

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AU CAHIER D'ACTEURS N°7

DU SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE



Le syndicat professionnel des centraux Radio Taxi de Paris et de la région parisienne s'exprime en faveur d'un partage des infrastructures du tramway et des taxis. La maîtrise d'ouvrage est très favorable au développement de l'attractivité et de l'activité des taxis, mais considère que la demande exprimée n'est pas compatible avec les objectifs du projet d'extension du tramway, pour les raisons exposées ci-dessous.

1] LES TAXIS À PARIS : LE CONTEXTE

Les taxis font pleinement partie des transports publics. C'est pourquoi la Ville de Paris porte un objectif de développement de leur activité, réglementée par la Préfecture de Police, c'est-à-dire par le Ministère de l'Intérieur.

Les représentants des taxis participent à la Commission Extra Municipale sur les déplacements de la Ville de Paris et les réflexions en cours sur le Plan de déplacements de Paris développent plusieurs axes de travail portant notamment sur l'adéquation entre offre et demande, sur leur mobilité et leur attractivité.

Il existe actuellement 15 300 taxis dans l'agglomération parisienne et 450 stations de taxis pour 3 618 places à Paris. La Ville de Paris a fait un effort important pour les taxis en multipliant depuis 2001 les couloirs bus ouverts aux taxis, ce qui porte à 191 km leur linéaire total dans la capitale. Le projet Mobilien permet d'améliorer la vitesse et la régularité des bus et taxis sur des axes de première importance. Ainsi, les lignes 60, 62, et 26, qui constituent une rocade parallèle aux boulevards des Maréchaux, vont faire l'objet d'aménagements en faveur des bus et taxis d'ici à fin 2006.

Dans toutes les grandes agglomérations de taille comparable à Paris, la vitesse moyenne de circulation automobile est comprise entre 15 et 17 km/h. Il n'existe pas de système de voirie qui fonctionne mieux. Cette vitesse qui peut sembler faible est due pour l'essentiel à la multiplicité des carrefours.

Dans les conditions de circulation du creux du mois d'août, la vitesse moyenne de déplacement dans Paris en voiture, ne dépasse pas les 25 km/h alors que la circulation est extrêmement réduite, car il y a une forte densité de carrefours, des passages piétons et qu'il convient de respecter tous ces franchissements.

Il faut également relativiser l'importance de la fréquentation des taxis sur les boulevards des Maréchaux. Des comptages, régulièrement réalisés, indiquent par exemple, sur le boulevard Davout et le Boulevard Ney, (à l'Est et au Nord), entre 15 et 30 taxis par heure et par sens seulement et sur le boulevard périphérique Est, dans un sens, à hauteur de la Porte de Montreuil, entre 70 et 90 taxis par heure. A titre de comparaison, sur la rue de Rivoli qui a un seul sens de circulation dans le couloir bus, 150 taxis sont comptabilisés par heure.

2] DES AXES D'AMÉLIORATION

Une attention particulière est portée par la Ville de Paris sur les améliorations en faveur du fonctionnement des taxis et notamment dans le cadre du Plan de Déplacements de Paris :

- réorganisation des stations dans l'objectif d'amélioration de lisibilité pour les usagers ;
- création d'un numéro d'appel unique en station ;
- formation des chauffeurs aux langues étrangères pour l'accueil des touristes et visiteurs étrangers ;
- meilleure identification des taxis par une enseigne lumineuse « parisienne » ;
- subventions d'équipement pour une accessibilité des véhicules aux PMR.

D'autres réflexions pour améliorer la disponibilité des taxis sont menées :

- augmentation du nombre de licences, en proportion du développement du tourisme parisien, (100 licences nouvelles ont été créées par la Préfecture de Police en 2004 et en 2005) ;
- réduction des temps de parcours entre les aéroports et Paris, par la création d'une voie qui serait dédiée aux taxis sur le boulevard périphérique et les autoroutes reliant Paris et les aéroports ;
- modification de la tarification en vue d'une amélioration de la disponibilité des taxis dans Paris aux heures où la demande est forte.

L'ensemble de ces démarches, menées en concertation avec la profession, constituent des perspectives importantes d'amélioration.

3] LA CIRCULATION DES TAXIS SUR LA PLATE-FORME DU TRAMWAY

Le syndicat professionnel des centraux Radio Taxi de Paris et de la région parisienne demande l'accès de la plate-forme du tramway aux taxis et s'appuie sur l'exemple de la Ville de Saint Etienne qui permet une mixité taxis/tramway sur les voies de son tramway.

Il faut tout d'abord remarquer que Saint Etienne crée actuellement une nouvelle ligne de tramway connectée sur celle déjà existante. Contrairement à la première ligne, qui est un héritage du réseau historique de tramways, cette nouvelle ligne sera totalement en site propre. En effet, les études sur la ligne existante ont conclu que la mixité d'usage des voies provoquait des problèmes de sécurité (la signalétique va être renforcée) et nuisait à la vitesse commerciale (les livraisons ralentissent le tramway et pénalisent sa régularité) et à une bonne répartition de l'espace public. La future ligne assurera au tramway une priorité aux feux et un site propre.

Il convient également de noter que la plupart des lignes de tramway moderne aménagées dans les grandes villes d'Europe ou de province française disposent de sites propres inaccessibles aux taxis.

Pour revenir au projet d'extension du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux, afin de permettre une régularité élevée au tramway, il sera en site propre et les taxis ne pourront utiliser la plate-forme. En effet, la circulation des taxis sur la plate-forme du tramway présenterait les difficultés suivantes :

- **l'arrêt aux stations** : le tramway s'arrête aux stations. Tout taxi qui s'arrêterait derrière le tramway pour ne pas le dépasser créerait un risque : celui de renverser les piétons ou les passagers qui seront descendus du tramway, et qui souhaitent traverser la plate-forme ;
- **la gestion des carrefours** : le tramway doit avoir priorité aux carrefours pour permettre la régularité de la ligne. A l'heure actuelle, il apparaît complexe de gérer les carrefours avec la mixité tramway/taxis. Cela a été confirmé par les expérimentations qui ont été faites de priorité aux feux, dans des couloirs de bus où il y a des taxis ;
- **la sécurité des piétons** : le tramway a un avantage, il passe toujours au même endroit (au millimètre près), va toujours en face et s'insère parfaitement et très précisément. Il offre donc une très bonne sécurité pour les piétons, qui pourrait être diminuée par le passage de taxis à tout moment ;
- enfin, **l'aspect paysager** est une dominante du projet du tramway : si les taxis empruntent la plate-forme, cette dernière ne pourra pas être végétalisée, alors que le renforcement de la présence végétale sur les boulevards, que ce soit par des plantations nouvelles d'arbres (100 arbres ont été plantés sur le tronçon Sud) ou par la végétalisation de la plate-forme constitue un objectif du projet.

4] DE MULTIPLES INSTANCES DE DISCUSSION

Le syndicat professionnel des centraux Radio Taxi de Paris et de la région parisienne propose la mise en place d'une commission d'évaluation pour l'usage par le taxi des infrastructures du tramway.

La maîtrise d'ouvrage souligne qu'il existe d'ores et déjà plusieurs instances d'échange technique avec les taxis :

- la Commission Extra-Municipale des Déplacements (CEMD) qui se réunit à un rythme mensuel ;
- la commission des taxis de la Préfecture de Police, qui associe une fois par an les représentants des syndicats, les syndicats de consommateurs, les organismes associés (Ville de Paris, Préfectures des autres départements, RATP...) ;
- enfin, une structure ad'hoc a été créée pour l'examen des candidatures pour équiper les taxis en vue d'accueillir des Personnes à Mobilité Réduite qui est composée de la Préfecture de Police, la Ville de Paris, l'association des consommateurs « Que Choisir » et l'Association des Paralysés de France. Elle s'est réunie cinq fois entre décembre 2004 et avril 2005.

En conséquence, il ne paraît pas nécessaire de multiplier les instances existantes, sachant que l'évaluation des résultats obtenus par la première tranche du tramway sur les boulevards des Maréchaux Sud pourra être présentée au sein des commissions existantes.