

OBSERVATIONS
prononcées à la suite de la communication de M. Jean-Paul Bailly

(séance du lundi 11 février 2002)

Jean BAECHLER : 1/ Vous avez évoqué deux scénarios d'urbanisation, l'un d'une urbanisation dense, l'autre d'une urbanisation dispersée. Votre préférence allait très nettement à la première solution au motif qu'elle coûte moins cher. En généralisant votre raisonnement, on arrive à la proposition suivante : l'urbanisation est, à l'échelle des siècles et des millénaires, fonction des coûts de transaction, impliqués par les interactions sociales, politiques, économiques, religieuses et autres, qu'elle permet de minimiser. Est-il impensable que, dans les siècles à venir, un effondrement tendanciel des coûts de transaction n'entraîne l'émergence d'un type d'habitat radicalement nouveau, en maillage ou en réseaux de densité variable adaptés aux variations locales des coûts de transaction ? 2/ Vous avez également parlé du binôme « transport collectif et transport particulier ». Lorsque l'on prend un transport collectif, on paye ; on paye même deux fois, en tant que contribuable et en tant qu'usager. Quand on circule en voiture, on paye certes la voiture, mais on ne paye pas le droit de rouler dans une grande ville. Cette dissymétrie vous paraît-elle normale et croyez-vous qu'il soit politiquement possible de la corriger ?

*
* *

Emmanuel LE ROY LADURIE : 1/ Nombreux sont les reproches que l'on pourrait adresser au métro : trop peu de téléphones, la fraude, la délinquance, la quête sauvage etc. Vous avez certes beaucoup fait pour améliorer la qualité des transports urbains, mais qu'en est-il de ces problèmes ? 2/ Que ne dessert-on mieux la Bibliothèque Nationale dans le XIII^e arrondissement ? Il y a là un enjeu culturel majeur.

*
* *

Edouard BONNEFOUS : La conception actuelle des transports dans la ville est à revoir car on a dû faire face à une conception irrationnelle du développement des banlieues favorisé, à l'époque, par Paul Delouvrier, en dépit des réserves manifestées alors par certains dont j'étais. Le développement des villes et villages à la périphérie de Paris, souvent sans plan directeur, a provoqué une augmentation ingérable de la circulation entre Paris Ville et la banlieue à l'entour.

Aujourd'hui, la Mairie de Paris, n'a trouvé d'autre solution que de tenter de paralyser la circulation automobile *intra muros*. Il s'agit là d'une mesure illogique car les transports en commun ne peuvent, en raison des grèves sporadiques qui les affectent, constituer une alternative crédible. 2/ En tant que Président de l'Agence des Espaces Verts, j'ai beaucoup étudié le problème de la pollution atmosphérique, dont vous avez parlé. Il apparaît que 80 % des pollutions sont imputables aux transports publics. Certes, la RATP a su y mettre un terme, mais tous les autres transports publics restent très polluants. 3/ Pourquoi les villes s'étendent sans cesse ? La raison tient d'une part au prix du terrain, qui diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, et d'autre part au désir de s'éloigner pour accéder à un air plus pur, à

un cadre plus reposant. Mais à partir du moment où l'urbanisation se disperse sur une vaste zone, il apparaît très difficile de revenir aux transports collectifs.

*
* *

Gérald ANTOINE : 1/ A quand l'autobus électrique ? J'ai cru comprendre qu'il restait encore des difficultés à surmonter. 2/ A trois reprises au moins, vous avez parlé du tramway et du bus, mais vous n'avez pas dit un mot du trolley-bus. Il me semble, à la lecture de la presse, que le trolley revient à la mode, notamment à Lyon où trois nouvelles lignes sont prévues, précisément en raison de la nécessité de relier le centre de la ville de Lyon aux banlieues. 3/ Permettez au grammairien impénitent de s'exprimer sur l'information offerte aux usagers du métro. Combien de fois entend-on sortir des hauts-parleurs ce propos : « A la suite d'un mouvement social, le trafic est interrompu sur la ligne ... ». Est-ce donc que le droit de grève serait interdit au personnel de la RATP, au moins dans les mots ? Quand le sera-t-il dans les faits ?

*
* *

Pierre BAUCHET : Vous avez insisté sur le rôle que pouvaient avoir les transports collectifs dans la concurrence entre les villes. Mais, il me semble que, sur un point, cette concurrence est faussée. L'accessibilité n'est en effet pas la même, suivant les villes françaises, du point de vue des tarifs. Le citoyen de Paris payait, il y a vingt ans, environ le quart du coût des transports collectifs alors que l'habitant d'une ville de province en payait plus de la moitié. Cette différence est-elle en train de se résorber ? Certes, les différences de coût ont aujourd'hui une incidence plus faible qu'autrefois sur la rationalité du déplacement. Il n'en demeure pas moins que, pour les classes relativement modestes, le fait de bénéficier dans certaines villes d'une tarification plus avantageuse crée une situation qui va à l'encontre de toute rationalisation de la concurrence urbaine.

*
* *

Yvon GATTAZ : Ma question est sans doute réductrice puisqu'elle concerne les 25 % d'utilisateurs des transports urbains et suburbains qui vont de leur domicile à leur travail. En ce qui concerne les transports, les entreprises comptent trois catégories d'employés : 1/ Ceux qui sont indéfectiblement attachés à leur voiture ou moto et qui, quoi qu'il arrive, quels qu'en soient le prix et la durée, ne se déplacent qu'avec leur véhicule personnel. 2/ Ceux qui, à l'inverse, utilisent les transports collectifs même s'ils ont une voiture. 3/ Ceux qui viennent au travail en voiture parce qu'ils n'ont pas de moyen plus pratique et qui abandonneraient volontiers le transport particulier au profit du transport collectif s'ils le pouvaient. Cette dernière catégorie tient beaucoup en souci les entreprises, particulièrement en raison de l'implantation de nombreuses entreprises en banlieue. Dans la plupart des cas, le personnel recruté habite en banlieue et alors se pose le problème du déplacement de banlieue à banlieue. On rencontre souvent des candidats à l'embauche qui, désireux d'obtenir l'emploi convoité, déclarent qu'ils s'arrangeront pour ce qui est des transports. En fait, ils ne parviennent pas à « s'arranger » et, au bout de quelques mois, ils jettent l'éponge en raison des difficultés de transport. Comment pensez-vous résoudre le problème des transports à l'intérieur des banlieues ?

*
* *

Lucien ISRAEL : 1/ J'ai parfaitement perçu le souci de rationalisation qui sous-tendait toutes les propositions de notre communicant, mais permettez-moi de remarquer que si la rationalité pouvait s'imposer dans les comportements individuels, nous le saurions depuis plusieurs siècles. Ce n'est hélas pas le cas. Il suffit de voir, par exemple, les autoroutes lors des départs en vacances pour s'en assurer. Le sentiment de liberté conféré par la possession d'une voiture est tel que je ne crois pas qu'il s'éteindra devant les nécessités rationalisatrices. Il faudra donc probablement un jour imaginer comment concilier ce sentiment de liberté avec l'urbanisation. 2/ Actuellement, l'augmentation de la longévité est considérable dans nos pays et elle va de pair avec l'augmentation considérable des dépendances motrices. Il y a déjà à Paris des dizaines de milliers de personnes qui ne peuvent emprunter le métro parce que les couloirs sont trop longs ou que les escaliers ne sont pas automatiques.

*
* *

Alain PLANTEY : Au fond, la politique des transports urbains comporte un enjeu politique. Il s'agit en effet de répondre aux besoins de la population et aux volontés des autorités : logement et circulation des administrés, adaptation et évolution du réseau, sécurité et coût des transports. Est-il à cet égard raisonnable que la RATP soit une entreprise d'Etat ? L'organisation et le développement des transports ne devraient-ils pas revenir aux collectivités locales, aux élus locaux plutôt qu'à l'Etat ? Enfin, est-il raisonnable de voir maintenue la cohabitation souvent difficile de la SNCF et de la RATP dans le transport parisien ?

*
* *

Jean-Marie ZEMB: La conception d'une organisation *intégrée* dans la vie de la cité n'est pas moins séduisante et convaincante que la constatation d'un changement accéléré - bien que décalé - du *mode de vie* d'une population urbaine en forte croissance.

Aussi bien mes deux questions devraient-elles s'entendre non comme des objections, mais comme des demandes d'éclaircissement sur la portée de cette intégration dans la vie de la cité, économie comprise.

De même que les stadiers pour autant que je sache sont gérés par la société sportive et non par la police, des contrôleurs-accompagnateurs ne pourraient-ils pas relever du service rendu par la Régie des transports ? La réduction du rôle des ci-devant accompagnateurs à la fonction de poinçonner les titres de transport des usagers me paraît abusive. Dans le même ordre d'idées, le calcul des tarifs en fonction des seuls usagers me paraît artificiel, car les bénéficiaires des transports ne sont pas seulement les personnes qui se déplacent, mais l'ensemble des gens, des entrepreneurs, des administrations et des commerces chez qui ils se rendent. A ce propos, les nouveaux types d'autobus semblent comporter un plus grand nombre de places debout et de moins en moins de place pour les paquets, valises, caddies etc., surtout lorsqu'on les compare aux cars qui sillonnent les campagnes. La prise en compte du nouveau

mode de vie n'apparaît guère dans cette évolution, sauf pour les incontestables facilités d'accès. Je n'ignore pas la complexité de la modernisation de l'équipement. La décision de faciliter l'accès aux handicapés moteurs semble avoir conduit à préférer pour un certain nombre de places debout le plancher incliné, lequel fatigue fortement les articulations des usagers, notamment dans les chevilles et la hanche.

La fréquentation de traminots dans mon entourage m'a rendu sensible dès mon enfance à la difficulté de définir un trajet commun idéal. La consultation des riverains ne garantit pas l'excellence des décisions. Pour diverses raisons, les sondages, plus faciles à organiser et à exploiter, risquent cependant de favoriser les intégrations imaginaires, notamment en période électorale. Récemment, le nouveau Maire de Paris a assuré les futurs riverains du tramway des Maréchaux qu'une très grande majorité d'entre eux approuvaient ce projet, lequel, sans qu'on puisse savoir pourquoi, lui tenait "personnellement" à cœur. Sur les prospectus publicitaires diffusés par la municipalité, le dessinateur a supprimé (oublié?) une rangée de platanes ou de marronniers dont l'utilité est pourtant évidente aux yeux des services chargés de la qualité de l'environnement, qui répètent depuis longtemps que la Porte d'Orléans, médiane de la nouvelle ligne de 7 km, souffre de l'air le plus pollué de Paris. La conception *intégrée* des transports publics, semble-t-il aux riverains des Maréchaux, ne devrait-elle pas dissuader de remplacer les sites protégés du PC, très appréciés dans la mesure où ils acceptent les véhicules des pompiers, de la police, des ambulances et des taxis, par un site protégé central qui serait par définition et par type de construction exclusivement réservé au train, sans compter qu'il est vraisemblable que l'actuel site protégé s'accommode de la présence (écologique) des arbres à si peu de distance du boulevard périphérique?

*
* *

Jacques LEPRETTE : Ma question est celle d'un usager. Souvent des messages sont diffusés dans le métro sans que l'on puisse en comprendre un traître mot. Ne serait-il pas possible de remédier à cette situation ?

*
* *

Bernard d'ESPAGNAT : Que pensez-vous de la notion de service minimum ?

*
* *

Marcel BOITEUX : Ma première observation concerne les tramways. A Bordeaux, par exemple, on s'est aperçu un jour que les tramways, qui s'arrêtaient au milieu de la chaussée, occupaient de la place et provoquaient des accidents à la montée et à la descente des voyageurs, pouvaient être remplacés par un moyen de transports plus mobile et moins encombrant, le trolley. Puis, constatant que les câbles au-dessus de la chaussée restaient malcommodes et inesthétiques, on a substitué des autobus aux trolley-bus. Et voilà qu'aujourd'hui on réinvente le tramway. Mais n'est-ce pas, non le tramway, mais le site propre qui constitue la novation ? Si cette analyse est exacte, pourquoi alors ne pas se contenter de faire circuler des autobus sur ces cites propres et éviter ainsi les coûteuses infrastructures des tramways ? Certes, seul le tramway peut emprunter son site propre, alors

qu'un site propre d'autobus est aisément envahi par les taxis, les ambulances, les voitures à cocarde et les tricheurs. Est-ce là la seule raison de préférer le tramway ?

Ma deuxième observation est celle d'un économiste persuadé que les prix influent sur les comportements. Quand un produit est bon marché, on en consomme davantage. Or, même en province, les usagers sont loin de payer ce que coûtent réellement les transports qu'ils utilisent. Cela constitue une puissante incitation à ne pas renoncer à habiter loin des centres-villes, là où les prix fonciers sont moins élevés ... et où les transports collectifs ne sont plus rentables. Sans doute peut-on compenser l'insuffisance pour les usagers des prix marchands qu'ils supportent, par les coûts non marchands qu'ils subissent sous forme de temps perdu dans les encombrements. Est-ce la bonne solution ?

*
* *

Réponse :

Le sujet des transports, notamment en Ile-de-France, passionne les gens. Il est en effet éminemment politique et concerne la vie de la cité, et donc chacun d'entre nous. Aussi est-il abordé souvent de façon à la fois très conceptuelle et très concrète.

Au cours des vingt-cinq dernières années, l'augmentation du trafic a été considérable. En 1975, la RATP transportait 1,6 milliard de passagers par an ; en 2001, elle a transporté plus de 2,6 milliards de personnes. On peut facilement imaginer dans quelle situation chaotique nous serions si le milliard de voyages supplémentaires n'avait pas été absorbé par les transports en commun. Beaucoup de questions qui viennent de m'être posées sur l'amélioration de l'offre, de la sécurité, etc. doivent être replacées dans le contexte d'un réseau qui a une attractivité commerciale en très forte croissance.

A Jean Baechler : 1/ Il n'est guère possible de prédire ce que seront l'urbanisation et les transports au XXVIII^e siècle. Il n'en reste pas moins vrai que c'est pour diminuer les coûts de transaction ou, ce qui revient quasiment au même, pour améliorer la qualité des échanges que les villes se sont créées. Rien n'est jamais venu inverser ce mécanisme alors que l'on pourrait penser que les innovations techniques, notamment en matière de transports, auraient dû modifier radicalement les modes d'organisation sociaux et donc l'urbanisme. Il apparaît en conséquence hasardeux de croire que quelque chose puisse remettre en cause le processus d'urbanisation. Tout au plus me demanderai-je si les villes ne deviendront pas un jour invivables en raison de leur extension et complexification continues.

2/ Certes, les déplacements ne sont pas tarifés à leur vrai coût, ce qui induit une mobilité importante. Cela vaut pour les transports particuliers comme pour les transports publics. Mais bien sûr, cela paraît plus flagrant pour la voiture particulière. La question du péage urbain n'a pas encore été posée en France, mais des exemples existent à l'étranger.

Ainsi Singapour pratique le péage urbain, mais en parallèle avec un ensemble d'autres mesures : le prix d'achat d'une voiture y est trois à quatre fois supérieur à ce qu'il est ailleurs dans le monde ; en outre le prix de la plaque d'immatriculation représente une fois et demie le prix du véhicule. Tout cela dissuade les Singapouriens d'acheter des voitures et les pousse à utiliser le remarquable système de transports en commun local, très rentable car très fréquenté. On voit bien là que le problème des transports urbains est éminemment politique. Toutefois, la solution singapourienne n'est, en raison du contexte politico-économique pas intégralement transposable chez nous.

Un autre exemple de péage urbain est celui qui va être instauré prochainement à Londres. Les automobilistes devront s'acquitter de cinq livres, somme non négligeable, pour

pénétrer dans la partie centrale. Il faut cependant remarquer que le centre-ville de Londres compte deux cent mille habitants alors que celui de Paris en compte deux millions.

Pour revenir au problème général, il me semble que le meilleur moyen de pression sur les automobilistes n'est pas le péage, mais le coût du stationnement et les capacités de stationnement offertes. Paris dispose d'un beaucoup plus grand nombre de places de stationnement que Genève ou New York. Le prix du stationnement est, en outre, beaucoup plus élevé dans ces deux villes qu'à Paris. La décision de prendre ou de ne pas prendre sa voiture lorsque l'on vient à Paris est presque uniquement commandée par la réponse à la question suivante : trouvera-t-on une place de stationnement à l'arrivée ? 80 % des gens qui ont une place garantie prennent systématiquement leur voiture et 80 % des gens qui n'ont pas de place garantie à l'arrivée ne prennent pas leur voiture.

A Emmanuel Le Roy Ladurie : En ce qui concerne les problèmes de fraude et de sécurité, il faut reconnaître qu'ils constituent le talon d'Achille du système, mais ils sont également ceux sur lesquels il y a eu le plus d'erreurs de diagnostic. Il y a quinze ans, quand le phénomène s'est développé dans le métro à Paris intra muros, on a répondu qu'il s'agissait d'un problème du transporteur et de centre-ville. Aujourd'hui, on est conscient qu'il s'agit d'un problème de société qui nécessite une approche globale de tous les acteurs, élus, justice, police, éducation nationale, etc.

L'action préventive est essentielle et nous avons actuellement 150 agents qui assurent, dans des classes de CM1, CM2, 6e et 5e, une heure d'éducation à la citoyenneté par mois. La présence humaine est également un facteur important. On peut nous reprocher d'avoir supprimé la présence humaine traditionnelle (poinçonneurs, etc.), mais nous l'avons remplacée par une présence humaine plus adaptée aux problèmes actuels : face à une délinquance qui se manifeste sous la forme de bandes mobiles, on ne peut pas mettre des gens seuls à un point fixe. Les autres problèmes, présence de SDF et quêtes, sont eux aussi des problèmes de société et la réponse que nous y apportons est du même type : action globale en partenariat avec les acteurs sociaux, en l'occurrence des associations caritatives. Cette réponse humaine et humaniste produit des effets très positifs puisqu'il y a aujourd'hui trois fois moins de SDF dans le métro qu'il y a huit ans.

A Edouard Bonnefous : L'action de Paul Delouvrier ne mérite pas, à mon sens, d'être jugée de façon aussi négative que cela a été fait. Certes tout n'a pas été aussi bien planifié qu'il était souhaitable. Néanmoins, on a su, dans les années 50-70, canaliser l'expansion urbaine comme nulle part ailleurs dans le monde. Paris s'est étendu sans que la ville ne perde son identité, architecturale ou autre.

A Gérard Antoine : L'autobus électrique ne s'imposera sans doute vraiment que le jour où nous aurons la pile à combustible, car les batteries posent trop de problèmes de stockage, d'autonomie, d'encombrement, etc.

Le trolleybus occupe, quant à lui, un créneau très limité, essentiellement celui des villes à fort relief. Mais le débat n'est pas clos, car selon que l'on est pour ou contre le trolley, on lui attribue soit tous les avantages cumulés du tramway et de l'autobus, soit tous leurs inconvénients.

A Marcel Boiteux et Jean-Marie Zemb :

La renaissance du tramway est un phénomène intéressant, que l'on fasse appel à une conception traditionnelle ou à des formes nouvelles avec un guidage central et un roulement sur pneus, ce qui peut donner plus de souplesse. Toutefois, quand on doit gérer des flux importants, il est nécessaire de revenir au tramway traditionnel. La comparaison entre l'autobus en site propre et le tramway en site propre donne l'avantage, en termes de capacité notamment (120 personnes pour le bus articulé, 300 pour un tramway), au tramway. Pour ce qui est de la création d'un site propre, c'est-à-dire de l'affectation à un usage spécifique du bien commun rare qu'est la voirie, il convient de remarquer qu'il ne peut résulter que d'une

décision politique. Il faut en effet que ce soient les élus qui expliquent le bien-fondé du projet à leurs concitoyens en l'insérant dans une amélioration globale de l'urbanisation. La création d'une ligne de tramway de nos jours est donc au moins autant un problème politique d'aménagement urbain qu'un problème de transport.

A Bernard d'Espagnat : Le sujet des grèves et du service minimum est un sujet récurrent que je n'entends pas esquiver. La RATP a pu passer d'1,6 milliard de voyageurs à 2,6 en quelques années en gagnant la confiance des usagers. Mais ce capital de confiance pourrait se détériorer rapidement sous l'effet de mouvements sociaux. C'est pourquoi la RATP a conclu avec quasiment toutes les organisations syndicales un protocole qui combine une forte décentralisation du dialogue social avec un système de prévention des conflits. Ce dispositif, en place depuis six ans, a donné d'assez bons résultats. Jamais l'offre en transports n'est descendue au-dessous de ce que l'on pourrait considérer comme étant un service minimum.

Ma réponse à la question du service minimum est que si les entreprises de transport parviennent à prouver qu'elles ont résolu le problème des conflits sociaux, la question ne se pose plus. Dans le cas contraire, et dans la mesure où le système de transports en commun devient vital pour le bon fonctionnement des grandes cités, il faudra que le législateur prenne ses responsabilités.

A Pierre Bauchet : Dans la concurrence entre les villes, les systèmes de transport jouent un rôle déterminant. Deux paramètres sont considérés comme essentiels : l'accès aux aéroports et la qualité des transports urbains. Le réseau parisien est, à cet égard, considéré comme un atout de notre capitale.

Les différences de tarification entre Paris et la province ne sont plus celles qu'elles ont été. Actuellement, l'utilisateur en Ile-de-France paye environ 40 % du coût du transport alors que la moyenne française – hors Ile-de-France – est d'environ 25 %. Cela ne signifie pas pour autant que les prix payés en province soient moins élevés qu'à Paris. Si Paris peut pratiquer des prix relativement bas, c'est en raison de la forte densité d'utilisation et donc du rapport coût/volume.

A Yvon Gattaz : Sur les relations avec les entreprises, je me réjouis que des contacts se soient noués entre les transports urbains et les entreprises. Depuis longtemps, les entreprises organisent elles-mêmes leur transport quand elles ont des problèmes spécifiques. Depuis peu, nous collaborons efficacement avec la Chambre de Commerce pour optimiser l'implantation des entreprises, du point de vue de l'accessibilité, du point de vue des horaires, etc. Afin d'aider le personnel des entreprises à se déplacer de banlieue à banlieue, de gros efforts sont entrepris. Ainsi le XIIème Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France prévoit-il 60 km supplémentaires de tramway et 300 km de lignes d'autobus bien protégées de la circulation automobile, plus rapides et plus régulières, afin d'améliorer le maillage de la banlieue.

A Lucien Israël : En ce qui concerne le comportement irrationnel de beaucoup de nos concitoyens, je ne peux qu'approuver ce qui a été dit. Néanmoins, je constate que l'on est arrivé à un assez bon équilibre dans Paris même, puisqu'un foyer sur deux n'y possède pas de voiture et a donc choisi de s'en remettre aux transports en commun.

L'accessibilité pour les personnes handicapées est un très grand défi. Déjà toutes les nouvelles infrastructures permettent un accès facile. Dans les années à venir, toutes les lignes d'autobus deviendront accessibles ainsi que les principales stations du RER. En revanche, le défi paraît impossible à relever dans le métro, car il n'a absolument pas été conçu dans cette optique et des dépenses exorbitantes ne permettraient d'obtenir qu'un résultat médiocre.

A Alain Plantey : Les transports en commun relèvent assurément de décisions politiques, prises au niveau local. Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour définir les transports publics comme une mission de service public, c'est-à-dire comme une prestation

qui ne doit pas dépendre de la loi du marché, mais d'une décision politique prise par les collectivités.

La RATP reste une entreprise publique en ce sens que son actionnaire est l'Etat. Mais, depuis un an et demi, plus un centime du budget de l'Etat n'est versé à la RATP. Il existe une autorité organisatrice, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, à laquelle contribuent tous les niveaux de collectivité, départements, région et Etat. Si l'Etat apporte de l'argent, c'est à l'autorité organisatrice qui, ensuite, contractualise avec la RATP, la SNCF ou les compagnies privées d'autobus. L'Etat n'est donc plus gestionnaire, il est simplement actionnaire.