

L'ASSOCIATION « LES DROITS DU PIÉTON »

### ■ Difficultés générales pour un tramway urbain

Les premiers tramways parisiens étaient tirés par des chevaux : le rail soulageait l'effort de traction animale. Puis, très vite, l'électrification s'imposa : il fallait des câbles d'alimentation aériens : au caractère inélégant, s'ajoutait le risque de rupture et d'électrocution. Les rails compliquaient la circulation des autres usagers, particulièrement des cyclistes. Mais, le plus gros problème était et est toujours l'accès des voyageurs : un moyen de transport en commun n'a d'intérêt que s'il transporte des voyageurs qui doivent monter et descendre.

Plusieurs solutions se présentent. La première solution serait d'aménager une voie de chaque côté de la chaussée. C'est une solution simple mais qui complique l'électrification et la construction des voies. Les autres solutions sont les suivantes : construire une double voie centrale ou une double voie d'un seul côté de la chaussée.

Les deux dernières propositions présentent des inconvénients majeurs. La montée et la descente des voyageurs présentent des dangers qui doivent être évités. Les solutions 1 et 3 compliquent les problèmes de livraison, la sortie ou la montée dans un taxi ou une voiture individuelle. Ceci explique que l'autobus soit apparu, en 1930, comme la solution idéale. Elle ne l'est plus aujourd'hui à cause du développement de l'automobile. Mais cela ne prouve pas que le tramway soit la bonne solution, sauf s'il interdit la circulation automobile. Dans ce cas, nous payons peut-être très cher une interdiction simple à énoncer.

### ■ Difficultés spécifiques au tramway autour de Paris

Paris n'est pas une ville plate et ses banlieues sont très importantes et très étendues. Les huit premiers kilomètres du tracé, en cours d'achèvement, ne présentaient pas de grosses difficultés : une montée entre les portes de Versailles et de la Plaine, un passage sous les voies de la gare Montparnasse, la traversée des portes d'Orléans et d'Italie, des lieux accueillant un trafic très dense entre Paris et sa banlieue. Pour raccorder le Nord de Paris, il faudra gravir la porte des Lilas, la franchir, descendre vers La Villette, franchir cette porte, puis la porte de la Chapelle. Et, plus tard, les portes de Clignancourt, Champerret et Maillot poseront beaucoup de problèmes. Ces huit kilomètres représentent 25 % d'un tracé faisant le tour de Paris : pour terminer ce cercle, on peut donc supposer que 75 % des difficultés sont à venir.

C'est pourquoi, bien que persuadés de la nécessité de boucler le tour de la capitale, nous pensons qu'il faut s'assurer du bon fonctionnement du premier tronçon avant de se lancer dans les kilomètres suivants. Paris, libéré de la contrainte espérée des Jeux Olympiques de 2012, doit examiner le fonctionnement du tramway des Maréchaux Sud et relever, sans faiblesse, les erreurs inévitables d'une telle réalisation pour ne pas les reproduire sur le reste du parcours.

Cette prudence s'impose d'autant plus que, si le projet est né en dehors de tout combat politique, la réalisation en est partiellement confiée à une majorité municipale parisienne assez divisée : les élus verts affichent une « haine » de la voiture un peu ridicule et les élus communistes défendent la voiture en tant que conquête sociale avec un irréalisme tout aussi déplacé. L'unanimité gauche droite s'est faite, en France comme ailleurs, sur la nécessité de réduire le trafic automobile urbain : c'est une évidence. Des querelles partisans sur les moyens peuvent conduire à de graves et coûteuses erreurs. À titre d'exemple, on a supprimé le passage souterrain pour véhicules à moteur, sous la nationale 7, à la porte d'Italie. Avant de généraliser cette politique, il semble raisonnable d'en mesurer les effets. De même, pour la desserte des rames, il est bon d'apprécier si les solutions adoptées donnent satisfaction.

## L'ASSOCIATION « LES DROITS DU PIÉTON »



LES DROITS DU PIÉTON  
32 rue Raymond Losserand  
75014 Paris  
Association loi 1901  
fondée en 1959  
Téléphone et fax :  
01 43 35 08 04  
Adresse électronique :  
[pietons@wanadoo.fr](mailto:pietons@wanadoo.fr)

C'est en 1959 que Monsieur Lapeyre, fonctionnaire au ministère des transports, eut l'idée de fonder une association défendant la condition du piéton en ville, à l'heure où la voiture automobile, s'étant démocratisée à l'extrême, prenait dans la vie urbaine une importance abusive... Il était temps de rappeler que l'homme était doté de pieds pouvant appuyer sur des pédales de frein, d'embrayage et d'accélérateur, mais surtout lui permettant de marcher. D'abord fondée à Paris, l'association donna naissance à d'autres associations départementales, situées à Lyon, Nice, Toulon, Bordeaux, Strasbourg, Saint-Étienne...

**Nous n'avons jamais pris de position contre les voitures, les motos ou les cyclistes mais nous considérons que les conditions de sécurité du plus faible des usagers de l'espace urbain, le piéton – et nous le sommes tous à certains moments de la journée –, doivent être assurées.**

### ■ Les origines du tramway des Maréchaux.

Notre association participa, avec d'autres, à l'élaboration des premiers avant-projets pour ce tramway des Maréchaux. L'idée était audacieuse, car l'ancien réseau de tramways de la région parisienne, qui était très important, avait disparu dans l'allégresse vers 1935. Ce qui soutenait l'espérance des promoteurs du nouveau tramway était le non-achèvement des boulevards des Maréchaux. Cette magnifique réalisation urbaine des années 1930 représente une grande artère de plus de 30 kilomètres de longueur. Mais la guerre de 1939, la fièvre de la reconstruction et de la réalisation du périphérique pendant l'après-guerre avaient fait oublier sa finition. Même dans ses plus beaux secteurs (Porte Dorée, Porte de Saint-Cloud, Boulevard Suchet) elle conserve un air d'inachevé. L'idée de réaliser sur son tracé un tramway ceinturant Paris était une occasion de la « finir » et de la préserver du caractère autoroutier qu'elle prenait progressivement.

Cette idée fit son chemin et fut approuvée par Monsieur Tiberi, alors maire de Paris, et par Monsieur Huchon, président de la région Ile-de-France. En 2001, après le changement de majorité municipale, le nouveau maire de Paris, Monsieur Delanoë, reprit le projet à son compte. Nous nous trouvons donc en face d'un projet dégagé de toute couleur politique, ce qui est bien sympathique. Notre association, en tant que membre de la commission extra municipale des déplacements à Paris, peut témoigner que les arguments de Messieurs Tiberi et Delanoë étaient rigoureusement les mêmes quand il s'agissait d'écarter le projet, soutenu par d'autres associations, de réutiliser la ligne de petite ceinture appartenant à la SNCF autour de Paris.

### ■ Faut-il poursuivre les travaux déjà réalisés ?

Compte tenu de ce que nous avons écrit plus haut, nous ne pouvons répondre que oui à cette question. La seule réalisation d'un tronçon de huit kilomètres sur la trentaine que représente l'achèvement d'une ceinture encerclant Paris serait particulièrement absurde. Mais la volonté finale ne doit pas être confondue avec une imprudente précipitation. En effet, l'aménagement d'un tramway en milieu urbain est un vaste problème, rempli de difficultés. C'est pourquoi le très vaste réseau de trams, rapidement réalisé entre 1860 à 1930, disparut entre 1930 et 1935, sans regret et pour la satisfaction de la grande majorité de la population. Analysons ces difficultés.