

Le taxi du futur...

Il ne s'agit encore que de prototypes. Mais, si ces véhicules sont produits en série, les clients verront la différence.

PSA vient de présenter les équipements qui pourraient demain habiller les taxis.

Une petite révolution, aussi bien pour les chauffeurs que pour les usagers. Avec un hic, toutefois : la séparation marquée entre les parties arrière et avant du véhicule risque d'altérer l'un des points forts reconnus à ce mode de déplacement : l'échange et la convivialité.

Pour le client

- Un écran multimédia de 20 pouces. C'est naturellement l'innovation la plus spectaculaire. Actionné avec une télécommande, il permet indifféremment de :
 - suivre le trajet de la voiture ;
 - écouter des musiques ou visualiser des films préenregistrés ;
 - brancher sa propre cléf USB ;

ou une carte mémoire pour lire ses vidéos, écouter son iPod...
 • se connecter à Internet pour accéder aux sites préselectionnés dans le taxi, qu'il s'agisse d'informations touristiques (programmes des concerts, horaires des musées, etc.), de chaînes de télévision locales ou étrangères.

On peut aussi surfer sur les sites de son choix, consulter ses courriels (un clavier sans fil est prévu), jouer en ligne...
 • brancher son ordinateur portable, travailler sur ses documents, visualiser une présentation sur le grand écran et accéder à Internet grâce à une liaison Wi-fi ;
 • connecter son appareil photo ou son Caméscope numérique.



• 2 portes latérales arrière coulissant électriquement.

• Un distributeur de boissons. Fraîches ou chaudes, selon les envies.

...et ceux du passé



Les chaises à porteurs, appelées vinaigrettes lorsqu'elles étaient équipées de deux roues, sont les ancêtres du taxi. Ne permettant pas de parcourir de grandes distances, elles sont remplacées dès le XVII^e siècle par les voitures à cheval. Le premier service organisé de voitures de location à destination du public date de 1637.



Pour le chauffeur

Un appel d'urgence pour joindre les secours. En cas d'accident, le numéro se déclenche automatiquement et met en

liaison le conducteur avec un opérateur qui évaluera la gravité de la situation. Si le chauffeur ne répond pas, la localisation de la voiture par GPS permet de renseigner médecins et pompiers. L'appel d'urgence peut aussi être activé en cas d'agression.

Un GPS pour se situer et trouver son chemin, évidemment. Mais aussi la possibilité de sélectionner des hôtels, des restaurants, des centres commerciaux...

Une liaison avec des vues webcam filmant différents points clés de la ville. Idéal pour savoir si l'Étoile est bloquée et si ça roule rue de Rivoli.

Une fonction téléphonie mains libres.

Un système audio dédié. En clair, le conducteur peut écouter la radio de son choix sans être gêné par la musique du client.

Transformation du siège passager avant en coffre à bagages. Pour compenser la quasi disparition du coffre arrière.

Un terminal de paiement par carte de crédit.

Les marchepieds sont automatiques et rétractables. Utile pour les personnes âgées et les jeunes enfants.

Des hublots supplémentaires sur le toit pour créer des joints de lumière et donner un sentiment d'espace.

Un siège pour personne à mobilité réduite. Le fauteuil sort automatiquement à l'extérieur et entre de même grâce à une télécommande. Il peut être placé, au choix, face ou dos à la route. En revanche, le taxi ne peut accueillir une personne incapable de quitter son fauteuil roulant.

Les fiacres et les calèches se multiplient dans la capitale à partir de 1870, grâce aux travaux entrepris par le baron Haussmann pour faciliter la circulation. Vers 1900, la place de la Concorde est déjà encombrée de véhicules ! Depuis 1877, les conducteurs doivent disposer d'un diplôme pour transporter des clients.



En 1958, Mme Calvet, au volant de l'un des 12 500 taxis de la capitale. Depuis le début du XX^e siècle, les véhicules à moteur ont conquis les rues de Paris. Le mot « taxi », lui, n'est apparu qu'en 1909, quand les chauffeurs ont commencé à installer ce petit instrument à l'extérieur de leur véhicule. D'abord nommé « taxamètre », puis « taximètre », il permettait d'établir le prix de la course en fonction du temps d'occupation de la voiture et de la distance parcourue.