



# Une politique du tramway nommée... concertation bancale



**Mandatée par le STIF, la ville de Paris, co-maître d'ouvrage avec la RATP du tramway T3, a organisé un débat public autour de son extension jusqu'à la porte de la Chapelle, mais c'est à une porte fermée que s'est heurtée la proposition argumentée de Gescop d'une utilisation " mixte " de la plate-forme du tram par les taxis.**

**D**e l'eau à coulé sur les ponts de le Seine depuis que l'écrivain Pierre Véron a écrit : " *Les tramways, ces mastodontes beuglants qui vont tout droit sans s'inquiéter de ce qu'ils bousculent, de ce qu'ils tuent ! (...)* Quand les tramways auront amené des encombrements de quarante-huit heures, il faudra bien qu'on se décide à nous délivrer de ces hippopotames du ruisseau. " Nous étions en 1884... Cette description négative n'impressionna guère les autorités publiques qui confirmèrent leur engouement pour le développement du tramway et du bus en créant au début des années 1920 la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP). Quelques années plus tard, alors que l'amortissement du matériel n'était pas réalisé, la STCRP décida brutalement de supprimer le trafic du tramway. Censée piloter une politique de service public du transport, la STCRP était en fait infiltrée par des représentants d'intérêts d'industriels du pétrole et de l'automobile qui siégeaient à son conseil d'administration. D'ailleurs c'est Renault qui profita du développement des lignes d'autobus. Entre 1931 et 1937, près de 3 000 bus sortirent de ses chaînes de montage. Il fallut attendre la Libération pour que, sous le contrôle de l'Office régional des transports parisiens, une loi mette un terme à cette collusion d'intérêts avec la création de la Régie autonome des transports parisiens (RATP). Au fil du temps, alors que les flux de mobilité entre la banlieue et Paris ne cessaient d'augmenter, les pouvoirs publics furent dans l'incapacité de définir

une vision d'avenir des transports collectifs. Les déplacements individuels en auto avaient déjà envahi Paris lorsque Paul Delouvrier, administrateur général du district de la région parisienne, nota dans un rapport: " (...) dans une agglomération de plus de 7,5 millions d'habitants (...), l'urbanisme doit épouser les transports en commun, sans lesquels ou bien il faut raser tout Paris, ou bien le laisser mourir. " Georges Pompidou, Premier ministre de 1962 à 1968, puis président de la République, resta sourd à cet appel en déclarant que la ville devait s'adapter à l'automobile, ce qu'elle fit. On a vu le résultat ! Il fallut attendre l'élection de Bertrand Delanoë, en mars 2001, pour que la municipalité parisienne apporte un début de réponse aux préoccupations environnementales des Parisiens avec les Velib' et la relance de projets autour des " hippopotames du ruisseau ", ce qui fit l'objet d'un débat public entre janvier et mai 2006.

## Une concertation de façade

Au sein du Syndicat des centraux radio taxi de Paris, Gescop participa activement à la rédaction d'un *cahier d'acteurs* dans lequel le groupement et les taxis G7 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 parisiens dépend de la fluidité de leurs déplacements, c'était une décision de bon sens de réfléchir à une cohabitation taxis-tramways sur les plates-



A Milan (photo de gauche) comme à Saint Etienne ou Amsterdam, les taxis empruntent les voies des tramway sans que cela nuise à son bon fonctionnement, à Paris (photo de droite) elles sont réservées à son usage exclusif.

formes réservées à ces derniers puisque la réalisation de cette nouvelle infrastructure se traduisait par une réduction concomitante des voies de circulation automobile. Dans ce cahier d'acteur, le Syndicat élaborait de très strictes règles du jeu permettant cette "mixité" en garantissant la sécurité et la vitesse commerciale du tramway (priorité absolue au tram, interdiction de charger ou déposer un client sur la voie, interdiction de s'engager devant un tram...). Cette proposition se basait sur l'exemple de "mixités" réussies à Saint-Etienne, mais aussi à Amsterdam ou à Milan. Ici et là la preuve est apportée que des taxis peuvent emprunter des voies du tramway sans que cela nuise au bon fonctionnement de ce dernier et le Syndicat des centraux radio taxi proposa la mise en place d'une commission d'évaluation de cette expérience...

La commission particulière du débat public (CPDP) n'apporta aucune réponse à cette proposition. Quant à la RATP, elle n'envisagea jamais une telle possibilité préférant réserver ses voies de tramway à son usage exclusif. L'ersatz de concertation organisé pour l'extension du T3 au premier semestre 2007 releva de la même logique autiste, comme si les projets étaient ficelés d'avance et que d'éventuelles modifications ne pouvaient être apportées qu'à la marge. La politique de la sourde oreille de la ville de Paris se poursuit avec Annick Lepetit, nouvelle adjointe (PS) au maire de Paris, chargée des transports. Dans une interview donnée au quotidien *20 minutes* (3 avril 2008), si elle affichait comme priorité le prolongement du T3 jusqu'à la porte

d'Asnières, elle ajoutait qu'il faudrait s'occuper des taxis, Bertrand Delanoë ayant proposé la création d'une agence du taxi "très attendue par les professionnels". Comment le sait-elle puisque aucune concertation n'a été engagée à ce propos ? Ces messieurs-dames de la mairie de Paris organisent-ils des réunions secrètes avec certaines organisations du taxi ? Si oui, lesquelles ? A ce sujet, Gilles Boulin confirme avoir écrit à Annick Lepetit en avril dernier pour lui proposer un rendez-vous, courrier auquel elle n'a jamais donné suite.

Les enjeux liés à la politique des transports méritent mieux que les faux-semblants d'une concertation en façade. La mise en œuvre des stratégies de mobilité qui façonneront l'espace urbain nécessiterait une concertation permanente entre tous les opérateurs du transport public, or c'est exactement l'inverse qui se produit, chacun semble replié sur ses propres logiques d'actions et, à ce rythme, l'intermodalité nécessaire entre tous les acteurs n'est pas pour demain. Dans un livre savant (*Mobilités, trajectoires fluides*. Bruno Marzloff. Editions de l'Aube, 2005), Philippe Cauvin, chef de l'agence de la mobilité de la mairie de Paris, s'interrogeait : "Comment ne pas admettre que l'information est un élément stratégique de l'organisation de la mobilité urbaine ?" On a envie de lui répondre par l'affirmative en précisant cependant que la mairie de Paris, Annick Lepetit en l'occurrence, se grandirait en engageant une concertation véritable sur des sujets qui vont modeler la ville de demain.

Laurent Lasne