



Gares parisiennes demain... Quelle place pour le taxi ?



Photographies : Stéphane Corre

La gare du Nord présente un double record : première gare de France, elle est aussi celle où la station de taxis est la plus incommode tant en termes d'accès que de capacité. La SNCF qui vient de créer une nouvelle direction en charge de la réflexion sur les gares du futur devrait en profiter pour repenser aussi la place du taxi dans les gares et il y a urgence.

Au XIX^e siècle, ce sont souvent des écrivains qui, par des romans d'anticipation, tentaient d'imaginer le monde de demain. Ainsi, en 1863, Jules Verne adressa à son éditeur son ouvrage intitulé Paris au XX^e siècle qui se donnait pour ambition d'imaginer ce que serait la vie parisienne aux alentours des années 1960. Dans ce livre incroyablement prémonitoire, ce bougre de Jules Verne évoquait une ville polluée en raison de l'augmentation du trafic motorisé, mais il avait également anticipé l'accélération des communications avec l'apparition de trains à grande vitesse. Ce qui s'appelle avoir du flair !

Il ne fut toutefois pas récompensé d'avoir vu juste avant les autres puisque son éditeur refusa le manuscrit assez sèchement : " *Je suis désolé, (...) je regarderais comme un désastre pour votre nom la publication de votre travail. (...) Vous n'êtes pas mûr pour ce livre-là, (...). C'est bien la peine de vieillir le monde de cent ans pour n'être pas au-dessus de celui qui court les rues aujourd'hui. Enfin c'est raté, raté et cent mille hommes me diraient le contraire que je les enverrais tous promener. (...).* " En effet, il faut bien le reconnaître, Jules Verne s'était trompé. Ce n'est pas en 1960 qu'apparurent les trains à grande vitesse, mais le 22 septembre 1981 avec l'inauguration de la première ligne ferroviaire du TGV Paris-Lyon ! Pour le reste, le panorama parisien était assez ressemblant et il ne fallut pas attendre un siècle pour prendre la mesure de l'impact de la pollution. Dès la fin du siècle *industriel*, le musicien Erik

Satie confiait que " *l'air de Paris est si mauvais que je le fais toujours bouillir avant de respirer* ".

L'accroissement du transport ferroviaire eut sa part dans ces nuisances. Outre le bruit, les somptueuses machines à vapeur crachaient dans l'air d'importantes quantités de poussières, sans parler du risque d'explosion, ce qui explique la présence des gares en périphérie ou hors des villes comme aux Aubrais ou à Saint-Pierre-des-Corps. La première gare parisienne à prendre ses quartiers au cœur de la ville fut la gare d'Orsay, destinée au trafic voyageurs, qui fut inaugurée le 14 juillet 1900 en même temps que la première ligne du métropolitain. Si le besoin s'était fait sentir de rapprocher les gare terminus du centre-ville c'est aussi parce que Paris accueillait cette année-là les visiteurs et les délégations étrangères de l'Exposition universelle. A l'inverse des gares parisiennes excentrées, cette gare en centre-ville facilitait la poursuite du déplacement des voyageurs. Ainsi plantée au cœur de la ville, la gare était devenue un véritable pôle d'échanges vers d'autres modes de déplacement (fiacres, voitures de place hippomobiles, métro, etc.) pour permettre aux voyageurs d'atteindre leur destination finale... Ce que l'on désigne aujourd'hui sous le nom pompeux *d'intermodalité*.

Première gare conçue pour la traction électrique, le chef de la gare d'Orsay gérait un flux d'arrivée et de départ de l'ordre de 200 trains quotidien avant la fermeture du trafic grandes lignes en novembre 1939. En un peu moins



La réserve taxi de la première gare de France, la Gare du Nord, ne permet qu'un stockage d'environ 50 véhicules alors qu'une seule rame de TGV comporte 360 voyageurs !

de soixante-dix ans, les chiffres de la circulation ferroviaire ont considérablement changé d'échelle. A elle seule la gare du Nord gère un flux quotidien de 550 000 voyageurs. Chaque jour, 2 700 trains partent ou arrivent dans cette gare dont 1 000 trains grandes lignes (TGV, Eurostar, Thalys, Corail Intercités). Ce qui en fait non seulement la gare la plus fréquentée de France mais aussi, si l'on en croit le magazine *La vie du rail* (numéro spécial d'avril 2009), la première gare d'Europe et la troisième du monde !

SNCF : la stratégie multimodale sur les rails

A peine entendue l'annonce "Bienvenue à Paris-Gare du Nord, Paris-Gare du Nord, terminus du train", le voyageur peut s'engouffrer dans un métro, un RER, prendre un bus ou enfourcher un *Velib'* avec une certaine aisance. Pour les taxis, c'est une autre histoire. De l'aveu même des professionnels du taxi, (plus de 500 pour une rame à deux niveaux) et que son taux moyen d'occupation est de 77%. D'autre part, cette station, scindée en trois tronçons, ne favorise pas la fluidité du trafic avec une file canalisée sur la rue de Dunkerque, un autre bout dans la rue de Maubeuge dont la file,

non canalisée, est régulièrement encombrée de toutes sortes de véhicules, voire obstruée par des chantiers de voirie, car ces voies font partie, de surcroît, de l'espace public de la ville de Paris. Seul le cours de Compiègne, troisième tronçon de la station Nord, appartient à la SNCF. On aurait voulu faire moins fonctionnel, on ne s'y serait pas pris autrement d'autant qu'à l'extrémité du cours de Compiègne a trôné pendant longtemps un feu tricolore qui freinait l'écoulement du flux de taxis qui venaient de charger leurs passagers. Dans le registre

Qu'est-ce que l'intermodalité ?

En augmentant considérablement au cours des dernières décennies, les déplacements des urbains se sont à la fois complexifiés et diversifiés. Aujourd'hui un trajet de porte à porte s'effectue de plus en plus en utilisant plusieurs modes de transport d'affilée : on passe de la voiture au train, puis au bus ou au métro et au taxi ou au vélo. **Utiliser des transports combinés bien organisés sur une même chaîne de déplacement définit l'intermodalité.** Pour faciliter ces correspondances entre divers types de moyens de transport, il est essentiel de disposer de lieux adaptés (exemple : les gares) appelés " *pôle d'échanges multimodal* ". Pourquoi " *multimodal* " ? Parce que le lieu propose plusieurs modes de transport. Ainsi dans une gare, on trouvera à proximité un accès aux transports en commun, à une aire de *Velib'* ou à une station de taxis.



actu

des gares peu accessibles à la prise en charge des voyageurs, on aurait pu tout aussi bien parler de la gare de Lyon pour présenter un constat similaire. De quoi pour les chauffeurs en perdre leur identité, leur latin et un temps qui leur est aussi précieux que celui de leurs passagers.

Certes, dans un contexte de concurrence accrue (le 13 décembre 2009, le réseau ferré européen s'ouvrira à la concurrence pour le transport international de voyageurs), la SNCF cherche légitimement à développer ses parts de marché, ce qui se traduira par un nombre de voyageurs plus important dans les gares. Mais la stratégie de la SNCF ne consiste plus seulement à remplir ses trains de passagers. En prenant le contrôle de *Keolis*, premier opérateur privé de transport public de voyageurs, la compagnie nationale montre que sa stratégie a changé d'échelle. Elle s'engage désormais à être un acteur de poids sur le marché de la *mobilité* en favorisant notamment l'intermodalité qui constitue l'un des engagements principaux de *Keolis* : " *De multiples actions sont lancées par les réseaux Keolis pour faire de l'intermodalité une réalité sur le terrain susceptible de réduire au maximum le stress des voyageurs.* "

Dès lors que l'on s'accorde à penser que le taxi représente un des maillons de la multimodalité, la cohérence de la nouvelle orientation stratégique de la SNCF voudrait qu'elle investisse pour augmenter la capacité de stockage des stations qui dépendent des gares parisiennes car améliorer l'accessibilité aux taxis, c'est aussi élargir et favoriser l'intermodalité dont la SNCF a fait son cheval de bataille. Il ne suffit pas de réclamer une meilleure visibilité des taxis en gare, encore faut-il œuvrer pour leur donner les moyens de travailler dans de bonnes conditions. Il y a quelques mois, pensant que la question des taxis était uniquement quantitative, la direction de la compagnie avait annoncé la création d'une flotte de taxis labellisée " SNCF ". Une fois passé le fracas médiatique, il semble que la compagnie se soit aperçue que la solution n'était pas si simple puisque la direction de la communication précise aujourd'hui que " *ce projet est encore à l'étude* ".

En créant récemment l'entité *Gares et Connexions*, une nouvelle branche de la SNCF qui a pour mission de réfléchir aux gares de demain, autant en termes de nouveaux services proposés aux usagers que de connexions avec d'autres modes de déplacement, la compagnie nationale devrait en profiter pour remettre à plat sa réflexion sur la place du taxi dans les gares de demain car si on " *aime le train* ", on aime aussi s'extraire rapidement des gares d'aujourd'hui en prenant un taxi.

Laurent Lasne