

CONCOURS D'IDÉES LE TAXI PREND SES AIRES!

COMMENT MIEUX IDENTIFIER ET AMÉNAGER LES POSTES D'ATTENTE DES TAXIS DANS LA VILLE
Ville de Montréal

« Les Taxis sont les héros méconnus du transport urbain »

Emilio Ambasz, the Taxi Project, 1976

« Les Taxis sont une extension de l'espace public »

*Taxi 07 Roads Forward, Design Trust
for Public Space and the New York City Taxi and Limousine Commission, New York, 2007*

Réflexion

La réponse au problème de l'identification et de l'aménagement des postes d'attente des taxis à Montréal n'est pas **seulement** dans une solution ponctuelle de design formel d'objet, sinon plutôt dans le développement d'un **design de système qui intègre une série d'expériences d'utilisation** autour des services de taxis dans la ville.

Pour mieux *identifier* et *aménager* les postes d'attente des taxis à Montréal, premièrement, il est nécessaire de changer notre regard sur le service de taxis dans la ville. Il doit être vu comme **un système de service** qui doit former partie du grand ensemble de services du système de **transport collectif** et non pas comme une entité qui fonctionne à côté.

En intégrant les services de taxis au plan global de transport public de la ville, on renforce le **réseau des communications et d'interactions** entre des gens, des véhicules et la ville.

Une fois intégrés au grand système de transport, les postes d'attente des taxis ne seront pas vus comme des équipements fixes isolés mais comme des *espaces fluides* qui **partagent** des espaces, des services et des infrastructures, selon le cas, dans le grand ensemble du système et qui collaborent conjointement pour une meilleure mobilité dans la ville en générant l'urbanité.

En termes plus précis : Il faut que le taxi prenne sa place au sein de la ville!

Systeme T

La proposition **Systeme T** consiste dans le design d'un système de partage intégral bâti par une série d'interventions, qu'on appelle **ports**.

Chaque **port** est un espace créé par trois variables :

1. Par le contexte où il est situé.
2. Par des comportements et des perceptions spécifiques selon des usagers (clients et chauffeurs).
3. Par des services offerts.

On a identifié 7 ports :

Port kiosque

Intervention située dans des kiosques d'information déjà installé dans la ville avec l'information des postes d'attente de taxis et des numéros de téléphone des compagnies de taxi.

Port de transport

Intervention située dans des espaces où il y a des nœuds de transport pour faire des connexions avec d'autres moyens de transport, comme : gare de trains, stations de métro, stations de train de banlieue, stations d'autobus, borne d'ancrage *bixi*, etc. L'information des postes d'attente de taxis et des numéros de téléphone des compagnies de taxi y serait également.

Port de services

Intervention située dans des espaces où il est possible de partager des services, surtout pour des chauffeurs (toilettes, prendre une pause-café, manger, etc.). Par exemple : stations d'essence, garages publics, centre commercial de type *mall*, *strip-commercial* ou de grande surface, etc.

Port de Centre Urbain

Aménagement en pleine zone urbaine situé dans des endroits où il y a une forte concentration d'activités et de mobilité piétonnière, comme : centre financier, centre commercial urbain, centre de divertissements et loisirs, etc.

Port du Quartier

Aménagement situé dans des quartiers densifiés.

Port de Périphérie Urbaine

Aménagement située dans des zones suburbaines de moins grande mobilité piétonnière.

Port d'Internet

Portal d'internet.

Identification formelle

La forme suggère la nouvelle signature graphique des services de taxis et la forme du « T » ou, croix, aussi caractéristique et identifiable avec la ville de Montréal.

La combinaison de bois et de métal a été choisie dans la tradition en design urbain que distingue Montréal.