

10 janvier 2003

# Du tramway à Météor

Ou comment Paris se transporte

## PARIS ET SES TRANSPORTS

XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

de Dominique Larroque, Michel Margairaz et Pierre Zembri.

Ed. Recherches/AHICF,  
400 p., 30,5 €.

**A** lors qu'il présidait encore la RATP, Jean-Paul Bailly a commandé une « *histoire de la décision* » en matière de transport public à deux historiens, Dominique Larroque et Michel Margairaz, et un géographe, Pierre Zembri. On découvre aujourd'hui la version éditée de ce travail. L'ouvrage ne fera pas date dans la sociologie de l'action publique. On reste en effet perplexe devant la distinction opérée entre « grandes » et « petites » décisions, les « petites » étant parfois des « grandes » qui s'ignorent, comme la mise en place, en 1975, de la Carte orange. La démarche est plus convaincante quand elle emploie les outils de l'histoire : la longue durée et un découpage chronologique privilégiant deux temps forts, qui correspondent à la mise en place des réseaux de transport en commun de la région parisienne, le métro au début du XX<sup>e</sup> siècle et le RER dans les années 1960.

Michel Margairaz montre que le « temps faible » qui les sépare (1918-1958), moins innovant sur le plan technique, n'est pas un temps mort. L'Etat et ses fonctionnaires montant en puissance dans les institutions qui planifient et gèrent les transports de la région parisienne. Cet engagement culmine avec la création en 1949 de la RATP, qui marginalise durablement les acteurs privés et les collectivités locales, pourtant très actives dans l'entre-deux-guerres. On découvrira ainsi le volontarisme contrarié du Conseil général de la Seine, en particulier des conseillers engagés dans la réflexion sur l'urbanisme et l'aménagement régional.

C'est également pendant ce temps faible que les tramways disparaissent de la région parisienne, un fait unique dans l'histoire des métropoles occidentales. Dominique Larroque raconte le déclin de cet objet « mal-aimé » des édiles, des entrepreneurs et des usagers. Ce chapitre est important car l'actuel renouveau du tramway s'accompagne d'une relecture de l'histoire attribuant volontiers sa mort au lobby automobile. La publication de la

thèse de Matthieu Flonneau (*L'Automobile à la conquête de Paris, 1910-1977*) calmerait bien des fantasmes sur Paris et la voiture, présente en creux dans un livre qui privilégie les relations entre l'Etat, les collectivités et les entreprises de transport collectif.

*Paris et ses transports* n'est donc pas une histoire globale des déplacements des Parisiens et des banlieusards, dont la présence est réduite à la portion congrue dans le « jeu des acteurs » institutionnels. Mais il démontre que les transports collectifs sont un enjeu de longue durée dans les relations entre Paris et sa région. A l'aube d'un nouveau chapitre de cette histoire rendu possible par la décentralisation, les auteurs soulignent qu'il existe « une opposition (artificiellement entretenue) entre le passé et le présent autour de la relation transport-aménagement urbain : une relation autrefois subie et sommairement évaluée, une relation aujourd'hui appréhendée et maîtrisée dans sa globalité ». Les lecteurs qui méditeront les épisodes précédents d'un sujet d'actualité partageront cette conclusion.

Jineant

V. G.  
GUIGUENO

Chaque vendredi avec

**Le Monde**  
DATÉ SAMEDI

retrouvez

**LE MONDE**  
**TÉLÉVISION**

Chaque lundi avec

**Le Monde**  
DATÉ MARDI

retrouvez

**LE MONDE**  
**ECONOMIE**