internet, le GPS, le bon vieux téléphone lui-même ont « révolutionné » la pratique du taxi (on a les révolutions qu'on peut !). L'antique opposition entre deux politiques : le taxi « en maraude » et le taxi « en station » n'a plus lieu d'être. Mieux encore : avec la délocalisation, il sera plus rapide et moins cher de commander un taxi en passant par les antipodes que d'appeler la borne aujourd'hui, avec les gains de productivité, comme on dit, qui rembourseront en trois tours de magie les investissements consentis.

À ce stade de la réflexion, il fallait bien que quelqu'un se dévoue pour parler de taxi durable. Comment éviter l'adjectif durable dans un colloque digne de ce nom ? Après avoir constaté que le système du *mass transit*, inspiré des Etats-Unis, était mal adapté aux horaires décalés, aux zones peu denses, à l'habitat dispersé et aux modes de vie de plus en plus égoïstement loufoques de nos contemporains, un spécialiste connu a expliqué correctement que les « bouts de ligne » des transports collectifs et les heures « creuses » ne pouvaient pas constituer un

marché qui continue à échapper au taxi, sous peine d'assister à un retour de l'automobile individuelle dans le centre des villes. On a donc imaginé d'inventer des taxis en station au terminus du métro ou des trains urbains (type RER à Paris ou BART à San Francisco). Ceci de manière à combler, dans les campagnes profondes qui résistent de plus en plus mal à l'urbanisation totalitarisante, le hiatus existant entre la résidence individuelle cachée dans les bois et les transports collectifs qui, tels le Shinkansen, les TGV et leurs clones, mettent la résidence dite secondaire à proximité immédiate de la résidence urbaine (moyennant finances, certes, mais les pauvres n'ont qu'à travailler plus pour gagner plus).

Nous sommes même en mesure, désormais, de décrire l'avenir : avec les fantastiques progrès des *hardwares*, les *softwares* que nous sommes devenus n'auront plus besoin de bouger de chez eux pour travailler, se distraire ou même vivre : seuls se déplaceront ce qu'on appelle les services. À la vitesse à laquelle ils se diversifient de nos jours, cela risque tout de même de faire pas mal de monde sur les routes. En taxi ?

Cassandra

Merci à l'Institut GfK, à Veolia Transport et à PSA d'avoir organisé à Lisbonne, en septembre 2007 à la fondation Gulbenkian, ce colloque auquel ils ne m'ont pas invité et dont je ne parle que par ouï-dire.