

TAXIS ET DÉPLACEMENTS À PARIS : UN BILAN BOUCHONNÉ ?

Regard sur une mandature (2008-2013)



Taxis et déplacements à Paris :

Un bilan bouchonné ?

Regard sur une mandature (2008-2013)

<i>Trafic automobile et fric-frac des chiffres</i>	<i>p. 5</i>
<i>Ville durable et discours friables</i>	<i>p. 9</i>
<i>Madame l'Adjointe aux transports, Madame qui ?</i>	<i>p. 13</i>
<i>Les taxis ne l'ont pas senti venir...</i>	<i>p. 16</i>
<i>Un tramway nommé concertation bancale...</i>	<i>p. 19</i>
<i>Gares, voies ferrées et enferrées dans la confusion</i>	<i>p. 23</i>
<i>Voirie, espace public : le chantier permanent !</i>	<i>p. 27</i>
<i>Autolib', la vitrine parisienne du groupe Bolloré...</i>	<i>p. 32</i>
<i>Delanoë, metteur en Seine des voies sur berge</i>	<i>p. 36</i>
<i>Et si c'était à refaire ?</i>	<i>p. 41</i>
<i>Les paris de l'avenir...</i>	<i>p. 44</i>
<i>Notes</i>	<i>p. 51</i>

Taxis et déplacements à Paris : Un bilan bouchonné ?

Regard sur une mandature (2008-2013)

C'est au café *Chez Guillaume* (rue de Picardie), le 13 janvier 2008, que Bertrand Delanoë dévoila son programme, « Paris, un temps d'avance... », qui devait servir de support à sa campagne pour briguer un second mandat de maire de Paris. Dans la continuité de sa première mandature, il plaçait la politique des déplacements au centre de ses priorités avec un double but : *répondre* à la forte demande de mobilité des franciliens en augmentant la part des transports collectifs et *réduire* de 25 % l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre à échéance de 2013 comme le prévoyait le Plan de déplacements de Paris adopté en février 2007 par le Conseil de Paris ⁽¹⁾.

Cinq ans et demi plus tard, le 30 septembre 2013, c'est toujours dans un café, *L'Âge d'Or*, (rue du Docteur-Magnan), que l'équipe de campagne d'Anne Hidalgo organisa une soirée dédiée à l'avenir des transports parisiens, présentée comme « un temps de réflexion et d'échanges » par Jérôme Coumet, maire socialiste du 13^e arrondissement. Devant une bonne centaine de Parisiens, outre le maire de l'arrondissement, Julien Bargeton, adjoint aux transports, Mao Peninou, conseiller de Paris, chargé de la propreté et le sociologue et urbaniste, Jean-Paul Blais, présentèrent tour à tour les enjeux d'avenir liés aux transports.



Dans une ville où 60 % des déplacements se font à pied, 27 % en transports publics, 7 % en voiture et 3 % en vélo, comment concilier l'espace public avec la mobilité ?

Après avoir indiqué que « la mobilité a été multipliée par cinq depuis 1950 », J. Coumet souligna les progrès accomplis dans ce domaine en raison « du développement de nouveaux moyens de déplacement tels que le tramway, Vélib' ou Auto-lib' ». J. Bargeton et M. Peninou rappelèrent pour leur part que l'enjeu principal de la politique municipale consistait à pour-

suivre sa lutte contre la pollution en s'interrogeant sur les nouvelles pistes à explorer : « Que faire pour améliorer les transports publics ? » « Comment mieux utiliser les nouvelles technologies pour les déplacements et le stationnement ? » Comment mieux relier les gares parisiennes entre elles ? » ou encore « dans une ville où 60 % des déplacements se font à pied, 27 % en transports publics, 7 % en voiture et 3 % en vélo, comment concilier l'espace public avec la mobilité ? »

« Un sujet compliqué, rappela J-P Blais, en raison de la complexité des acteurs, des usages et des intérêts différents » non sans ajouter qu'« être ensemble, c'est être dans le conflit ».... ce que lui rappelèrent d'ailleurs les Parisiens présents lors de cet exercice de démocratie participative. Interro-

gé sur l'avenir du transport, l'auditoire privilégia pour l'essentiel les failles ou les loupés actuels des politiques engagées par la mairie depuis 2001. Peur d'utiliser le tram car pas de repères pour les déficients visuels, rappela l'un d'eux ; dangerosité des voies utilisées à contre-sens par les vélos pour les personnes âgées, souligna un deuxième ; danger de la cohabitation des bus et des vélos dans les couloirs réservés, tempêta un amateur de cycle ; problèmes d'interconnexions entre Paris et les villes riveraines, fit observer l'un des participants ; pourquoi ne pas réactiver la « petite ceinture » pour relier les gares entre elles, s'interrogea à son tour une Parisienne...

Bref, les élus eurent beau rappeler que les pistes cyclables « apaisent » la ville, que la mise en place des « zones 30 » et des contresens n'avaient pas produit plus d'accidents, que l'usage de la « petite ceinture » n'était plus d'actualité, certains tronçons ayant été déjà transformés en lieux de promenade, le débat d'avenir sur les transports tourna court car il était manifeste que les Parisiens tassés ce soir-là dans la petite salle du café attendaient des réponses à leurs préoccupations du moment.

*« La mobilité
a été multipliée
par cinq
depuis 1950 ».*

*Jérôme Coumet,
Maire du 13^e*

Puis soudain surgit Rémy Féraud, co-directeur de la campagne d'Anne Hidalgo, pour conclure des échanges tournant en rond autour d'un carrefour embouteillé de questions. Il vint rappeler que les transports constituaient l'une des priorités de la candidate socialiste car ils étaient « l'élément central de la vie d'une ville » et que, si elle était élue, elle ne s'inscrirait « ni dans la rupture, car personne ne veut revenir avant 2001, ni dans la

continuité, mais qu'elle serait en prolongement... comme les métros ». Ainsi, contre toute attente, le prolongement ne serait pas une façon de s'inscrire dans une continuité ! Néanmoins, il n'est pas extravagant qu'Anne Hidalgo, qui a exercé le mandat de Première adjointe au maire de Paris lors de la mandature précédente, veuille se présenter comme une candidate libre, déliée de son mentor et ami Bertrand Delanoë. Et c'est sans doute pour ne pas accréditer cette continuité que son appartenance au parti socialiste n'apparaît pas sur les supports de sa campagne, preuve irréfutable qu'elle ose tout, comme l'indique d'ailleurs son projet : « Oser Paris ».

Au final, quel sens voulurent donner à leur démarche participative les organisateurs en suscitant une telle rencontre ? Que *l'Âge d'Or* du transport parisien était derrière nous ou au contraire qu'il fallait inverser le temps, ainsi que le firent les utopistes du XIX^e siècle en le plaçant non plus au commencement mais à la fin comme le terme du progrès et dans ce cas, comme l'écrivit le philosophe socialiste Pierre Leroux, *il ne suffit plus de dire que l'âge d'or est devant nous, il faut dire comment*. C'est sans doute ce que va oser dire Madame Hidalgo au cours de sa campagne.

Trafic automobile et fric-frac des chiffres.

Pour Bertrand Delanoë, le maire actuel, qui va répétant que le trafic automobile a été réduit de 25 % depuis 2001, ce débat « est un peu derrière nous » car « les déplacements en voiture sont ultraminoritaires puisqu'ils n'y représentent chaque jour que 7 % des mouvements des Parisiens et des Franciliens », confiait-il dans une interview à *ParisObs* dans le cadre d'un dossier consacré au bilan de son action ⁽²⁾. Toutefois les « 7 % » d'irréductibles se demandent pourquoi, si la proportion du trafic a baissé de manière significative, la fluidité s'est dégradée elle aussi ? L'un des indicateurs de cette dégradation est mesuré notamment par la vitesse de circulation des taxis intra-muros : entre 2003 et 2013, elle s'est réduite de 14 % ⁽³⁾. D'autre part, si les citoyens « se sont désintoxiqués de la voiture » depuis qu'une large palette d'offres alternatives de déplacement leur a été proposée, comme le claironne B. Delanoë, pourquoi l'enquête d'Inrix, basée sur les données très officielles de l'Office européen des statistiques (Eurostat), a-t-elle désignée Paris comme l'une des villes les plus embouteillées d'Europe en 2011 ?

La vitesse de circulation des taxis intra-muros entre 2003 et 2013 s'est réduite de 14 %.

À toutes ces contradictions et questions, le dossier de *ParisObs* n'apporte aucune réponse puisqu'il se contente de reprendre, sans les discuter, les

chiffres de la mairie de Paris. Entre publi-reportage et communication pro domo, ce prétendu dossier confine au degré zéro de l'enquête journalistique. On apprend ainsi qu'en dix ans les trajets à bicyclette ont été multipliés par deux, dont un tiers en Vélib', que 27 % des déplacements



« se font en transports en commun grâce à un réseau rénové et étoffé », que le lancement d'Autolib' est un vrai succès avec 2 millions de locations comptabilisées depuis sa mise en service le 5 décembre 2011 avec près de 30 000 abonnés, 1 784 véhicules, 820 stations, 52 communes adhérentes... Etrangement, le dossier ne fait pas mention du rapport de la Chambre régionale des comptes d'Ile-de-France sur la gestion de Vélib'⁽⁴⁾ qui indique que, « si l'équilibre financier du service a été favorable pour la collectivité entre 2008 et 2011 ⁽⁵⁾, il pourrait devenir plus aléatoire, dans l'avenir, sous l'effet de plusieurs avenants qui ont modifié

les termes du marché », avenants au marché initial ⁽⁶⁾ qui sont tous à l'avantage de l'exploitant. En outre, la Chambre régionale des comptes pointe le manque de contrôle des bases de données du mandataire qui, à la date de son rapport, n'avaient jamais été vérifiées par la direction de la voirie de la Ville de Paris. Plus grave encore, en 2010, 74 % des utilisateurs de ce service étaient insatisfaits de l'état des vélos dont l'entretien et le contrôle étaient « inférieurs aux normes contractuelles de qualité » ⁽⁷⁾.

Mais *ParisObs* n'a pas jugé utile de mentionner ces observations, pourtant pleines d'enseignements pour l'avenir. Le seul bémol évoqué par

le dossier, et encore d'une demi-phrase, a trait au métro, où pour les usagers « ça coince toujours aux heures de pointe, notamment sur la ligne 13 », superbe euphémisme ! Comme si les problèmes des transports en commun se résumaient à cette ligne encombrée ! Là encore les rédacteurs n'ont porté aucune curiosité à une étude sur le stress des transports en commun en région parisienne qui, comme l'indiqua *Le Monde*, « sape le moral des salariés »⁽⁸⁾. Ainsi, comme l'a souligné l'étude du cabinet Technologia, les trajets, la multiplication des correspondances, l'inconfort lié à l'entassement concourent à la fatigue et au stress des salariés, ce qui engendre un « coût psychologique » sur leur santé et modifie « leur rapport au travail ».



Pour le journaliste Dominique Foing, auteur des *Comptes et légendes de Paris*⁽⁹⁾, si le maire actuel de la capitale communique avec plus d'énergie sur ses initiatives propres (Tram, Autolib' et Vélib') c'est en raison d'une équation politique et électorale qui s'explique par le fait que la moitié des ménages parisiens ne possède pas de voiture alors que « plus de la moitié du trafic parisien est le fait des banlieusards » qui ne sont pas ses électeurs. Et l'auteur écrit : « Son entourage est catégorique, Bertrand Delanoë n'agit jamais sans considérer ce que ses décisions peuvent lui

En 2010, 74 % des utilisateurs de Vélib' étaient insatisfaits de l'état des vélos dont l'entretien et le contrôle étaient « inférieurs aux normes contractuelles de qualité ».

rapporter électoralement. ⁽¹⁰⁾» Mais a-t-on jamais vu un élu agir contre ses propres intérêts électoraux ?

*Les trajets,
la multiplication
des correspondances,
l'inconfort concourent
au stress des salariés
ce qui engendre
un « coût
psychologique » sur
leur santé et modifie
« leur rapport
au travail ».*

(Etude du cabinet Technologia)

Intérêt électoral ou pas, la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre par le maire de Paris est un objectif noble puisqu'il s'agit d'un enjeu de santé publique. Toutefois, selon D. Foing, on ne trouve pas trace de chiffres fiables sur le recul du trafic automobile expliquant la baisse significative des gaz incriminés et il écrit que : « La dernière édition du « Bilan des déplacements » cite une baisse de 21 % des « kilomètres parcourus » (...). Or, il suffit que la vitesse moyenne ait diminué – et c'est le cas, de 3,6 % - pour qu'une partie du phénomène s'explique non par une disparition de véhicules mais par un nombre constant de véhicules roulant moins vite. ⁽¹¹⁾» Ces chiffres expliqueraient ainsi les faits constatés par les chauffeurs de taxi qui réalisent moins de courses à une vitesse moyenne moins importante.

Ville durable et discours friables.

Nul ne peut faire grief à la majorité municipale de ne pas avoir engagé une lutte volontariste contre la pollution depuis 2001. En cela, il s'agit d'une vraie rupture avec les majorités précédentes, conduites par Jacques Chirac ou Jean Tiberi, qui s'inscrivaient dans le sillage de la vision du président Pompidou pour lequel la ville devait s'adapter à l'automobile, ce qu'elle fit avec pour conséquence une croissance du trafic et une pollution accrues. La restriction de la circulation était alors considérée comme une atteinte intolérable à la liberté de se déplacer. Dans l'intention, le changement de cap orchestré par la nouvelle majorité de gauche fut salutaire et certaines initiatives pourraient sans doute faire



l'objet d'un consensus comme l'objectif de la sortie totale du diesel pour les véhicules composant le parc de la Ville. Si actuellement 30 % des véhicules sont encore équipés de moteurs diesel, le reste de la flotte roule à l'essence, au GPL, au GNV, à l'hybride ou à l'électrique...

L'objectif de la sortie totale du diesel pour les véhicules composant le parc de la Ville pourrait faire l'objet d'un consensus.

Au-delà de la ville de Paris, le concept de « ville durable » a fait des émules au sein de toutes les organisations liées au transport. En juin 2012, la RATP a (enfin !) testé trois bus hybrides en condition réelle d'exploitation et elle a

mis en service de nouvelles rames de métro et un éclairage de ses stations plus économes en énergie. En outre, le STIF⁽¹²⁾ et la RATP ont (enfin !) récemment commandé des bus articulés équipés de motorisation hybride. « Lécomobilité », c'est le mot à la mode. Il est dans toutes les bouches, y compris dans celle de Guillaume Pepy, président de la SNCF, qui se veut le défenseur d'un modèle de transport public « respectueux des critères du développement durable »⁽¹³⁾. Les principales compagnies de taxis elles-

Seule la TVA sur le gazole est déductible ! Un non-sens écologique qui n'incite pas les taxis à passer à un véhicule « propre ».

mêmes sont désireuses d'inciter les chauffeurs à l'usage de véhicules hybrides, mais elles sont freinées dans cet encouragement car la TVA n'est pas déductible sur la plupart des véhicules hybrides qui utilisent l'essence. Or, à ce jour, seule la TVA sur le gazole est déductible ! Un non-sens écologique qui n'incite pas les taxis à passer à un véhicule « propre » car la baisse de consommation de 20 % due à la motorisation hybride est annulée en termes de coût pour les chauffeurs de taxi par les 20 % de TVA supplémentaire par rapport à un véhicule diesel ! Les préoccupations écologiques font donc l'objet d'un constat

largement partagé par tous les acteurs du transport et par les Parisiens eux-mêmes de telle sorte que la majorité qui sortira des urnes en mars prochain ne pourra pas enclencher la marche arrière.

Toutefois, pour quelle(s) raison(s) l'efficacité de la politique de la ville de Paris pour réduire la pollution laisse-t-elle dubitative ? En effet, vouloir ne suffit pas, une politique se mesure à ses résultats, mais au-

cune ne peut l'être en se basant sur des postulats de départ erronés. En élaborant pour partie sa politique sur la réduction de la vitesse et en réduisant les axes de circulation, telle la fermeture des voies sur berge rive gauche par exemple ou la multiplication des « zones 30 », la ville de Paris est allée à l'inverse de l'objectif qu'elle poursuivait. Une première étude publiée dans la revue *Transports* ⁽¹⁴⁾ en 2006 jetait déjà le doute en révélant que moins de véhicules roulant moins vite engendrent une augmentation des polluants automobiles.



Cette étude vient d'être confirmée par celle de chercheurs de la Société de calcul mathématique ⁽¹⁵⁾. Ils démontrent que l'idée selon laquelle la réduction de la vitesse autorisée réduit l'émission de CO² (puisque, en apparence, un moteur qui tourne moins vite consomme moins de carburant et donc émet moins de gaz polluants) recèle une faute de logique car « si les véhicules vont moins vite, ils restent plus longtemps dans chaque artère. Or ce sont les émissions par artère qui intéressent les riverains et la municipalité ; elles ne diminuent nullement avec la vitesse ». Au contraire, comme le révèle leur étude centrée sur la voie Georges Pompidou à Paris : « à 50 km/h, pour un trafic régulier, les émissions sont de l'ordre de 7,2 tonnes de CO² par heure ; à 40 km/h,

« Si les véhicules vont moins vite, ils restent plus longtemps dans chaque artère. Or ce sont les émissions par artère qui intéressent les riverains et la municipalité ; elles ne diminuent nullement avec la vitesse. »

elles seraient de 8 tonnes de CO² par heure : cette réduction de vitesse se traduit, pour une artère donnée, par une augmentation de plus de 10 % des émissions. »

L'explosion du nombre de deux-roues motorisés à Paris, très polluants et indisciplinés, est liée à l'essor du e-commerce donc à l'accroissement des livraisons en ville.



En dépit de cette étude, la municipalité actuelle et la candidate socialiste, qui veut amplifier les mesures de réduction de la vitesse dans Paris intra-muros et sur le périphérique, maintiennent leurs postulats initiaux en brandissant quantité de chiffres, plus ou moins vérifiables donc plus ou moins fiables, sur la baisse de la pollution. Il existe d'autres chiffres plus alarmants sur lesquels la ville de Paris se fait plus discrète. Ils sont liés à l'explosion du nombre de deux-roues motorisés, très polluants

et indisciplinés, lié à l'essor du e-commerce, donc à l'accroissement des livraisons en ville. En outre, la ville s'attribue à elle seule les mérites du recul de la pollution, alors que pour partie il est dû à l'amélioration technologique des véhicules (carburants plus propres et moteurs moins polluants). Enfin, puisqu'il s'agit aussi de réduire le trafic automobile, il est pour le moins paradoxal d'accroître, avec Autolib', le nombre de voitures individuelles et de

places de stationnement alors qu'on n'a de cesse de les supprimer ailleurs, comme le fit remarquer l'élus Vert Denis Baupin, adjoint aux transports lors de la première mandature de Bertrand Delanoë, favorable au développement de l'auto-partage et non à Autolib'.⁽¹⁶⁾

Madame l'Adjointe aux transports, Madame qui ?

Cette mesure d'accroissement du nombre d'autos dans Paris rappelle, à une autre échelle, celle préconisée par le rapport de la Commission Attali (23 janvier 2008) relative au taxi qui prévoyait « d'octroyer gratuitement, (...) sur deux ans, une licence incessible à tous les demandeurs inscrits fin 2007 », soit quelque 6 500 chauffeurs locataires ou salariés, sans comprendre que l'activité du taxi se définit moins par le nombre de voitures que par la quantité de courses réalisées qui ne cesse de diminuer en raison de la dégradation des conditions de circulation ⁽¹⁷⁾. *La clé de notre activité*, résume Gilles Boulin, co-directeur du groupement coopératif Gescop/Alpha taxis, est liée à la fluidité du trafic, une variation positive de la vitesse de circulation a un impact direct en terme d'offre de transport.

Après le premier mandat de Bertrand Delanoë (2001-2008), dont les professionnels du taxi gardaient un sentiment mitigé, il semblait que la donne avait changé car peu de temps avant sa réélection, le maire avait confié : « Ma conviction est claire : il faut considérer les taxis comme un maillon à part entière de la chaîne des transports publics. ⁽¹⁸⁾» Etait-ce aussi clair pour Annick Lepetit devenue Adjointe en charge des déplacements, des transports et de

« Ma conviction est claire : il faut considérer les taxis comme un maillon à part entière de la chaîne des transports publics ».

Bertrand Delanoë (2008)

l'espace public au lendemain des municipales ? Pas sûr. Les propositions de rendez-vous formulées par le groupement Gescop dès le mois d'avril 2008 pour échanger sur les problématiques de la mobilité restèrent lettre morte. Lorsque Annick Lepetit sortit de son silence, ce fut pour évoquer ses priorités dans la presse ⁽¹⁹⁾ : Autolib', l'aménagement de la voirie dont les études sur les projets de la place de la République et de l'avenue de Clichy, l'enquête publique pour le prolongement du tramway jusqu'à la porte de la Chapelle. Au sujet des taxis, elle indiqua travailler à la proposition du maire relative à la création d'une « agence du taxi », *très attendue par les professionnels !*

Très attendue ? « Comme d'autres compagnies, nous avons été surpris par cette initiative non concertée proposée par Bertrand Delanoë lors de sa campagne », souligne Gilles Boulin. L'idée du maire consistait à proposer une évolution législative permettant de transférer la compétence des taxis parisiens (sous tutelle de la préfecture de police) à une « agence du taxi » regroupant des représentants de la profession, de l'Etat, du STIF et des collectivités concernées. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette proposition ne fit pas l'unanimité au sein de la profession et certains en ignoraient le contenu exact. « Nous n'avons jamais été consultés sur ce sujet », confirme G. Boulin ⁽²⁰⁾.

Est-ce à dire que les vieux démons de la première mandature resurgissaient ? Si publiquement, la majorité municipale affichait un goût immodéré pour la démocratie participative et la concertation, dans

les faits il en allait tout autrement. Lors du débat public concernant l'implantation du tramway T3 (janvier-mai 2006) les professionnels du taxi avaient participé à la rédaction d'un cahier d'acteurs dans lequel ils préconisaient la possibilité pour les taxis d'emprunter l'infrastructure du tramway dès lors qu'il est admis que la qualité du service des taxis dépend de la fluidité de leurs déplacements. Cette proposition se basait sur l'exemple d'une « mixité » réussie comme à Saint-Etienne, Amsterdam ou Milan.



La Commission particulière du débat public (CPDP) n'apporta aucune réponse à cette proposition, quant à la mairie de Paris, elle fit la sourde oreille. En outre, l'ersatz de concertation organisé pour l'extension du T3 l'année suivante releva d'une même logique autiste. Une réunion dite de « concertation » avait bien été organisée par la direction de la voirie et des déplacements en juin 2007, mais elle n'eut aucune suite et le groupement Gescop, ne reçut jamais les plans de la future implantation qu'il avait demandés. En novembre 2008, le Syndicat des sociétés coopératives de taxis s'étonna auprès de la mairie de n'avoir reçu aucune information alors que les travaux préliminaires du T3 commençaient. Il n'obtint en retour qu'un silence poli en dépit de ses demandes répétées.

Lors du débat public concernant l'implantation du tramway T3 en 2006 les taxis préconisaient la possibilité pour eux d'emprunter l'infrastructure du tramway.

Les taxis ne l'ont pas senti venir...

Joël Saint-Laurent, administrateur de Gescop, témoigne de ces attentes déçues : « J'ai commencé l'activité taxi en 2004 et à cette époque Bertrand Delanoë représentait un espoir après la fin de mandat immo-

*« En étant 11 heures
par jour au volant,
nous sommes les
premières victimes
de la pollution. »*

Joel Saint-Laurent,
chauffeur chez Alpha Taxis

biliste de la majorité précédente engluée dans les affaires et les divisions. Pendant sa campagne de 2001, nous n'avons pas senti que Delanoë était anti-voitures, ce rôle étant plutôt endossé par les Verts. Il s'en tenait à des généralités sur la nécessité de réduire le trafic pour améliorer la fluidité et la qualité de l'air et il en appelait à une concertation tous azimuts. En réalité, les espoirs ont été très vite déçus car lors des différentes commissions auxquelles j'ai participées par la suite, on s'est vite aperçu que les projets de la ville étaient

ficelés à l'avance et ne pouvaient être discutés qu'à la marge. La concertation n'était qu'un affichage. »

Et pourtant, les professionnels du taxi étaient prêts à s'impliquer dans le débat sur l'amélioration de l'air, « car en étant 11 heures ⁽²¹⁾ par jour au volant, nous sommes les premières victimes de la pollution », souligne encore Joël Saint-Laurent. Au final, de Bertrand Delanoë, il lui reste l'image d'un subtil manœuvrier et d'un communicant très habile, un héritage de sa vie professionnelle antérieure. En effet, après son échec politique dans le Vaucluse lors des législatives de 1986, c'est dans la publicité que se

lança le futur maire de Paris avec un certain brio ⁽²²⁾. Celui que ses camarades de sa jeunesse tunisienne surnommaient « Mickey » devint aussi une des personnalités en vue des nuits parisiennes. Son retour en politique en 1993 dans la bande « à Jospin » du 18^e arrondissement lui permit de démontrer en quelques années qu'il n'était pas qu'un « Mickey ». Elu maire de Paris en 2001, ses qualités de communicant étaient restées intactes au point d'endormir les journalistes les plus chevronnés. Ainsi, Serge Raffy, dressant son



bilan à la tête de la mairie, écrivait récemment : « Deux mandats successifs, une gestion au pas de charge, Paris Plages, la Nuit blanche, la priorité aux piétons, et tant d'autres décisions qui ont changé l'âme de la ville, avec un souci obsessionnel : la proximité. ⁽²³⁾»

Attribuer aux élus des pouvoirs démiurgiques capables d'agir sur l'âme d'une ville et prendre comme illustration de cette capacité Paris Plages et la Nuit blanche révèle surtout le pouvoir d'endormissement du maire sur des esprits pourtant aguerris. Paris Plages comme supplément d'âme ? Voire. Comme si l'âme d'une ville n'appartenait pas d'abord à son his-

*L'âme d'une ville
n'appartient-elle pas
à son histoire,
à ses habitants,
à ses cafés,
à ses artistes,
à ses commerçants,
à son énergie
propre...*

toire, à ses habitants, à ses cafés, à ses artistes, à ses commerçants, à son énergie propre...

« Les taxis sont un transport public et leur usage contribue à la lutte contre la pollution et le dérèglement climatique. »

Denis Baupin,
le candidat des Verts
à la mairie de Paris en 2008

Si les initiatives festives et culturelles du maire de Paris et son sens de la communication ont contribué à forger son incontestable popularité, les acteurs de la mobilité que sont les taxis se sont plutôt heurtés à une absence de dialogue et à un manque de reconnaissance de leur rôle indispensable dans la chaîne des transports publics, y compris de lutte contre la pollution comme le reconnaissait Denis Baupin, le candidat des Verts à la mairie de Paris en 2008 : « Le taxi est l'une des alternatives à la possession et à l'usage individuel de la voiture. Les taxis sont un transport public et leur usage contribue à la lutte contre la pollution et le dérèglement climatique. ⁽²⁴⁾»

De ce point de vue, le second mandat de Bertrand Delanoë fut celui des rendez-vous manqués et d'une concertation en trompe l'œil par absence d'échange d'informations. Pourtant, comme l'a écrit Philippe Cauvin, qui fut pendant plusieurs années chef de l'agence de la mobilité à la mairie de Paris : « Comment ne pas admettre que l'information est un élément stratégique de l'organisation de la mobilité urbaine ? ⁽²⁵⁾» Cette absence de dialogue avec les professionnels du taxi fut l'un des marqueurs de la politique des transports et des déplacements déployée par la majorité municipale...

Un tramway nommé concertation bancaire...

Aussi surprenant que cela puisse paraître avec le recul, c'est l'ancien maire de Paris, Jean Tiberi, qui le premier mit sur les rails le projet du tramway en souhaitant engager une concertation autour de deux possibilités : soit implanter le tram sur les boulevards des Maréchaux, soit réutiliser la Petite Ceinture ferroviaire désaffectée longeant les boulevards extérieurs. L'échec de sa réélection en 2001 ne fit pas capoter le projet pour autant puisque Bertrand Delanoë, nouveau maire de Paris, le reprit en faisant néanmoins disparaître la solution ferroviaire de la consultation...



Dans son désir de réaménager la ville et de restreindre la circulation automobile, il ne retint que l'option des boulevards extérieurs pour l'implantation du tram. Question d'image, de prestige et de modernité aussi, cette nouvelle infrastructure venant en outre se substituer aux bus PC qui venaient pourtant d'être modernisés.

Inauguré en décembre 2006, les coûts du premier tronçon (entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry) apparurent comme supérieurs à ceux

engagés dans des villes comme Toulouse ou Bordeaux. Cofinancé par la Ville, l'Etat, la Région et la RATP ⁽²⁶⁾, ce projet, dont l'enveloppe financière fut minorée, et la rentabilité socio-économique surestimée, la nouvelle municipalité y tenait coûte que coûte. Il était le symbole dont elle avait besoin pour imposer une nouvelle façon de penser les déplacements urbains et ainsi tout a été fait pour occulter les faiblesses du projet, notamment les embarras de circulation car avec un système de feux prioritaires aux carrefours, les portes de Paris ont été sérieusement congestionnées, les magistrats de la Cour des comptes faisant observer que « la réduction de moitié du trafic sur les Maréchaux sud est plus du double de l'impact annoncé dans les documents publics du projet » ⁽²⁷⁾.

« Le tramway est une immense barrière mobile qui, à cause de ses feux prioritaires, rend plus difficile l'entrée ou la sortie de Paris » .

Gilles Boulin,
directeur de Gescop Alpha Taxis

Mais un symbole reste un symbole et lors de la réélection du maire en 2008, Annick Lepetit, l'adjointe aux transports, fit du prolongement du tramway jusqu'à la porte de la Chapelle l'une de ses priorités. Avec constance et sans y prêter attention, la proposition des professionnels du taxi d'une utilisation « mixte » de la plate-forme du tramway fut écartée sans discussion. « Qu'attend-on d'un taxi ?, souligne Joël Saint-Laurent, d'effectuer des courses dans les délais les plus brefs, c'est notre intérêt et celui du client. Or, ce tram, tel qu'il a été conçu, a constitué une entrave supplémentaire aux portes de Paris. À certaines heures, je peux rester bloqué plus de quinze minutes ». Et Gilles Boulin renchérit : « Le tramway

est une immense barrière mobile qui, à cause de ses feux prioritaires, rend plus difficile l'entrée ou la sortie de Paris. Pour compenser ces handicaps qui nous sont imposés, nous plaçons inlassablement pour l'aménagement de voies pénétrantes réservées. »

Les taxis parisiens plaident inlassablement pour l'aménagement de voies pénétrantes réservées pour faciliter l'entrée et la sortie de Paris.

En outre, il apparut moins de trois ans après sa mise en service que sa fréquentation moyenne journalière évaluée à 51 546 voyageurs ⁽²⁸⁾ était

à peine supérieure au nombre de personnes transportées par les bus de la ligne PC avant l'arrivée du tramway. Dans un article de la revue *Transports* ⁽²⁹⁾, les auteurs soulignaient d'autre part que la baisse du trafic automobile observée sur les boulevards des Maréchaux s'est reportée sur le périphérique et



les voies adjacentes entraînant une augmentation des rejets de dioxyde de carbone de 3 115 tonnes par an. Qu'un équipement électrique fort dispendieux contribue à accroître la pollution à proximité, telle est bien

La baisse de fréquentation des bus parisiens est-elle corrélée à la dégradation de leur vitesse moyenne qui est passée de 12,7 km/h à 12 km/h entre 2006 et 2011 ?



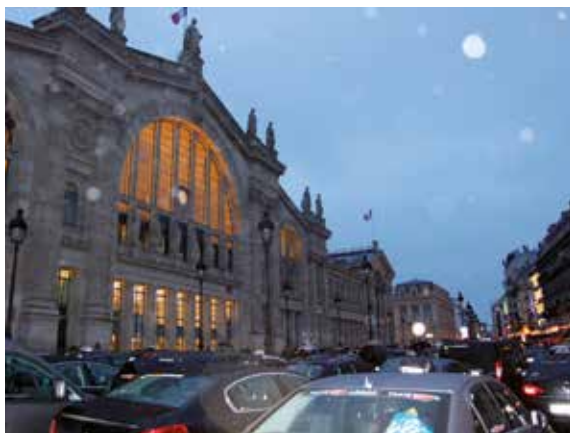
l'une des conséquences les plus inattendues de la mise en service du tramway ! Les services de communication de la Ville font fi de ces reports de pollution et continuent à répéter que « depuis la mise en service du premier tronçon du T3, la circulation automobile a baissé de 50 % sur les boulevards des Maréchaux sud ⁽³⁰⁾». Sur les boulevards extérieurs oui, mais ailleurs ?

Pour minimiser l'utilité d'un tramway au coût faramineux, il suffit de se reporter au rapport d'activité du STIF 2012 pour constater que si le RER, le train et le métro ont connu une augmentation de leur fréquentation, les bus de Paris (y compris le Noctilien) sont en recul. Quant à la fréquentation des quatre lignes de tramway, elle est restée stable par rapport à 2011 ⁽³¹⁾... La baisse de fréquentation des bus parisiens est-elle corrélée à la dégradation de leur vitesse moyenne qui est passée de 12,7 km/h à 12 km/h entre 2006 et 2011 ⁽³²⁾ ? Est-ce un hasard si ces chiffres correspondent à la période où les stations Vélib' ont été installées puis développées dans la capitale ? Si Anne Hidalgo est élue, la vitesse de circulation des

bus risque encore de diminuer puisqu'elle envisage d'ouvrir les couloirs réservés aux Autolib' ⁽³³⁾...

Gares, voies ferrées et enferrées dans la confusion.

Le 3 décembre dernier, excédée par les verbalisations excessives subies par les chauffeurs aux abords de la gare du Nord, l'intersyndicale du taxi organisa une manifestation ⁽³⁴⁾ pour alerter les autorités sur leurs difficultés, amplifiées par la fréquentation sauvage des véhicules de sociétés de VTC ou les « motos-taxis » venant marauder sans réservation préalable en toute illégalité.



Alors que chaque jour la gare du Nord gère un flux quotidien de 550 000 voyageurs, la station de taxi attenante ne permet de « stocker » qu'une cinquantaine de véhicules ! Cette gare illustre, à elle seule, toutes les difficultés auxquelles sont confrontés les chauffeurs de taxi pour exercer correctement leur métier. Et comme rien n'est simple sur le territoire parisien, il faut préciser en outre que si la rue de Dunkerque et la rue de Maubeuge font partie de l'espace public de la ville de Paris, le troisième tronçon de la station, le cours de Compiègne appartient lui à la SNCF. Mais dans le registre des gares peu accessibles à la prise en charge des voya-

Le 3 décembre 2012, excédée par les verbalisations excessives aux abords de la gare du Nord, l'intersyndicale du taxi organisa une manifestation pour alerter les autorités des difficultés rencontrées aux alentours de la première gare d'Europe.

En 2012, 12 plans contre l'engorgement des gares en situation exceptionnelle (Pegase) ont été déclenchés et 35 000 voyageurs ramenés à bon port grâce à la réactivité des taxis parisiens partenaires de la SNCF et de la Préfecture de Police.



geurs, on pourrait ajouter la gare de Lyon et Gilles Boulin regrette amèrement qu'il faille « toujours se mobiliser pour discuter des aménagements, c'est malheureusement la seule façon d'être entendu ».

Et pourtant lorsqu'une concertation est organisée, elle peut donner des résultats probants. Ce fut le cas de celle engagée entre les centraux radio taxis, la préfecture de police, la SNCF et la RATP, lorsqu'il s'est agi d'élaborer le plan PEGASE (*plan contre l'engorgement des gares en situation exceptionnelle*), conçu pour gérer le désengorgement des gares suite à

des retards de trains de grandes lignes ou TGV lorsque leurs arrivées se produisent après la fermeture des réseaux de transports en commun. Ce plan, opérationnel depuis 2009, prévoit la mobilisation graduée de moyens complémentaires en bus et taxis afin d'acheminer les voyageurs vers leur domicile ⁽³⁵⁾.

Mais ce modèle de concertation, qui a prouvé son efficacité à plusieurs reprises, demeure l'exception qui confirme la règle de la segmentation des différents opérateurs du transport. Ainsi, sans aucune consultation ni négociation avec les professionnels du taxi, la direction de la SNCF annonça, courant 2009, sa volonté de créer une flotte de taxis électriques label-

lisée par la compagnie elle-même ⁽³⁶⁾ alors qu'elle serait mieux inspirée de mobiliser des moyens pour augmenter la capacité de stockage des stations et leur accessibilité de manière à accroître l'intermodalité entre les différents moyens de transport.

En créant récemment une nouvelle entité *Gares et Connexions* qui a pour mission de réfléchir aux gares de demain, la SNCF devrait en profiter pour remettre à plat sa réflexion sur la place des taxis dans les gares du futur. « Le bon exemple, c'est la gare de l'Est, résume d'un trait Joël Saint-Laurent, mais le très mauvais exemple va devenir la gare Saint-Lazare où la station de taxis, après les travaux en cours, va être déplacée rue d'Amsterdam. Elle sera donc moins accessible et moins visible ».



Avant les travaux de réhabilitation de la gare, la prise en charge s'effectuait dans la cour intérieure et la dépose dans la rue juste en face, ce qui avait le mérite de la simplicité pour les usagers du taxi car pour Gilles Boulin, « la proximité de lieu de dépose et de prise en charge est un atout décisif pour notre activité et l'accueil des passagers étrangers notamment, car souvent le premier contact qu'ils ont avec la ville, c'est le taxi et nous sommes pleinement conscients du rôle qui est le nôtre pour véhiculer une image positive de Paris ».

« Le bon exemple, c'est la gare de l'Est mais le très mauvais exemple va devenir la gare Saint-Lazare où la station de taxis va être déplacée rue d'Amsterdam. Elle sera donc moins accessible et moins visible »

*Joël Saint-Laurent,
chauffeur de taxi*

Or, au gré des travaux de voirie ou d'aménagement de l'espace public lancés par la ville de Paris, les opérateurs du taxi ont vu leur visibilité

diminuer par la suppression ou le déplacement des stations de taxis.
« Par exemple, s'emporte Gilles Boulin, une piste cyclable a été aménagée devant la tour Eiffel, ça parle à tout le monde ça la tour Eiffel, eh bien si nous déposons nos clients à cet endroit, nous étions verbalisés. Il a fallu batailler plus de quatre mois, pour obtenir un lieu de dépose et de prise en charge au même endroit, près du pont d'Iéna ! ». C'est trop souvent en engageant un bras de fer avec la ville de Paris, qui engagea un audacieux programme de réaménagement de l'espace public au cours de la dernière mandature, que les professionnels du taxi ont pu faire entendre leur point de vue.

« La proximité de lieu de dépose et de prise en charge est un atout décisif pour notre activité et l'accueil des passagers étrangers notamment ».

*Gilles Boulin,
directeur
de Gescop Alpha Taxis*



Voirie, espace public : le chantier permanent !

En 2010, dans son « compte rendu de mandat » annuel, le maire de Paris se félicitait des travaux engagés pour réaménager l'espace public ⁽³⁷⁾.

Il évoquait ainsi les 36 nouvelles « zones 30 » créées dans la capitale, la réhabilitation des places Léon Blum (11^e) et Louis Armstrong (13^e) « redevenues des espaces de vie » et annonçait le futur réaménagement de la place de Clichy (fin 2010) ou celui de la place de la République (printemps 2013). Au cours de cette mandature, il n'est pas exagéré de dire que la ville de Paris s'est dépensée sans compter ! Mise en double sens des grands boulevards ⁽³⁸⁾, couverture du



périphérique porte de Vanves et porte des Lilas, réaménagement des voies sur berge... La reconfiguration de l'espace urbain fut l'un des grands chantiers dispendieux de la municipalité.

« Esthétiquement, c'est mieux, la ville change, reconnaît sans barguigner Joël Saint-Laurent, l'environnement urbain s'est amélioré, », mais là encore, ajoute-t-il, « les réunions de concertation organisées par la mairie servaient souvent de prétextes pour faire avaliser des projets ficelés à

*La nouvelle
Place de la République,
l'un des nombreux
réaménagements
de l'espace public
achevé au
printemps 2013.*

Près de 700 emplacements taxis ont été supprimés depuis 2004.

l'avance ». À son tour Stéphane Corre, chauffeur chez Alpha Taxis, évoque le fait que « tous ces travaux et les réaménagements des rues ont réduit nos « itinéraires malins » que nous utilisions pour éviter les encombrements. Alors le nombre de voitures a peut-être diminué, mais on a gardé les bouchons ! ».



Au fil de ces chantiers urbains, la grogne des chauffeurs s'est focalisée sur la réduction des emplacements de stationnement réservés aux taxis pour lesquels ils payent une taxe. Au sein de la Commission Voirie de la ville de Paris, Gescop tira rapidement la sonnette d'alarme après avoir constaté que près de 700 emplacements avaient été supprimés depuis 2004 à

l'avantage du stationnement résidentiel et des deux roues. Un non sens puisque dans le même laps de temps le nombre de licences avait augmenté ! A cela il faut ajouter que ces emplacements initialement dédiés aux taxis ont aussi été vampirisés lors de l'implantation du service Vélib' et, dans certains cas, au profit des stations Autolib, contrairement aux engagements pris par Annick Lepetit.

Ce mécontentement obligea même Madame l'Adjointe aux transports à sortir de sa réserve en affirmant qu'elle veillerait à ce que le nombre de places « soit globalement maintenu » même si elle envisageait une évolution de « la localisation et du dimensionnement des stations en fonction des différents projets d'aménagement de voirie ou des besoins des taxis ». Sentant monter une menace de grève au printemps 2011, elle promit d'organiser des réunions et créa deux groupes de travail avec les taxis. Le premier dédié aux stations de taxis et à leur emplacement et l'autre sur les conditions de circulation.

À l'issue de ce premier round de négociation, Karim Asnoun de la CGT-Taxis constata « un effort de la mairie de Paris pour dialoguer avec la profession. Sur les différentes modifications de la voirie, la CGT milite pour la défense des stations lourdement amputées depuis plusieurs années, que ce soit par des suppressions pures et simples ou bien par des occupations illégales de véhicules particuliers ». Quant à Frédéric Renaudeau, délégué de l'UNIT, il observa que « pendant un certain temps, la mairie de Paris ne consultait pas ou peu les taxis, par exemple sur des sujets comme le tramway ou la suppression des stations de taxis. Désormais, et même si cela est principalement dû à la mobilisation de l'intersyndicale, nous nous réjouissons du dialogue entamé (...)»⁽³⁹⁾.

Pour calmer l'ardeur revendicatrice des professionnels de taxi lassés d'avoir été écartés de toute véritable négociation depuis 2008,

« Nous militons pour la défense des stations lourdement amputées depuis plusieurs années, que ce soit par des suppressions pures et simples ou bien par des occupations illégales de véhicules particuliers. ».

Karim Asnoun de la CGT-Taxis

Madame Lepetit exhuma un « comité taxis » (qui existait sous les municipalités Chirac et Tiberi) pour débattre, en lien avec la préfecture de police de Paris, des multiples projets d'aménagement de la municipalité. Elle promet de procéder à un recensement du nombre de places dans les stations et d'aborder l'étude des voies pénétrantes depuis certaines portes de Paris (Vincennes, Versailles et Chapelle) pour faciliter les flux des taxis aux abords de la capitale.

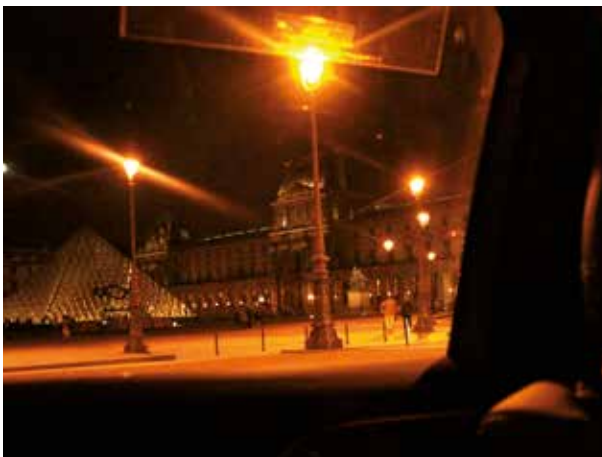
« Est-il normal qu'il n'y ait pas de station visible et bien équipée à proximité immédiate du Louvre, l'un des lieux les plus visités de Paris ? ».

Gilles Boulin,
directeur de Gescop Alpha Taxis

Au final, ces promesses retombèrent comme un soufflé. « Le recensement promis n'a jamais eu lieu, quant aux pénétrantes, rien n'a été fait, la mairie nous en avait promis deux, porte de Versailles et porte de Bagnole, mais rien n'a été matérialisé », relate Gilles Boulin. Pire la défiance s'est installée comme le rappelle Joël Saint-Laurent : « Les stations de taxi, c'est un vrai sujet. Il y en a qui fonctionnent bien, comme celles de la porte de Saint-Cloud, à République, Villiers ou Opéra par exemple, d'autres en effet pourraient être revues. Il est préférable d'avoir des stations importantes de 15 à 20 places bien situées, quitte à en supprimer quelques-unes.

Mais nous ne pouvons pas négocier dans un contexte où la confiance fait défaut ». Le déplacement de la station place de Clichy, après les travaux de rénovation, ne leur donne pas tout à fait tort puisque cette station est désormais moins visible.

« Est-il normal qu'il n'y ait pas de station visible et bien équipée à proximité immédiate du Louvre, l'un des lieux les plus visités de Paris ? », s'interroge Gilles Boulin... Tout est dit. À ceci près que la mauvaise humeur des chauffeurs de taxi s'est aussi nourrie du projet Autolib' car aucune garantie ne leur avait été donnée que les stations ne viendraient pas empiéter sur leurs emplacements et que les véhicules ne seraient pas autorisés à emprunter les couloirs de bus. Là aussi il a fallu que les organisations du taxi agitent une



menace de mobilisation pour se faire entendre. C'est assez dire que la concertation entre la mairie de Paris et les taxis ne fut à l'ordre à jour que dans les moments de crise. Ce qui est précisément le contraire de la concertation... Climat de défiance... Un indice ? Bertrand Delanoë n'a jamais été aperçu au Salon des taxis ⁽⁴⁰⁾ qui réunit pourtant l'ensemble des professionnels.

Autolib', la vitrine parisienne du groupe Bolloré...

Le projet de création d'un système en libre-service de voitures électriques calqué sur le modèle du Vélib' fut l'une des pommes de discorde entre le



maire et Denis Baupin l'un des élus Verts de la capitale. Ce dernier aurait préféré la mise en place d'un système d'autopartage classique qui implique que la voiture soit ramenée à la station de départ. Or, avec Autolib', la voiture, une fois utilisée, peut être déposée dans n'importe quelle station. Denis Baupin jugea que ce système créait une concurrence déloyale avec les services de transport public dès lors que l'on pourrait disposer d'un véhicule en bas de chez soi que l'on pourrait garer sans problème sur des emplacements

dédiés. Le recul de fréquentation des bus dans la capitale semble ne pas lui donner tort.

Le maire qui voulait voir les citoyens se « désintoxiquer progressivement de la voiture » leur offrait à nouveau un service par lequel l'auto était appelée à redevenir le principal mode de déplacement en venant, non pas accroître la pollution, puisque les Autolib' sont des véhicules électriques, mais en augmentant le nombre de voitures dans Paris ! À quoi bon se louer d'avoir réduit la circulation automobile si c'était pour rajouter des autos quelques

années plus tard ? Réduction du trafic qui d'ailleurs ne régla en rien sa fluidité en raison des nombreux aménagements de voirie destinés à réduire la place de l'automobile. Le préfet de police en fit d'ailleurs le constat : « Malgré la baisse de la circulation automobile constatée ces dernières années, le stationnement et la circulation dans Paris connaissent d'importantes tensions, avec pour conséquence récurrente l'utilisation induite des places de stationnement et voies de circulation réservées à certains usages. ⁽⁴¹⁾»

Dans sa volonté d'offrir aux Parisiens la palette la plus large possible d'offres de déplacement, Bertrand Delanoë fut inflexible. À la fin du mois de décembre 2010, le groupe Bolloré remporta l'appel d'offres organisé par la ville et les premières stations Autolib' furent accessibles au public un an plus tard. Le deal fut le suivant : la mise à disposition de 3 000 automobiles à terme dans 1 000 stations réparties sur Paris et les 45 communes partenaires regroupées dans un syndicat mixte. À charge pour le groupe Bolloré de fournir les véhicules – la Bluecar – d'en assurer la maintenance et la logistique, service pour lequel il encaissera les recettes d'abonnement et d'usage (abonnement annuel de 144 € et facturation de 5 € par demi-heure d'utilisation). Le syndicat mixte pour sa part prit en charge la réalisation des stations équipées de bornes électriques à raison de 50 000 € par station ⁽⁴²⁾, mais le contrat prévoyait que le délégataire devait s'acquitter d'une redevance annuelle de 750 € par an et par place de stationnement Autolib'. Pour être sûr de décrocher une vitrine publicitaire pour le lancement

*À quoi bon se
louanger d'avoir
réduit la circulation
automobile si c'était
pour rajouter des autos
(autolib') quelques
années plus tard ?*

de sa voiture électrique, le groupe Bolloré n'avait demandé aucune garantie et prit, à l'inverse des autres candidats, tous les risques à sa charge à concurrence de 60 millions d'euros.

De leur côté, les compagnies de taxi avaient fait leur calcul et se méfiaient de voir débouler sur le macadam parisien des stations Autolib' qui risquaient de venir grignoter leurs propres emplacements. Un sujet brûlant car un nombre



Station Autolib' boulevard des Invalides implantée à quelques mètres du Musée Rodin en lieu et place d'une ancienne station de taxis.

important de stations de taxis avaient déjà été neutralisées, voire tout simplement supprimées en raison des nombreux travaux de voirie. Cette crainte de voir s'organiser une concurrence déloyale fit réagir la profession qui finit par obtenir des garanties d'Annick Lepetit. Elle leur confirma que « les stations Autolib' ne seront pas implan-

tées dans les aéroports et qu'elles ne remplaceront pas les stations de taxis existantes à Paris. Par ailleurs, les véhicules du service Autolib' ne seront pas autorisés à emprunter les couloirs de bus »... engagement qui pourrait être remis en cause par Anne Hidalgo si elle était élue en 2014.

Reste à s'interroger sur la pertinence du système Autolib' dont la fiabilité du modèle n'a pas été éprouvée et qui propose un service avec des voitures « ni confortables, ni rassurantes », dangereuses même sur route mouillée en raison de l'absence d'ABS, et dont on peut s'interroger sur leurs organes de sécurité puisque, étant destinées à la location, elles n'ont pas passées le crash-test de l'organisme EuroNcap⁽⁴³⁾. Dans un livre récent, le chercheur

Richard Darbéra doute que l'exemple parisien soit imité par d'autres villes car, écrit-il, « un service équivalent peut être offert à un coût probablement bien moindre pour la collectivité, il a pour nom taxi électrique »⁽⁴⁴⁾. En outre, si les abonnés ne sont pas au rendez-vous, une fois que les 60 millions d'euros que le groupe Bolloré a engagés en garantie seront épuisés, qui paiera la note par la suite ? Quelles seraient les conséquences d'éventuelles retombées négatives du projet Autolib' pour les finances municipales ?

On peut aussi s'étonner, comme le journaliste Dominique Foing, qu'une municipalité de gauche, ait multiplié des projets avec de grands groupes privés⁽⁴⁵⁾ tels que Jean-Claude Decaux (Vélib') ou Bolloré (Autolib') dans le domaine des déplacements : « Brader le domaine public à des entreprises privées en leur offrant des places de stationnement, créer une concurrence avec les services de transports publics pour lesquels la collectivité investit, à juste titre, des sommes importantes et privatiser les gains en socialisant les pertes, est-ce bien le rôle attendu d'un « manager public » de gauche ?⁽⁴⁶⁾. » Réponse en mars 2014.

Enfin, dans ce qui apparut pour plusieurs associations comme une « privatisation de l'espace public », le projet d'aménagement des berges de la Seine, et leur fermeture partielle, fut sans doute le projet le plus clivant, y compris au sommet de l'Etat, puisque Manuel Valls déclara à ce propos que « très souvent, certaines mesures sont prises sans forcément tenir compte des difficultés qu'éprouvent les banlieusards », une manière à peine voilée pour le ministre d'écorner l'initiative de la ville de Paris.

Delanoë, metteur en Seine des voies sur berge.

C'est un projet qu'il avait évoqué dès 2008 ! Bertrand Delanoë avait promis aux Parisiens de repenser l'aménagement des voies sur berge... sous condition d'une baisse globale de la circulation à Paris. Un « pro-



jet jouissif », avait-il ajouté par la suite car il n'y avait pas de fatalité à ce que les abords de la Seine, classés par l'Unesco au patrimoine de l'humanité, « demeure une voie rapide sans âme, livrée aux voitures, au bruit et à la pollution ». Pendant plusieurs mois, l'Agence parisienne d'urbanisme (APUR) plancha sur le sujet qui comprenait deux volets. Un aménagement en rive droite par l'installation de feux de circulation en amont de passages piétons afin de

faciliter leur accès à la Seine et, d'autre part, la fermeture complète de la circulation sur les berges basses de la rive gauche entre le pont Royal et le pont de l'Alma.

Patratras, le 12 janvier 2012, alors que le Conseil de Paris avait déjà voté en faveur de ce projet de rénovation des bords de Seine ⁽⁴⁷⁾, François Fillon, alors Premier ministre, affirma que l'Etat, propriétaire du site rive gauche,

n'apporterait pas sa caution à ce programme en invoquant « les manquements et les défauts du projet ». Il motiva cette décision par les deux « réserves » émises par la commission d'enquête publique ayant néanmoins rendu en octobre dernier un « avis favorable ». L'une d'elles indiquait clairement que les aménagements envisagés devaient pouvoir être réversibles : « La réversibilité, définie comme le retour à la fonctionnalité de la circulation sur la berge basse rive gauche, doit être préservée dans la durée. Cette clause de réversibilité devra figurer dans toutes les nouvelles conventions afin que la circulation puisse être rétablie, en totalité ou partiellement, à tout moment sur décision de l'Etat, (...)»⁽⁴⁸⁾

Dans sa lettre au maire de Paris, François Fillon, évoquant la circulation automobile, indiqua qu'il souhaitait que « l'Etat puisse disposer d'une étude de la ville, précise et indiscutable, relative aux reports (...) envisageables ». Dans ses commentaires c'était en effet l'un des aspects de faiblesse du projet que la Commission avait pointé du doigt en écrivant : « S'agissant de la circulation, la commission d'enquête a noté les incertitudes des modèles de report retenus par l'étude d'impact (...). Elle demande que des évaluations soient effectuées sur le report de la circulation des véhicules dans Paris, en particulier le report lié à la fermeture de la voie sur berge basse de la rive gauche et de la transformation en boulevard urbain de la voie Pompidou. »



Le groupement Gescop Alpha Taxis n'était pas hostile à ce projet d'embellissement, mais encore fallait-il prévoir des aménagements sur le quai haut pour ne pas impacter la fluidité de la circulation des taxis et des bus.

La Commission s'était également interrogée sur l'opportunité d'engager un tel projet arguant du coût et de « la dépense non prioritaire d'une telle installation dans une période de budget contraint » et « des répercussions économiques des encombrements de la circulation, en termes de temps perdu notamment, (...) ». »

Fort de « l'avis favorable » de la commission d'enquête, et après avoir pris en compte les réserves qu'elle avait formulées, Bertrand Delanoë jugea déplacée l'intervention du Premier ministre, « un acte partisan », « un



diktat (...) inacceptable dans sa méthode, son contenu et son principe ». Son courroux s'apaisa dès l'été lorsque, le 10 juillet 2012, Jean-Marc Ayrault, nouveau Premier ministre, lui adressa un courrier pour lui faire part de sa décision de lever tous les obstacles liés à la reconquête des voies sur berge, précisant notamment qu'en matière de circulation automobile les études réalisées offraient toutes les garanties nécessaires à la poursuite du projet.

Toutefois, de nombreuses associations, sceptiques sur les garanties apportées et l'impact de cette décision, s'étaient mobilisées pour en contester le bien-fondé. Dès septembre 2011, l'association *40 millions*

d'automobilistes avait lancé une pétition, le collectif *Touche pas à mes berges* recusa un projet « dont l'impact n'a jamais été étudié ». La CCIP (Chambre de commerce et d'industrie de Paris) s'inquiéta d'une initiative dont le risque était de réduire l'efficacité économique globale de la métropole parisienne quant à l'association *Citoyens de la route*, elle posa la question qui fâche : « Où circuleront les 30 000 automobiles qui empruntent quotidiennement cet axe majeur ? » Son porte-parole, l'ancien coureur automobile Bernard Darniche, écrivit sans nuance : « Dégoûter les franciliens d'utiliser leur automobile, sans pour autant leur offrir des solutions de remplacement, telle est la politique adoptée par la mairie de Paris. » Enfin, *l'Automobile club des avocats* ficela des arguments juridiques pour déposer un recours au tribunal administratif en arguant que « les aménagements des voies sur berge constituent une entrave à la liberté d'aller et venir des usagers. (...) Sans compter que l'on va ponctionner l'espace public, rive gauche, au profit de sociétés privées ». Le tribunal rejeta ces requêtes estimant de surcroît que « l'allongement du temps de parcours en automobile (...) n'est pas de nature à causer de graves perturbations au trafic automobile dans Paris ». Des juges se transformant en spécialistes de la circulation routière, on aura tout vu ! Le lundi 28 janvier 2013, les voies sur berge rive gauche étaient donc fermées à la circulation entre le pont Royal et celui de l'Alma.

*« Où circuleront
les 30 000 automobiles
qui empruntent
quotidiennement
cet axe majeur ? »*

Association Citoyens de la route

Sur ce projet comme tant d'autres, les taxis parisiens déplorèrent l'absence de dialogue véritable avec la majorité municipale. Comme l'avait souligné la commission d'enquête publique, ils s'inquiétèrent des « incertitudes » de l'étude d'impact sur les reports de circulation (du quai bas vers le quai haut). Le groupement Gescop Alpha Taxis n'était pas a priori hostile à ce projet d'embellissement, mais « encore fallait-il prévoir des aménagements sur

le quai haut, telle que la création d'un couloir réservé pour ne pas impacter la fluidité de la circulation des taxis et des bus ».

À cette requête, le nouvel adjoint aux transports, Julien Bargeton, nommé le 9 juillet 2012 ⁽⁴⁹⁾, avait opposé une fin de non-recevoir. Récemment, un chauffeur d'Alpha, évoquant cette fermeture des voies sur berge, eut cette observation magnifique : « Une décision qui crée un nouveau point de congestion renforce les tensions entre les gens, accroît l'exaspération et la mauvaise humeur. On devrait y regarder à deux fois avant d'engager de tels projets car ils abaissent la convivialité, ils affectent les liens que les citoyens tissent entre eux et qui participent peut-être de l'âme d'une ville »...

« Une décision qui crée un nouveau point de congestion renforce les tensions entre les gens. Ils abaissent la convivialité, ils affectent les liens que les citoyens tissent entre eux et qui participent peut-être de l'âme d'une ville »

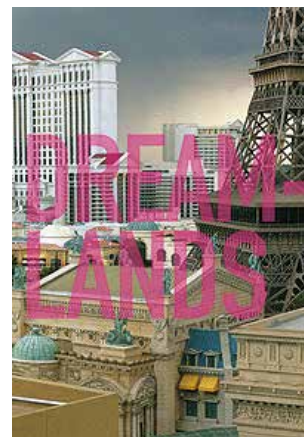
Un chauffeur Alpha Taxis

Et si c'était à refaire ?

Nul ne peut contester aux élus parisiens la nécessité de penser la ville du XXI^e siècle, c'est même leur devoir, encore faut-il que la part d'utopie que draine les projets s'inscrive dans la vie réelle pour s'imposer comme de nouvelles normes urbaines. À ce sujet, *Dreamlands*⁽⁵⁰⁾, la très belle exposition du Centre Pompidou, révélait que si les utopies urbaines engendraient le meilleur, elles pouvaient aussi charrier le pire.

La concertation, à condition qu'elle soit réelle et sérieuse, est devenue sans doute une exigence des démocraties modernes chahutées par l'affirmation de plus en plus prégnante de l'individu, de la conquête de nouveaux droits individuels, au point d'apparaître comme une pathologie démocratique car elle se revendique parfois au détriment d'une vision collective.

Dans le domaine des transports et des déplacements, en raison des profondes mutations démographiques et de l'apparition de nouveaux modèles familiaux et du vieillissement de la population, la demande d'individualisation des transports a cru et les dépenses liées à ces derniers ont augmenté de plus du tiers au cours des vingt dernières années. D'ailleurs dans une étude de 2006, l'APUR avait prévu une augmentation de 15 % des déplacements dans Paris et les trois départements de



L'exposition du Centre Pompidou Dreamlands révélait que si les utopies urbaines engendraient le meilleur, elles pouvaient aussi charrier le pire.

la petite couronne. Fabriquer la ville de demain, c'est donc prendre en compte cette diversité de situations et de modes de vie qui a généré une société de plus en plus complexe.



Les kilomètres parcourus à bicyclette ne représenteront jamais plus de 5 % des distances que les Franciliens doivent effectuer quotidiennement.

En outre, en raison notamment des préoccupations environnementales, il était indispensable de repenser l'espace urbain qui fut jusqu'alors conçu sur la base de l'usage de l'automobile et, de ce point de vue, les intentions de la majorité municipale sur la réduction de la pollution étaient justifiées. Inscrire le vélo dans le paysage urbain fut donc une heureuse initiative, même si l'on sait que les kilo-

mètres parcourus à bicyclette ne représenteront jamais plus de 5 % des distances que les Franciliens doivent effectuer quotidiennement.

En revanche, l'autisme municipal et une concertation de façade avec les organisations du taxi ont brouillé le message et rendu impossible un consensus qui n'était pas hors de portée. Ainsi, la possibilité d'étudier l'utilisation par les taxis de la plateforme du tramway n'a jamais été envisagée. D'autre part, puisque la municipalité voulait encourager le recours à la voiture électrique, pourquoi avoir conclu une convention avec un groupe privé, qui pourrait à terme se révéler coûteuse pour les

finances de la ville, alors qu'un accord avec les professionnels du taxi aurait pu être trouvé sur ce point. Le syndicat des centraux radio de taxi de Paris s'était d'ailleurs montré favorable à un projet de cette nature au moment où des véhicules électriques, répondant aux normes taxis, apparaissaient sur le marché (comme la Nissan Leaf et la Renault Fluence).

Une vaste négociation et une concertation sérieuse sur le recensement, le redéploiement des stations de taxis et leur équipement en bornes électriques étaient envisageables. Au lieu de cela, la ville a acté une convention avec le groupe Bolloré sans vérifier suffisamment la pertinence de ce modèle économique. Au lieu de cela, la ville, qui a financé les stations Autolib', propose au coup par coup des aides financières aux taxis parisiens s'équipant de véhicules propres ⁽⁵¹⁾ en les autorisant à utiliser les bornes du dispositif Autolib', un comble !

*Puisque
la municipalité voulait
encourager le recours
à la voiture électrique,
pourquoi avoir conclu
une convention
avec un groupe privé
alors qu'un accord
avec les professionnels
du taxi aurait pu être
trouvé sur ce point.*

Les paris de l'avenir...



Jugés moins coûteux que les ambulances, depuis 2009 les taxis parisiens conventionnés assurent le transport de malades pour le compte de la CPAM. En 2012, 705 775 trajets taxis ont été réalisés pour des assurés parisiens.

Il est regrettable que les élus aient oublié que les taxis parisiens sont un sismographe des humeurs de la ville, un miroir des préoccupations des gens, raison pour laquelle l'écrivain Robert Aron proposait « la constitution d'une assemblée de réflexion recrutée parmi les chauffeurs de taxi ». Et parmi les atouts du taxi, une enquête récente ⁽⁵²⁾ relevait « sa capacité d'aller partout dans la ville et ses alentours ; sa disponibilité à toute heure du jour et de la nuit ; le fait que l'on puisse l'utiliser quel que soit son état (malade, fatigué, handicapé) ».

En un sens, ils défendent une notion du service au public bien mal menée, en ces temps extravagants, par des boutiquiers assoiffés d'argent et de profit. Il suffirait de rappeler que les taxis sont utilisés trois fois plus par les personnes à mobilité réduite que par le reste de la population pour souligner leur utilité sociale pour la collectivité. Jugés moins coûteux que les véhicules sanitaires légers et les ambulances, une convention avec la CPAM (Caisse primaire d'assurance maladie) pour le transport de malade fut mise en place avec les taxis parisiens en 2009⁽⁵³⁾. En 2012, 705 775 trajets taxis ont été réalisés pour des assurés parisiens contre 220 763 en 2008⁽⁵⁴⁾.

Profession d'intégration ou de reconversion, l'activité taxi permit aux plus fragiles ou aux migrants de trouver une place dans la société. Au XIX^e siècle, ce furent d'abord les provinciaux qui souvent « faisaient taxi » en montant à

Paris, puis les étrangers, parfois persécutés dans leur pays, ensuite vinrent les recalés de la mondialisation ou plus récemment les jeunes de banlieue.

« Aujourd'hui, les moins de 30 ans représentent 25 % des chauffeurs. » constate Gilles Boulin ⁽⁵⁵⁾.

C'est dire que ce métier s'inscrit dans une longue histoire, donc dans une culture populaire qui eut son heure héroïque avec l'épopée des taxis de la marne en 1914. Est-ce à cause de cette origine populaire et de leur éloignement des centres du pouvoir et des palais dorés que les chauffeurs de taxi doivent trop souvent se mobiliser et menacer de se mettre en grève pour être entendus ?



Récemment encore, en janvier 2013, ils ont dû battre le pavé pour que les pouvoirs publics prennent conscience de la nécessité de réformer le régime des VTC (*véhicules de tourisme avec chauffeur*) pour « garantir une concurrence équilibrée » car, entre les contraintes réglementaires imposées aux taxis et la réglementation peu contraignante appliquée aux VTC, le match était devenu inéquitable et déloyal. Alors que la délivrance des autorisations pour les véhicules de transport privés avait été durcie par la circulaire Pasqua (1993) et confirmée par Jean-Pierre Chevènement ⁽⁵⁶⁾ afin de « maintenir les fragiles équilibres avec les exploitants de taxi », le gouvernement Fillon, cédant à une logique libérale, inséra un nouveau chapitre dans le code du tourisme intitulé « exploitation de voitures de

Janvier 2013, les taxis battent le pavé pour réclamer les garanties d'une concurrence équilibrée car, entre les contraintes réglementaires imposées aux taxis et la réglementation peu contraignante appliquée aux VTC, le match était devenu inéquitable et déloyal.

tourisme avec chauffeur »⁽⁵⁷⁾. Ce fut le signal qu'attendaient des investisseurs pour se faufiler dans la brèche et quand le renard s'introduit dans le poulailler, c'est toujours pour imposer sa loi. S'ensuivit un essor sans précédent des entreprises de VTC (à ce jour 907 sociétés de VTC sont immatriculées à Paris)⁽⁵⁸⁾ tant les contraintes réglementaires étaient réduites à minima et les perspectives de profit juteuses à souhait.

Les sociétés de VTC championnes de l'innovation ? Faut-il rappeler que les premiers GPS sont apparus dans les taxis parisiens au milieu des années 1990.

C'est le développement des applications mobiles et des tablettes qui permit à des sociétés de VTC de prendre pied sur ce marché du service de transport à la personne en se jouant des insuffisances de la législation ou en la contournant. Ainsi des sociétés comme Uber-France⁽⁵⁹⁾ proposent une plateforme informatique de mise en relation d'usagers utilisateurs de son application mobile avec des chauffeurs indépendants (sou-

vent sous statut d'auto-entrepreneurs) ou des sociétés de VTC partenaires reversant à Uber une commission de 10 à 20 %. Il a suffi que le gouvernement modifie la loi mal ficelée de 2009 et propice aux abus, en imposant notamment un délai de 15 minutes entre la commande effectuée par l'utilisateur d'un VTC et sa prise en charge pour que les patrons du secteur du VTC poussent une grosse colère et crient au sacrifice de « 40 000 emplois pour protéger le monopole des taxis » comme le serina Yan Hascoet⁽⁶⁰⁾.

Monopole des taxis ? Dans ses rêves... car les taxis sont en concurrence avec les autres modes de déplacements urbains. Quant au chantage à

l'emploi, c'est une vieille rengaine. Que dans un système économique aux règles capitalistes, les entreprises cherchent à dégager le plus de profit possible est un fait, mais qu'elles dissimulent cet objectif en faisant de la création d'emplois leur finalité, voilà qui est fort discutable car mettre en avant une vertu et non plus l'intérêt est un paravent et un faux-semblant moral. Et quelle qualité d'emploi vont créer des sociétés du type d'Uber dès lors que les chauffeurs peuvent être exclus du système à tout moment puisqu'ils sont jugés par les clients eux-mêmes, donc par leurs humeurs du moment ? Ne prendre en compte comme critère principal pour apprécier les compétences d'un homme ou d'une femme (le chauffeur) que les humeurs d'un autre (le client), voilà un beau progrès de civilisation !

Pour se faire aussi grosse que le bœuf, la grenouille tenta aussi de se faire passer pour une championne de l'innovation, reléguant les taxis aux archaïsmes d'un autre âge. Faut-il rappeler que les premiers GPS sont apparus dans les taxis parisiens au milieu des années 1990 et qu'au gré des évolutions ou innovations technologiques, les taxis, souvent via les centraux radio, sont devenus de véritables entités high-tech. D'ailleurs le chercheur Richard Darbéra indiqua dans un ouvrage paru récemment ⁽⁶¹⁾ : « Nous sommes probablement à l'aube d'une évolution radicale du rôle des taxis dans la mobilité urbaine », en raison notamment des « gains de productivité que les nouvelles technologies peuvent apporter aux services de transports à la demande ». En rapprochant l'offre de la demande, les centraux téléphoniques, de plus en plus performants, ont favorisé cette évolution indiquait-il. Les principales



Au gré des évolutions ou innovations technologiques, les taxis, souvent via les centraux radio, sont devenus de véritables entités high-tech.

compagnies de taxis ont toujours été à la pointe de la modernisation, mais contrairement aux sociétés de VTC elles ont aussi une histoire plus que séculaire donc un patrimoine culturel partagé avec les Parisiens.

Élément indispensable de l'offre de mobilité, les professionnels du taxi continueront de revendiquer le droit d'être pleinement associés au remodelage des politiques publiques de mobilité urbaine dans le cadre du Grand Paris.

Étonnamment, l'afflux possible de VTC sur le pavé de la capitale n'a pas suscité de réaction indignée de la majorité de gauche du Conseil de Paris pourtant très à cheval sur la réduction de la circulation automobile et très critique sur des initiatives guidées essentiellement par l'appât du gain! « Paris, soleil moral », fit dire Balzac à Madame de Bargeton dans *Illusions perdues*. À la question « Quelle est votre position sur les VTC ? » ⁽⁶²⁾, Julien Bargeton, l'adjoint aux transports, s'est contenté de rappeler les règles qui régissent les VTC et les taxis sans plus de commentaire. Était-il déjà saisi par le vertige d'une prochaine fin de mandat et aspiré par l'avenir où les enjeux des transports se débattront à une échelle plus large ?

Depuis le 10 juin 2009, Paris et quelque deux cents collectivités territoriales sont réunies au sein d'un syndicat mixte d'études, Paris Métropole ⁽⁶³⁾, qui participe à l'élaboration du projet du Grand Paris, notamment dans les domaines du transport. Lieu de concertation entre la capitale et son agglomération, la loi relative au Grand Paris prévoit que Paris Métropole dispose d'un avis consultatif sur le schéma d'ensemble du réseau de transport public. Les transports, le logement, l'aménage-

ment urbain, la solidarité sont les grands sujets de demain, mais sous quelle forme institutionnelle seront-ils appréhendés dans une compétition européenne de plus en plus vive dans laquelle Paris conserve des atouts de première main. Capitale économique du pays, elle incarne la culture, le luxe et l'art de vivre à la française, ce qui lui permet de conserver un fort pouvoir d'attractivité et d'être encore la première destination touristique mondiale avec 28 millions de visiteurs par an, source d'activité essentielle pour les taxis. Mais Paris ne risque-t-il pas de devenir un géant aux pieds d'argile ? Alors que des capitales européennes concurrentes, comme Londres et Berlin, ont fait le choix de fusionner métropole et région, Paris et sa région sont encore régies par un millefeuille administratif avec des compétences qui font doublon ⁽⁶⁴⁾.

Lors de la création du Grand Paris en 2016, ne conviendrait-il pas, dans une première étape, de fusionner toutes les agences qui, à chaque échelon territorial, gèrent les mêmes compétences (tourisme, développement économique, environnement) ? Le pari ne serait-il pas de fondre la capitale et les sept départements de la petite et grande couronne dans une même entité pour

Paris, capitale économique du pays est la première destination touristique mondiale avec 28 millions de visiteurs par an, source d'activité essentielle pour les taxis.



constituer une grande métropole ? Telles sont les questions qui seront à l'agenda du prochain maire de Paris.

Autant de défis à relever qui auront des conséquences sur les transports et les déplacements en Ile-de-France. Élément indispensable dans l'éventail de l'offre de mobilité, les professionnels du taxi continueront de revendiquer le droit d'être pleinement associés au remodelage des politiques publiques de mobilité urbaine et de leur modernisation dans le cadre du Grand Paris. En raison des changements d'échelle qui se profilent et des mutations qui s'orchestrent, pourra-t-on encore dire de la capitale dans deux générations ce que Victor Hugo écrivit au XIX^e siècle ? *Paris est sur toute la terre le lieu où l'on entend le mieux frissonner l'immense voilure invisible du progrès.*

Laurent Lasne.

Notes

- (1) : L'élaboration des Plans de déplacements urbains (PDU) a été rendue obligatoire par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996. La loi « LOTI » fixe aux PDU les grandes orientations pour organiser les déplacements, la circulation et le stationnement. En Ile-de-France, le PDU, élaboré à l'initiative de l'Etat, visait trois objectifs majeurs : diminution du trafic automobile ; augmentation de la part des transports collectifs ; favoriser le retour en force de la marche et du vélo comme modes de déplacement à part entière. C'est dans ce cadre que la Ville de Paris a réalisé son PDU. Adopté par la majorité de gauche, ce PDU n'a pas reçu le soutien des élus de l'opposition, d'accord sur les objectifs mais inquiets quant aux moyens prévus pour les atteindre.
- (2) : Voir *ParisObs*, Le Paris de Delanoë, 12-25 septembre 2013.
- (3) : Source : Syndicat des centraux radio de taxis de Paris. La vitesse des taxis qui était de 19,46 km/h (2003) est passée à 16,83 km/h (2013), vitesse mesurée par les données de localisation GPS des taxis.
- (4) : Juin 2012.
- (5) : En 2011, les recettes pour la Ville ont été de 16,45 M€.
- (6) : Le marché du Vélib' a été conclu pour dix ans avec la société Somupi (groupe Decaux). Il associe deux activités : la mise en place et l'exploitation de Vélib' et l'exploitation de mobiliers urbains d'information et de publicité dont les recettes permettent à l'exploitant de financer l'implantation des stations et l'acquisition des vélos. Les recettes de Vélib' revenant à la ville.
- (7) : Voir le rapport de la Chambre régionale, p. 5.
- (8) : Etude du cabinet Technologia mentionnée par *Le Monde.fr* (8/02/2010) et par *Le Parisien*.
- (9) : *Comptes et légendes de Paris, bilan de la gestion Delanoë*, éditions Denoël, 2011.
- (10) : Dominique Foing, *op. cit.*, p. 162.
- (11) : Dominique Foing, *op. cit.*, p. 164. L'auteur précise également que la parution du « Bilan annuel des déplacements » établi à partir des statistiques de la mairie de Paris a cessé sa parution en 2008.
- (12) : Présidée par Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est dirigé par un conseil de 30 administrateurs, dont 5 représentants de la ville de Paris.

- (13) : Tribune de G. Pepy dans *Le Monde*, 8 novembre 2008.
- (14) : Rémy Prud'homme, Pierre Kopp, Juan Pablo Bocarejo, « Evaluation économique de la politique parisienne des transports », *Transports*, n° 436, mars-avril 2006.
- (15) : Sara Bisbe, Damien Raffanel, Bernard Beauzamy, « Vitesse des véhicules et émissions de CO² », août 2013. L'étude porte sur l'analyse de l'influence des véhicules sur les émissions de CO² sur la voie Georges Pompidou d'une longueur de 13 km.
- (16) : En 2011, Alpha Taxis innove en proposant la version taxi de l'autopartage : le premier service de « Taxis partagés » en partenariat exclusif avec Cityzenmobility (www.cityzenmobility.fr)
- (17) : Sur une journée, environ 80% de l'offre de taxi est excessive ou équilibrée par rapport à la demande, l'offre n'étant déficitaire qu'aux seules heures de pointe (8-10h et 19h-21h).
- (18) : Interview donnée à *L'Officiel du Taxi*, n° 93, février 2008.
- (19) : Interview donnée au quotidien *20 minutes*, 3 avril 2008.
- (20) : Le Conseil économique et social de la région Ile-de-France (CESR) proposa également de confier la compétence des taxis parisiens au STIF dans un rapport présenté le 16 octobre 2007... sans que les membres de la commission des transports du CESR n'aient auditionné les représentants des taxis ! Voir *L'Officiel du Taxi*, n° 93, février 2008, p. 21.
- (21) : C'est un décret de décembre 2008 qui a permis aux locataires et coopérateurs de travailler 11 heures (au lieu de 10) comme les artisans.
- (22) : Il créa et dirigea une agence de publicité, *Vecteur 7*, de 1991 à 1995.
- (23) : *ParisObs*, Le Paris de Delanoë, 12 au 25 septembre 2013.
- (24) : *L'Officiel du Taxi*, n° 93, février 2008, p. 23.
- (25) : Voir Bruno Marzloff, *Mobilités, trajectoires fluides*, éditions de l'Aube, 2005.
- (26) : Dans son livre, Dominique Foing évalue le coût du premier tronçon entre 39 et 44 millions d'euros le kilomètre contre 19,5 millions d'euros (Toulouse) et 28 millions d'euros (Bordeaux). Voir *op. cit.*, p. 168.
- (27) : Voir Dominique Foing, *op. cit.*, p. 170.
- (28) : Dans l'éditorial du numéro 2 du *T3 Mag* (septembre 2009), Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Ile-de-France et du STIF, révélait que le T3 avait transporté 50 millions de personnes depuis le 16 décembre, soit une fréquence moyenne quotidienne de 51 546 voyageurs.

- (29) : Rémy Prud'homme, Martin Koning, Pierre Kopp, « Paris : un désir nommé tramway », *Transports*, janvier 2007.
- (30) : Voir *T3 Mag*, septembre 2010.
- (31) : D'après le rapport d'activité du STIF, les bus de Paris ont connu une diminution de leur fréquentation de 6,94% passant de 360 millions de voyageurs à 335 millions.
- (32) : Voir *Les petits secrets de la RATP révélés au public*, Olivier Razemon, *Le Monde*, 11 mars 2013.
- (33) : Dans le programme sur les transports d'Anne Hidalgo, la proposition 12, « Faire le pari de la voiture électrique », propose « d'ouvrir les couloirs de bus aux voitures électriques ».
- (34) : Parmi les revendications, l'intersyndicale demandait : *À la préfecture de police*, de cesser les verbalisations abusives dressées aux chauffeurs dans l'exercice de leur mission de service au public lors de la dépose des clients et de faire respecter les zones de stationnement dédiés aux taxis. *À la SNCF*, de créer un minimum de dix places supplémentaires pour les taxis précommandés par les clients de la compagnie nationale. *À la mairie de Paris*, de créer une station supplémentaire en face de la gare, de revoir les aménagements pour optimiser l'accès rapide à la gare du Nord.
- (35) : En janvier 2013, très satisfait de la réactivité des taxis via leurs centraux radio, la Préfecture de Police a décidé de supprimer le niveau 2 qui prévoyait de faire appel aux forces de la RATP. En 2012, 12 plans Pégase ont été déclenchés et 35 000 voyageurs ramenés à bon port grâce aux taxis parisiens.
- (36) : Contactée après l'effet d'annonce, la direction de la communication précise que « ce projet est encore à l'étude »... une manière sans doute discrète de dire qu'il est abandonné.
- (37) : 20 %, c'est la part du budget de la ville consacrée aux dépenses d'investissement du poste « Voirie et transport », le principal poste de dépense après « l'urbanisme et le logement » (36% du budget). Source : Rapport financier de la ville de Paris.
- (38) : Promesse de B. Delanoë dès la campagne des municipales 2001, les grands boulevards furent mis à double sens en totalité en décembre 2012. Ce que les commerçants (favorables au projet) récupèrent en visibilité, pas sûr que les taxis le gagnent en fluidité.
- (39) : Voir *l'Officiel du taxi*, n° 7, été 2011, p. 9.
- (40) : Anne Hidalgo a honoré une fois de sa présence ce salon (en 2009). Annick Lepetit, adjointe en charge des transports de 2008 à 2012 n'y est jamais venue.
- (41) : Lettre de Bernard Boucault, préfet de police, adressée le 18 décembre 2012 au directeur de la sécurité de proximité, au directeur de l'ordre public et de la circulation pour notamment attirer leur attention sur l'utilisation des couloirs de bus par des contrevenants plus

nombreux et sur « l'occupation des stations de taxi par des véhicules en stationnement illicite, pratique très handicapante pour l'exercice de leur activité par les taxis ».

- (42) : Le contrat prévoit que, à la fin de la délégation, ces stations reviendront aux communes.
- (43) : Voir à ce sujet l'article « Au volant de la Bluecar : ni confortable, ni rassurante », (*Le Point.fr*, 21 septembre 2012) dans lequel il est écrit à propos de ses points faibles : Graves lacunes d'équipement, pas d'ABS, manque de confort, défauts d'ergonomie, nombreux bruits parasites. Ces défauts compensent-ils son principal point fort « facile à conduire et à prendre en main » ?
- (44) : Richard Darbéra, *Où vont les taxis ?*, Descartes et Cie, 2009.
- (45) : Outre les transports, Dominique Foing évoque la part prépondérante prise par de grands groupes dans les aménagements parisiens, tels que Colony Capital, Unibail-Rodamco, LVMH ou Lagardère. Voir sur ce point, *op. cit.*, pp. 241-242.
- (46) : Dominique Foing, *op. cit.*, p. 185.
- (47) : Le groupe UMP au Conseil de Paris, par la voix de Jean-François Lamour, s'était opposé à ce projet en justifiant qu'en l'état, « ce dispositif entraînera immanquablement une embolie du centre de Paris (...) ».
- (48) : L'autre réserve était liée à la préservation de l'activité portuaire du port du Gros Caillou.
- (49) : Il est également vice-président du STIF et président du syndicat mixte Autolib'.
- (50) : Exposition *Dreamlands* au Centre Pompidou du 5 mai au 9 août 2010.
- (51) : Concrètement, la subvention peut atteindre 14 000 euros pour un véhicule électrique, montant cependant plafonné à 20% du prix du véhicule hors options. Dispositif en vigueur jusqu'en septembre 2014. Voir *l'Officiel du Taxi*, n°133, novembre-décembre 2013, p. 16.
- (52) : Enquête de l'Institut de la ville en mouvement-GfK, 2010.
- (53) : Chiffres CPAM de Paris - L'énergie mise par Lucile Calmettes, directrice commerciale d'Alpha Taxis, aboutit à la signature d'une convention avec la CPAM en 2009 permettant à cette compagnie d'être la première à proposer des taxis conventionnés.
- (54) : Les taxis conventionnés appliquent une réduction de 5% sur le montant de la course, pratiquent la dispense d'avance de frais aux passagers et télétransmettent les éléments de facturation aux différentes CPAM via un équipement informatique qu'ils ont eux-mêmes financé.
- (55) : Interview de Gilles Boulou dans *La Tribune* n° 63 du 18 au 24 octobre 2013

- (56) : Ministre de l'Intérieur du gouvernement Jospin de juin 1997 à août 2000.
- (57) : Loi du 22 juillet 2009 dite de développement et de modernisation des services touristiques.
- (58) : Certaines sociétés de VTC gèrent des dizaines de voitures - *Le Parisien* 2 décembre 2013
- (59) : En 2013, Google a investi 258 millions de dollars chez Uber, Interview de Travis Kalanick, cofondateur d'Uber, *Le Monde.fr*, 10 décembre 2013
- (60) : Tribune de Yan Hascoet, p-dg et co-fondateur de Chauffeur-Privé, *Huffington Post*, 25 juillet 2013.
- (61) : *Où vont les taxis ?*, Descartes et Cie, 2009.
- (62) : Voir l'interview de Julien Bargeton dans *Trafic-Taxi Mag*, n°242, octobre 2013.
- (63) : Présidé lors de sa création par Jean-Yves Le Bouillonnet, député-maire de Cachan, Paris Métropole est actuellement présidé par Philippe Laurent, maire de Sceaux.
- (64) : Voir sur ce sujet l'étude intéressante de la fondation IFRAP (d'inspiration libérale) IFRAP, « Paris : la gestion de la ville en question », *Société civile*, n°139, octobre 2013.

© Gescop Alpha Taxis, janvier 2014

CRÉDITS PHOTOS :

pages 2, 11, 26, 27, 36 : © Claude-Bernard Stark,
pages 7,9, 12, 15, 17, 19, 22, 23, 24, 25, 28, 31, 32, 34, 3, 38, 42, 45 : © Emmanuelle Frezza,
pages 41 : © Courtesy Allan de Suza et talwar gallery,
page 49 : © Stéphane Corre .
Couverture : Julien Voisin / Picturetank

Taxis Paris Solidaires, raconte l'histoire coopérative du taxi parisien en dévoilant une pratique du métier, coopérative et solidaire, incarnée par les 1 200 chauffeurs associés d'Alpha Taxis, le central radio de Gescop.



« Le livre décrit à la lumière de la coopérative Gescop Alpha Taxis un fonctionnement innovant, car de qualité, égalitaire et solidaire, mais toujours à construire et à renouveler. Un éclairage étonnant sur cette activité. »

Bruno Lombard, *Le Monde Diplomatique* juillet 2008.

« L'ouvrage est aussi l'occasion de plonger dans la (pré)histoire des taxis parisiens, leur organisation, la réglementation à laquelle ils furent astreints, les modèles économiques conçus tant bien que mal pour rentabiliser une activité située entre monopole et concurrence. Une lecture captivante. »

Alternatives économiques, novembre 2007

GESCOP

56, rue Albert - 75013 Paris

www.gescop.fr

Tél. : 01 53 60 63 60

gescop@gescop.fr

1200 chauffeurs de taxis associés en coopératives.

Pôle coopératif du taxi parisien, le groupement GESCOP fédère, depuis plus de quarante ans, trois coopératives au sein desquelles sont associés 1200 chauffeurs qui décident en commun de leur destin professionnel. Ce choix de l'éthique coopérative nous a permis de faire prévaloir une conception plus juste du progrès en fondant notre développement sur une approche solidaire qui s'est traduite par la mutualisation de moyens afin d'offrir la meilleure qualité de service possible.

Le central radio des taxis coopératifs

www.alphataxis.fr

