La lettre du CRETEIL élaborée par ses doctorants
Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales

UNIVERSITÉ PARIS XII VAL de MARNE CRETEIL

PASSERELLE

MOBILITÉS DES SAVOIRS

n°3
Juin 2006

Édito

Troisième numéro de *Passerelle*, qui nous ramène à une réalité simple : un an déjà que notre Lettre a vu le jour, permettant aux doctorants et enseignants chercheurs du CRETEIL de vous livrer l'information sur leurs travaux de recherche, de militer pour des échanges soutenus avec le monde scientifique extérieur à l'Institut d'Urbanisme de Paris, de profiter de retour d'expériences ou encore, pour les doctorants, de pousser des coups de gueule chaque fois que cela s'est avéré nécessaire. Alors, non, nous n'avons pas révolutionné le monde, ni même la recherche. Simplement, nous avons ouvert un espace de liberté, d'information et d'échange. Sur le fond, vous retrouverez vos rubriques désormais habituelles, avec un dossier spécial consacré à l'évaluation de la politique des transports de la Mairie de Paris, suite à la polémique née de la parution, dans la revue *Transport* (n°434, décembre 2005), d'un rapport de Rémy Prud'homme (Paris XII), Pierre Kopp (Paris I) et Juan Pablo Bocarejo (doctorant à Paris XII). Ce dernier, doctorant au CRETEIL, nous éclaire sur " *La mobilité et la voiture : Mise en place de politiques restrictives à Paris et Londres* " avant que ne soit donnée la parole à M. Denis Baupin, adjoint au Maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie. Pendant ce temps, la recherche continue de déranger les ordres établis, c'est d'ailleurs une de ses fonctions (par Jean-Pierre Orfeuil), et les jeunes continuent de lutter pour leur avenir…

Deniz Boy et Christophe Guerrinha

Les transports parisiens en débat

Dossier

La mobilité et la voiture : Mise en place de politiques restrictives à Paris et Londres

En énonçant dès leur candidature à la Mairie leur volonté de restreindre l'utilisation de la voiture, les actuels maires de Paris et de Londres, faisaient un pari politiquement risqué. M. Livingstone était élu maire de *Greater London* en proposant la mise en place d'un péage dans le centre de Londres ; il a été réélu en 2004 en proposant une extension territoriale de ce péage. Dans le cas de Londres, la mobilité était un enjeu majeur dans les deux élections. M. Delanoë, pour sa part, était élu en proposant une politique de partage de la voirie et de réduction de l'espace destiné à la voiture à Paris Intramuros.

" M. Delanoë, pour sa part, était élu en proposant une politique fortement restrictive de l'espace destiné à la voiture à Paris Intramuros. "

Bien que la maîtrise de l'automobile en ville soit depuis un certain temps sur l'agenda un peu partout dans le monde, les interventions des pouvoirs publics autour de la mobilité à Londres et Paris ont le mérite d'avoir mis en place des mesures longtemps étudiées et discutées, mais avec peu d'applications réelles.

Il est donc légitime de s'intéresser aux impacts que ces politiques ont générés localement, puis sur l'agglomération et la mobilité, du point de vue économique, social et environnemental.

Une première différence importante entre Paris et Londres concerne les objectifs et les outils. À Londres, c'est la congestion qu'on souhaite diminuer. Pour Paris, le souci est essentiellement environnemental.

L'outil essentiel de l'approche anglaise est la régulation par le prix. En intervenant sur le coût des déplacements en voiture, chaque individu reconsidérera la manière de se déplacer. Cette intervention est limitée à l'hypercentre de l'agglomération, avec peu d'habitants mais une grande concentration d'emplois. À Paris, l'outil est le partage de la voirie, avec des couloirs réservés aux bus et moins d'espace pour la voiture.

L'échelle est plus grande, Paris intramuros, ses 2 millions de personnes et 1,6 millions d'emplois, à comparer aux 23 km² de la zone à péage de Londres. *A priori*, le contexte institutionnel londonien semble plus favorable : une seule institution *Transport for London* (TfL) est responsable des transports collectifs et de la voirie. À Paris de multiples institutions doivent faire preuve de coordination et concertation. Le péage à Londres constitue un succès technique et politique incontestable. Le nombre de véhicules diminue de 15% dans la zone à péage, les vitesses augmentent de près de 20%, ce qui est à l'origine d'une diminution des émissions.

➔ ***Suite page 3***

Sommaire

➔ Édito, p. 1
➔ Thèses, p. 2
➔ Dates, p. 2
➔ Dossier, p. 3
➔ Point de vue, p. 4
➔ L'Entretien, p. 5-7
➔ Publications, p. 8
➔ Le garde-fou, p. 8

Institut d'Urbanisme de Paris
Université Paris XII-Val-de-Marne
Site du Mail des Mèches
61, avenue du Général de Gaulle
94010 Créteil Cedex, France
www.univ-paris12.fr/iup

ÉCOLE DOCTORALE
EGEE
Économie, Gestion Et Espace

Thèse soutenue

La valeur du temps en transport de marchandises

Les réductions des durées de transport des marchandises, permises par exemple par la construction d'une nouvelle infrastructure, constituent une part considérable des bénéfices associés aux politiques de transport. Pourtant, le rôle des durées de déplacement dans les opérations de production et de transport reste, pour une large part, méconnu. Cette méconnaissance est d'autant plus regrettable que, outre les enjeux d'économie publique liés à l'évaluation de projets, les sciences de la gestion tendent à souligner le rôle croissant de la " time based competition " pour les entreprises.
Afin de mieux comprendre les effets d'une diminution des durées de déplacements sur l'ensemble des agents économiques directement ou indirectement concernés par celle-ci, on propose de raisonner sur une économie simplifiée comportant trois types d'agents économiques (des transporteurs, des producteurs et des consommateurs finaux). On introduit également une distinction fondamentale entre les biens génériques, produits indifféremment, et les biens spécifiques, produits pour répondre à la demande particulière d'un client donné. Dans ce cadre, on représente l'équilibre du marché, non pas dans le repère traditionnel prix-quantité, mais dans un repère prix-durée. On peut alors montrer de quelle manière les prix et durées d'équilibre sont affectés lorsque se produit une modification des durées minimales de déplacement (par exemple par la construction d'une infrastructure de transport).
Grâce à cette formalisation on peut montrer que les pratiques d'évaluation actuelles, basées sur la seule prise en compte des coûts de déplacement, ne rendent pas compte de la totalité des bénéfices liés à une diminution des durées de transport. On montre également quelles sont les conséquences de notre approche pour les prévisions de trafic et pour la gestion des transporteurs et/ou des producteurs.

Directeur de thèse : Rémy PRUD'HOMME
Thèse soutenue en novembre 2005
Mention : très honorable avec les félicitations du jury à l'unanimité

MASSIANI Jérôme

Post doctorant, Università di Bergamo (Italie), Département de Sciences Economiques : " Quelles régulations pour les concessions autoroutières ? " Consultant indépendant en économie des transports.

Echantillon des thèses en cours

ABOU WARDA
Maissoun *(dir. J. Dubois- Maury)*

Les nuisances urbaines, réponses et prévention dans le cadre du développement durable : application au bruit routier en Ile de France et l'agglomération algéroise

L'émergence de la notion de développement durable est un point d'inflexion pour les politiques publiques. Les études d'évaluation se multiplient dans les pays développés et émergents pour pointer du doigt le manque de cohérence et de coordination entre les services publics mais aussi la faiblesse de la participation citoyenne. En France comme en Algérie, nous nous intéressons à l'évolution des mesures urbanistiques de réduction des nuisances urbaines dont le bruit. Comment les différentes composantes du cadre de vie interviennent dans la représentation de l'environnement et notamment le bruit chez les habitants et quels en sont les effets sur le processus décisionnel.

BERTRAND
Louis *(dir. JC. Driant)*

La définition de la règle dans les politiques locales du logement des personnes défavorisées

La loi Besson pose les bases de politiques locales du logement des personnes défavorisées. Il s'agit de politiques partenariales, menées à l'échelle d'un département, de type assistanciel. La loi reste volontairement peu contraignante sur la définition des publics visés et sur les moyens à mettre en oeuvre. La définition des bénéficiaires est donc un enjeu important localement et est liée à la manière dont les partenaires envisagent d'aider ces bénéficiaires. Dans une organisation ou plusieurs institutions se retrouvent, comment sont prises les décisions, quelles sont leurs justifications ? Le fait d'étudier ces questions sur plusieurs années et dans plusieurs départements permet de poser la question de l'institution ou non de certaines règles, fonctionnements et usages et de préciser leur caractère local.

FOUROT
Jean-Charles *(dir. M. Savy)*

Logistique de distribution et développement durable

La recherche en cours porte sur la logistique durable des enseignes de la grande distribution. L'analyse du contexte économique et institutionnel dans lequel évoluent ces firmes a permis de comprendre comment chacune d'entre elles se saisit du concept de développement durable.
Plusieurs stratégies se sont ainsi distinguées, amenant des questionnements respectifs et des implications sur le plan logistique très divers. Le travail s'attache à observer les mesures entreprises par les enseignes, à en appréhender la portée, après quoi il en étudiera les limites, qu'elles soient de nature politique, technique ou économique.

Vous trouverez le détail de toutes les thèses réalisées au CRETEIL sur le site de l'IUP : http://www.univ-paris12.fr/iup

Quelques dates à retenir

Juin

Reprendre formes - Formes urbaines, pouvoirs et expériences
▸ à Chexbres (Suisse) du 27 au 28 - Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

Septembre, Octobre

La ville changement de nature ? ou comment l'envie de nature influence-t-elle l'urbain
▸ à Lille du 30/08 au 01/09 (Conseil Français des Urbanistes).

L'aménagement du territoire : changement de temps, changement d'espace
▸ à Cerisy-la-Salle du 27/09 au 02/10 (CCIC).

Politiques de déplacements et planification territoriale : De nouveaux enjeux et outils pour l'action publique locale dans les pays ouest-européens
▸ à La Défense le 20/10 (LATTS).

Mise en place de politiques restrictives à Paris et Londres[1]

Juan-Pablo BOCAREJO (doctorant)

➔ Suite de la première page

Les technologies complexes de perception du péage sont à l'origine de surcoûts importants qui pourront diminuer avec le temps. Avec une forte amélioration en parallèle du réseau de bus et la décision politique de ne pas augmenter les tarifs de ce mode, on assiste à une augmentation de la part du marché des bus et à une diminution de celle de la voiture de près de 4% sur la totalité des déplacements de *Greater London*. Une évaluation économique classique (Prud'homme-Bocarejo, 2005) montre cependant un bilan négatif. Le péage produit bien les bénéfices économiques attendus, mais les coûts de collecte et de contrôle vont bien au-delà. On s'attend cependant à une diminution des coûts des technologies pour de nouveaux projets.

" Du point de vue de la productivité les londoniens gagnent du temps, les parisiens en perdent. "

Photo JP. Bocarejo

Un couloir bus dans l'hyper-centre de Londres. Le bus et ses limites : nouveau type de congestion dans l'hypercentre ?

À Paris, la Mairie met en place une politique de diminution de l'espace destiné à la voiture. Avec l'aménagement de 190 km de couloirs bus, la voirie disponible pour l'automobile diminue de près de 20% sur le réseau principal. Cette politique doit aussi être accompagnée d'un vaste plan d'amélioration du réseau de bus, le *Mobilien*. Toutefois les améliorations de la fréquence des bus ne sont pas décidées par la mairie et ne peuvent être que très progressives. Le report modal à Paris, malgré la mise en place des couloirs bus, se fait essentiellement vers les TC ferrés. En 4 ans, les indicateurs de trafic montrent une diminution de près de 15% des veh.km, mais aussi une certaine diminution de la vitesse, faible selon les estimations de l'Observatoire des Déplacements, contestées par certains spécialistes. Les politiques proposées dans les deux cas se construisent à partir du concept de développement durable, soit la recherche d'un compromis entre développement économique, social, environnemental et l'utilisation des ressources rares. Du point de vue de la productivité, les londoniens gagnent du temps, les parisiens en perdent. Eventuellement, la fin de certains chantiers devrait permettre une augmentation de la vitesse en 2007 à Paris. Elle serait momentanée car elle générerait une diminution du coût d'utilisation de la voiture, qui entraînerait à son tour une augmentation de son utilisation puis une nouvelle chute de la vitesse.

Du point de vue social, les moins riches à Londres (les usagers des bus) vont plus vite. Le réseau de bus reçoit une part des recettes du péage pour s'améliorer. Bien sûr ce sont les plus riches qui continuent à utiliser la voiture. Pour les parisiens, la politique améliore la qualité des déplacements non motorisés, bénéficiant surtout aux parisiens jeunes et moins aisés. Cependant, en l'absence d'amélioration de l'offre de transport public en banlieue, les difficultés d'accès à Paris des banlieusards peuvent se traduire *in fine* par une perte d'attractivité de Paris.

Les effets environnementaux du péage sont à peine perceptibles pour l'agglomération londonienne puisque la zone concernée ne représente que 2% du territoire de *Greater London*. À Paris, les scénarios analysés à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME montrent que les nouvelles conditions de trafic contribuent à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Les conclusions sont variables et dépendent du scénario de vitesse utilisé pour les polluants locaux. Les conséquences sur la qualité de l'air ne peuvent être que minimes, car l'essentiel des circulations se fait en banlieue. Elles sont de toutes façons beaucoup plus faibles que la baisse induite par le renouvellement du parc de véhicules franciliens. La politique parisienne a contribué à une diminution de près de 300 000 déplacements en voiture par jour, cinq fois plus que ce qui s'est produit dans le centre de Londres. Du point de vue de l'analyse économique cette diminution est considérée comme une perte de surplus, mais il est clair que d'autres regards liés à l'utilisation rationnelle des ressources rares (carburant et espace) et la qualité de l'espace urbain voient dans cette diminution un élément positif. Ceci est un des aspects qui suggère le besoin d'outils d'évaluation complémentaires à ceux apportés par l'évaluation économique, qui mettent en relief certains aspects difficilement monétarisables.

Tableau – Zones directement touchées par les politiques

	Paris intramuros	Hyper centre de Londres
Habitants (millions)	2	0,37
Superficie (km2)	105	23
Diminution des déplacements en voiture	345 000	58 000
Augmentation des usagers des TC	335 000	120 000

Source: JP. BOCAREJO

➔ Notes

[1]Issu de la thèse en cours " Evaluation de l'impact des politiques de mobilité : les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago ", dirigée par Jean Pierre Orfeuil

La recherche et les risques du métier

Jean-Pierre ORFEUIL (co-directeur du CRETEIL)

On répète avec raison que les chercheurs doivent sortir de leur tour d'ivoire et apporter leur contribution aux débats de société, ce que nous faisons au CRETEIL. Lorsque nos résultats vont dans le sens des croyances dominantes, tout va bien. Dans le cas contraire, on expérimente les risques du métier, ce qui n'est pas grave à titre personnel lorsqu'on est professeur, ce qui est plus ennuyeux pour le bon fonctionnement de la société, dont les élites semblent décidément rétives à l'évaluation indépendante.
Nous nous sommes intéressés à la soutenabilité des coûts des transports urbains. Il s'agit d'évaluer les besoins de financement public induits par ces services (on dit que la dépense publique est trop élevée), de les répartir entre le fonctionnement et l'investissement, d'en étudier l'évolution sur une période assez longue.

Résultat pour l'ensemble de la France :

- Un quart du coût des transports publics est payé par les usagers, les trois-quarts sont financés par une taxe prélevée sur les employeurs au prorata de leur masse salariale (pour stimuler l'emploi, ça se discute) et par les finances publiques (essentiellement fiscalité locale). Le coût public, pour l'ensemble de la France, est égal (transport urbain seul) ou supérieur (transport urbain et régional) au budget des universités. Jusque-là, rien à redire du point de vue scientifique, ce partage et ce montant sont des choix politiques. On souhaiterait simplement que la population en soit informée et qu'elle mesure le sens de la priorité à la recherche quand les salaires des jeunes chauffeurs et des jeunes maîtres de conférences des universités sont identiques, pour un âge d'entrée dans la profession très différent.

Résultat en province :

- Une dépense *publique* par voyageur proche du coût du taxi, pour une qualité de service dont on admettra qu'elle est inférieure.
- Une croissance forte de la dépense de fonctionnement, une *baisse* de l'investissement, alors que depuis plusieurs années, on ne parle que de la priorité aux transports publics.
- Une croissance de la dépense publique de 4,8 % par an en termes réels depuis 1995, absorbée aux 2/3 par les coûts de production par km (c'est-à-dire par les entreprises de transport).
- Une progression faible du nombre de voyageurs, qui ne suit pas l'évolution de la dépense publique, et qui pose le problème de l'adéquation des nouvelles offres à la demande.

Là, le scientifique peut évoquer des questions d'efficacité économique, de divergence des paroles publiques et des actes, de captations des rentes associées aux dépenses publiques par les opérateurs, de dissymétrie des informations entre régulateur et opérateur. Tout cela passe très bien quand il rédige un article compliqué dans une revue de langue anglaise qui n'est lue en France que par une poignée de pairs. Il mettra à son tableau de chasse un article dans une revue de catégorie A qui servira son avancement. Tout se complique quand le scientifique ne s'exprime pas en novlangue. Il rend compte des problèmes, observe que les transports régionaux sont sur le même chemin, mais aussi que nos groupes de transport se sont adaptés à d'autres contextes lorsqu'ils sont opérateurs à l'étranger. La vertu est donc affaire de contexte.
Résultat pour nous, après la publication par *Infrastructure et Mobilité* : pas de contestation des résultats, une promesse de contrat de recherche non tenue, des insultes lors du congrès des maires des grandes villes, des " pairs " qui se tiennent à l'écart des débats, soucieux des futurs contrats de recherche. La vertu est à nouveau affaire de contexte … Vive la tour d'Ivoire ?

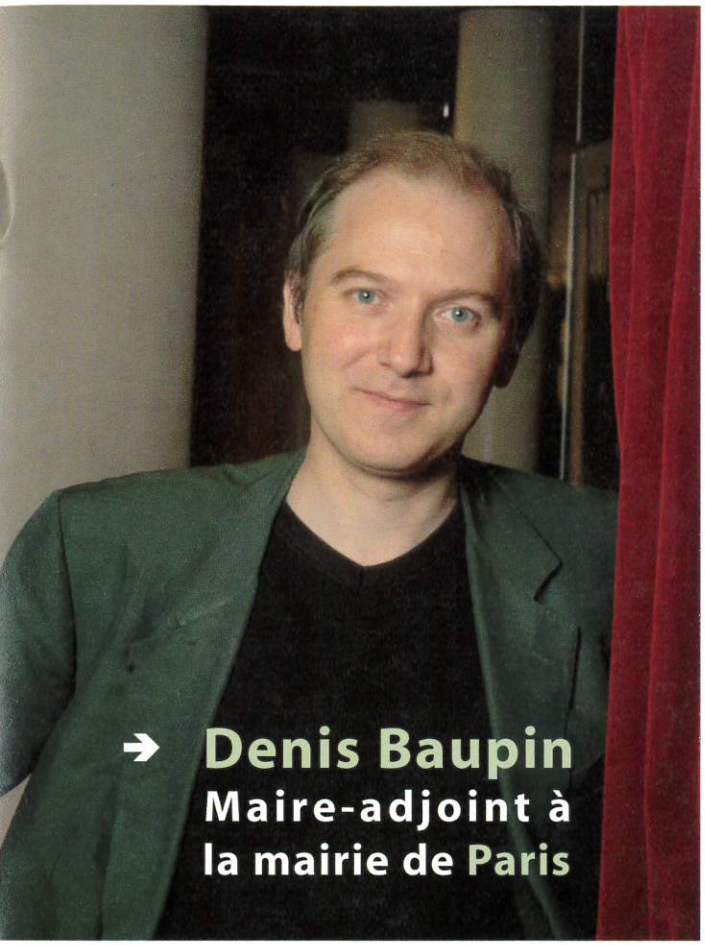
Quelle suite après la thèse à l'IUP ?

Georges KNAEBEL (directeur de l'IUP)

Les étudiants représentent l'une des quatre forces de l'Institut d'Urbanisme de Paris, à côté de l'équipe administrative, des enseignants et chercheurs, des réseaux de relations en externe. S'ils sont passifs et peu ambitieux, ils tirent les activités vers le bas. Mais s'ils sont dynamiques, désireux d'un avenir ouvert, ils poussent vers le haut. Que ce soit dans les cours et les ateliers, que ce soit en première ou en deuxième année de master, ou en doctorat. Si nous voulons que l'Institut se développe qualitativement, il faut donc canaliser et encourager cette force. L'encourager à s'exprimer, devenir active. Et l'écouter. En entretien individuel, en salle, faire advenir à la parole et que celle-ci mûrisse. Bref, que les étudiants prennent en main leur avenir et que l'Institut favorise ce processus.
Les associations étudiantes doivent jouer un rôle moteur. Se constituer en lieu de débat, concentrer les informations utiles, tisser les relations entre nouveaux et anciens, contribuer à la mémoire de la maison. L'introduction du master bouscule les assises traditionnelles. Urba+, qui est issue de l'ancien DESS,parviendra-t-elle à s'ouvrir notamment aux doctorants, et ceux-ci la rejoindront-ils ? Et comment Transponts, l'association de l'ancien DEA Transports, va-t-elle évoluer ? Doctorants, sortez de votre cocon et faites bénéficier les autres de votre sapience ! Reprenons. Les doctorants ne doivent pas rester à la traîne du mouvement d'ensemble. Certes, ils se mobilisent déjà depuis plus d'un an avec *Passerelle*, ils organisent et animent des séminaires où ils confrontent leurs approches. Emulation réciproque. Ces séminaires se tiennent dans le cadre des laboratoires, le CRETEIL d'un côté, l'UMR LOUEST de l'autre (séminaire Actualités). Ils peuvent compter sur le soutien de la structure car ils sont le fer de lance de la recherche. Mais de quelle recherche parle-t-on ?

Interrogés sur ce à quoi prépare le doctorat, des étudiants de M1 ouvrent de grands yeux et répondent vaguement " à être chercheur ". Cela pose problème. On sait bien que très peu de doctorants entreront dans l'enseignement supérieur ou les organismes de recherche. Et tous les autres trouveront un emploi ailleurs. Pourquoi se voiler la face et faire comme si la thèse, de toute éternité, avait pour fin quasi exclusive de reproduire le vivier des universitaires ? Ce sera de moins en moins le cas, à moins de n'inscrire de nouveaux entrants qu'au compte goutte. Cette situation ne doit pas être subie. Dans les autres pays européens, aux Etats-Unis, la thèse est conçue comme un diplôme supérieur ouvrant sur une qualification poussée dans un domaine déterminé, elle prépare des spécialistes qui trouveront un emploi à cause de cette spécialisation.
Nous devons affronter ce problème, et les doctorants auront à jouer un rôle déterminant dans la réflexion. La ligne directrice sera celle de partage, flou, entre acquisition d'un savoir et démonstration d'un savoir-faire. Le format des thèses s'en trouvera ainsi modifié. Et l'on attend de ce processus que des professionnels désirant réfléchir sur leur pratique et approfondir un domaine particulier se retrouvent à l'aise dans le doctorat. Que celui-ci devienne une cote bien taillée à leurs conditions. Du coup, l'élément essentiel sera le dévoilement du point de vue adopté dans l'enquête, en d'autres termes, l'explicitation des conditions de validité des assertions qui charpentent la démonstration. Si nous menons à bien cette action, alors nous pourrons nous enorgueillir de produits de qualité dont la variété rendra mieux compte de celle qui caractérise l'activité des urbanistes, universitaires et praticiens.

L'Entretien



La politique des déplacements de Paris est la politique phare de la mairie de Paris. L'orientation choisie est claire : priorité aux bus, aux " *circulations douces peu polluantes et peu bruyantes* " et forte dissuasion à l'égard de la voiture.
Cette orientation est justifiée par le souci de préserver l'environnement et la santé des Parisiens. Son efficacité fait débat dans le public : protestations liées aux travaux et aux embouteillages pour certains, satisfaction à l'égard d'une ville apaisée pour d'autres. L'évaluation économique de cette politique a fait l'objet d'un travail de Rémy Prud'homme (Paris XII), Pierre Kopp (Paris I) et Juan Pablo Bocarejo (doctorant à Paris XII), publié dans la revue *Transport* (n°434, décembre 2005).
Le bilan économique apparaît fortement négatif. Les réactions de la mairie ont été surprenantes : pas de contestation sur le fond, mais des propos outrageants à l'égard des auteurs qui sont pourtant des économistes internationalement reconnus, alors même que l'analyse économique a pour seule vocation d'éclairer les décideurs sur les coûts et les avantages de leurs options. Le CRETEIL, qui se veut un lieu de débat ouvert, entend donner l'exemple du dialogue et il a tenu à présenter aux lecteurs de *Passerelle* le point de vue de Denis Baupin, adjoint au Maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie. D. Boy

Propos recueillis pour Passerelle par Deniz Boy et Juan-Pablo Bocarejo, doctorants au CRETEIL.

Quelle place accordez-vous à l'évaluation dans la décision ? Notamment, sur l'évaluation *a priori* et sur le suivi ?
Que ce soit à travers l'Agence de la mobilité à l'intérieur de la DVD, l'Observatoire des Déplacements, ou plus spécifiment, l'APUR ou des bureaux d'études extérieurs, nous suivons avec une grande attention les évolutions de la circulation dans Paris, y compris ponctuellement, de manière fine, à l'échelle d'un quartier.
Ainsi dans le cadre des projets d'aménagement (quartiers verts, espaces civilisés, Mobilien….), des diagnostics sont réalisés en matière de circulation automobile, stationnement, accidentologie, livraisons (par le biais d'enquêtes sur le terrain pour constater la manière dont se passent les livraisons : nombre, durée, type de livraisons et d'enquêtes d'opinion auprès des commerces pour recueillir leur besoins et avis).
Des enquêtes plus spécifiques sur les commerces ont été réalisées par l'APUR pour le tramway des Maréchaux sud, où le greffe du tribunal de commerce note une croissance du commerce par exemple, et par la CCIP dans certains quartiers.
Des études de bruit ou de pollution sont également réalisées. Des dossiers d'étude d'impact complets sont réalisés dans le cadre des projets de couverture du Boulevard Périphérique. L'Observatoire des Déplacements suit l'évolution de la circulation et de sa vitesse de manière globale sur le réseau instrumenté, ce qui permet de voir l'évolution de la circulation sur une journée moyenne, les différences au cours de la semaine ou des mois et de manière localisée dans le cadre des aménagements (suivi des travaux de Jean Jaurès, Magenta…).
Par contre, les reports de destination ou les changements de modes ne s'évaluent que dans le cadre des enquêtes globales de transport réalisées par la DREIF (Direction Régionale de l'Equipement Ile de France), mais de façon très espacée dans le temps. La dernière enquête a été réalisée en 2001.
Actuellement, les outils de suivi avec les communes limitrophes n'existent pas mais une concertation est engagée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements de Paris (PDP)

Quel est selon-vous l'impact de la politique suivie sur la réduction de la pollution locale ? Mais également à court, moyen et long terme sur les conditions de circulation et sur le stationnement ?
La qualité de l'air s'améliore à Paris, trop lentement certes et de manière non linéaire, mais sûrement, comme le reconnaissent tous les scientifiques sérieux à commencer par ceux d'Airparif, organisme indépendant. Il n'est pas toujours aisé de savoir ce qui revient à l'amélioration des normes moteurs, aux évolutions des carburants, aux aléas de la météo et à notre politique des déplacements.
Cela dit, la diminution de 16% de la circulation automobile depuis 2001 a des effets évidents sur l'émission globale de polluants.
Les réductions du volume de trafic étant localement très importantes (-20% sur Rivoli par exemple), l'effet est très positif et se traduit par une baisse importante des émissions de polluants.
Cependant, les concentrations de polluants dans l'air ne semblent pas baisser de façon

aussi importante. Des phénomènes physico-chimiques semblent agir pour une recomposition de polluants notamment du fait du réchauffement climatique. Sur tous ces phénomènes nous avons besoin d'études très fines. Nous en lançons actuellement avec Airparif, à la fois sur les conséquences des politiques menées et sur la modélisation des politiques à venir.

Concernant le stationnement, fin 2005, le nombre de places est de 167 500 places sur voirie dont 123 100 places mixtes (rotatives + résidentielles), 22 300 places rotatives et 22 100 places gratuites. Nous tendons vers une disparition progressive de toutes les places gratuites pour les transformer en places mixtes ainsi rendues plus disponibles pour les résidents. Ainsi, au cours de l'année 2005, 11 000 places gratuites ont été mises en stationnement payant.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que des places sont également créées pour des usagers spécifiques : fin 2005, on a 3 000 places GIG-GIC, 28 415 places deux roues, 9 815 zones de livraison. Les demandes de la préfecture de police dans le cadre de Vigipirate et de la BSPP dans le cadre de la mise aux nouvelles normes pompiers des voies parisiennes nous ont obligés à des suppressions conséquentes de places de stationnement en surface.

Les places mixtes (donc accessibles aux résidents) représentent aujourd'hui 85% de l'ensemble des places payantes, alors que cette part était de 78% début 2001.

Depuis le 1er janvier 2002, les tarifs horaires des places payantes sur voirie en stationnement rotatif sont de 1, 2 et 3 euros selon la situation géographique (+ 33%). Pour les résidents, le tarif est uniformément de 0,5 € par jour (contre 2,29 € soit 15 francs par jour antérieurement) soit une diminution de 80% du coût pour les résidents. Le stationnement pour les résidents est autorisé jusqu'à 7 jours consécutifs.

Nous avons réalisé une étude exhaustive de la capacité de stationnement dans Paris et évaluons à 800 000 le nombre de places disponibles dans la capitale (pour 550 000 véhicules particuliers). La question est moins celle du nombre que de la localisation souvent inadaptée de ces places pour répondre à la demande locale. Nous menons donc une politique volontariste pour " mettre sur le marché " pour les résidents les places vacantes dans certains parkings souterrains, notamment ceux des bailleurs sociaux (ce sont 8000 places qui devraient être ainsi rendues disponibles pour les résidents en 2006). Incitation forte est aussi faite aux opérateurs privés pour améliorer l'attractivité de leurs abonnements pour les résidents.

J'ajouterai que nous travaillons à réduire le déficit criant et ancien de places de stationnement pour les deux-roues. Depuis 2002, nous en créons 1000 par an minimum pour les motos et autant pour les vélos.

Photo C.Guerrinha

Quels peuvent être les effets indirects de ces politiques ? D'après une thèse en cours au CRETEIL, le nombre de voitures dans le centre de Londres a diminué de 60 000 voitures par jour après le péage, tandis qu'à Paris avec la mise en place de la nouvelle politique, cette diminution est proche de 300 000. Que pensez vous de cette estimation ? Pourquoi, selon vous, votre action n'est pas aussi " popularisée " que le péage de congestion, alors que son impact est plus important ?

Les effets de notre politique, parce que plus diffus sur l'ensemble du territoire parisien, sont sans doute moins visiblement spectaculaires qu'à Londres. Et puis nous sommes encore " handicapés " par la présence de multiples zones de travaux dans la ville. Cela devrait tendre à s'amenuiser et alors je pense que les Parisiens nous rendrons justice de ce que nous avons réalisé plus encore qu'aujourd'hui. Rappelons simplement que notre politique des déplacements est globalement approuvée enquête après enquête (questionnaire PLU, sondage STIF, questionnaire PDP…) aux environs de 80%, excusez du peu… Il y aurait aussi sans doute beaucoup à dire sur le rôle des médias et leurs liens en France avec le monde de l'automobile, pour rester le moins polémique possible. Et surtout le fait que les économistes libéraux privilégient les outils libéraux plutôt que la réglementation. Mais je ne manquerai pas de faire connaître ces chiffres que j'ignorais.

" Il y aurait aussi sans doute beaucoup à dire sur le rôle des médias et leurs liens en France avec le monde de l'automobile, pour rester le moins polémique possible. "

Quels rapports avec la proche banlieue et avec l'Île-de-France, quelle vision de l'Île-de-France au futur depuis Paris ? Cela au niveau des institutions et de la concertation ?

La multiplicité des acteurs institutionnels à Paris et dans l'agglomération complique sérieusement la cohérence d'une politique de déplacements qui n'a réellement de sens qu'à l'échelle de l'agglomération justement. Le rôle de la Préfecture de Police dans Paris est totalement exorbitant et unique en France. Le Maire de Paris, et son adjoint que je suis, sont les élus qui ont le moins de leviers en main dans toute les communes de France pour ce qui est des transports. Des pans entiers de la voirie dépendent directement du préfet, les taxis également, etc… Un changement institutionnel me paraît absolument nécessaire à cet égard. De même que la mise en place d'une véritable instance au niveau de l'agglomération. Cela dit, la décentralisation du STIF, enfin

effective, nous redonne de vrais pouvoirs d'organisation des transports en commun à une échelle pertinente.
Rarement sans doute la concertation n'aura été aussi intense à Paris. J'ai personnellement participé à plus de 250 réunions publiques, notamment dans le cadre de la préparation du PDP. Tous nos partenaires institutionnels, professionnels, politiques, sont régulièrement associés à nos décisions, les conseils de quartier et élus d'arrondissement sont systématiquement consultés sur nos aménagements. Nous travaillons en étroites relations avec les communes riveraines de Paris et allons bientôt aboutir à la mise en place d'une instance permanente de concertation avec elles. Tous d'ailleurs s'accordent au moins sur ce point des progrès énormes en matière de concertation. Cela peut souvent nous ralentir dans nos réalisations mais c'est absolument nécessaire et nous permet parfois d'améliorer ou de faire évoluer certains de nos projets. Ainsi sur la question des livraisons, les professionnels du transport de marchandise, avec qui les relations étaient plutôt compliquées en début de mandature, se félicitent publiquement de la qualité du travail commun que nous avons engagé avec eux et qui va aboutir d'ici quelques semaines à la signature d'une " charte marchandises " qui remet tout le système des livraisons à Paris à plat. C'était attendu depuis de nombreuses années. Nous le faisons.
Je note que lorsque vous parlez de véhicules, il s'agit implicitement de véhicules privés. En ce qui concerne les véhicules publics, ils sont utilisés par un nombre croissant de voyageurs. Les aménagements en faveur du tram, des bus, des RER visent à faciliter encore leur mobilité.

" Le Maire de Paris, et son adjoint que je suis, sont les élus qui ont le moins de leviers en main dans toute les communes de France pour ce qui est des transports. "

Que pensez-vous donc du développement des transports collectifs en banlieue ?
La Ville a eu l'occasion de dire qu'elle est favorable à la réalisation d'une liaison en rocade en site propre en proche banlieue, du type projet Orbital. Elle pourrait éventuellement participer au financement d'une telle ligne (rappelons que nous avons déjà participé au financement du doublement des quais du tramway T2 alors que la ligne n'est pas située sur le territoire parisien). Une telle liaison, qui aurait un rôle structurant pour le développement des territoires de proche couronne qui ont un potentiel considérable de requalification, est bien évidemment dans l'intérêt de la banlieue pour faciliter les échanges, mais aussi dans l'intérêt de Paris. Non seulement une réduction de la pollution en proche couronne grâce à cette rocade améliorera la qualité de l'air respiré par tous. Mais cette rocade permettrait également d'améliorer les conditions de déplacement dans Paris grâce à une réduction de la surcharge dans les transports en commun (10% du trafic du métro correspond à des usagers faisant du banlieue-banlieue - ce taux atteint même 20% sur la ligne 13 par exemple).
Sur la possibilité d'imaginer des co-financements par le secteur privé, il ne semble pas choquant que des acteurs bénéficiant de la présence d'infrastructures de transport collectif participent à leur financement. Il ne semble en revanche pas réaliste d'espérer financer en totalité des infrastructures de transport collectif par le privé.

Que pensez-vous de la lenteur des progrès de l'offre bus ?
Pour l'offre bus, il est vrai que les élus ne maîtrisaient pas le STIF avant le 15 mars de cette année. Ceci étant dit, il faut rétablir la vérité des chiffres ! (+ 8% de croissance de l'offre bus depuis 2001, avec des croissances importantes sur les lignes *Mobilien* en particulier les lignes 38, 91, 27) sans parler du doublement de l'offre de bus de nuit avec la mise en place en septembre 2005 du système *Noctilien* (+ 44% de fréquentation pour le premier trimestre de mise en service).
Sur le *Mobilien*, cela n'avance effectivement pas aussi vite que nous le voudrions du fait de la lourdeur des procédures (nécessaire concertation tout d'abord, puis accord ABF, PP, pompiers, STIF, région, etc.), mais il faut relativiser. Paris aura aménagé 10 lignes *Mobilien* fin 2006, alors qu'il n'y en a que deux en service dans les autres départements de la région ! Et les résultats sont au rendez-vous en terme de vitesse gagnée et surtout d'amélioration de la régularité comme le montrent les chiffres de la RATP pour les lignes 38, 91 ou 27 par exemple.
Enfin, la décentralisation du STIF depuis le 15 mars va conduire à des améliorations importantes de l'offre de transports en commun en général (renforts sur les *Transilien*, sur les lignes de métro 13 et 11 dès cette année, une heure de plus d'ouverture du métro en soirée les vendredi et samedi, un renfort conséquent aussi de l'offre de bus sur les lignes mobiliens et sur le réseau du dimanche et la mise en place d'une tarification sociale renforcée et du ticket horaire).

Quels projets pour demain et après demain ?
Nous avons encore beaucoup à réaliser d'ici la fin de la mandature et bien sûr pour les années qui viennent. A l'été 2007 nous offrirons aux Parisiens un système de vélos en libre service sur le modèle lyonnais mais avec au minimum 5000 vélos sur 250 stations, sans doute davantage encore. Bien entendu il y a aussi le lancement de la prochaine tranche du tramway sur les Maréchaux, prolongée vers l'Est et le Nord et dont nous projetons l'ouverture au public pour 2012. Des couvertures du périphérique à continuer, de nouveaux espaces civilisés (la rue de Rennes, l'avenue de l'Opéra, les Grands Boulevards…), la continuation du programme *Mobilien*, … Mais aussi pourquoi pas la réduction de la circulation de transit dans les quartiers centraux de Paris, la mise en place d'une navette fluviale, le développement de nouveaux pôles logistiques intermodaux, la limitation de circulation des véhicules les plus polluants, des facilités pour les commerçants et artisans… ■

Photo E.Fasolo

Publications

▶ Sylvaine Le Garrec, **" Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout "**, collection recherche, n°160, PUCA, février 2006, 91 p.

Depuis son apparition en France au début des années quatre-vingt-dix, la notion de renouvellement urbain a connu un incroyable succès. Il est cependant difficile de lui associer une définition précise. Le renouvellement urbain apparaît, au même titre que celles de " développement durable " ou de " mixité sociale ", comme une notion fourre-tout. Néanmoins, aujourd'hui il ne s'agit plus seulement d'un outil de communication. Au fil des années le renouvellement urbain a pénétré le champ des politiques publiques au point de devenir un objectif politique, de donner son nom à des dispositifs publics et d'être incorporé dans la législation française. Cette synthèse bibliographique se propose d'éclairer le sens de ce concept et de mettre en lumière ses différentes connotations afin de comprendre ce qui constitue sa nouveauté. L'analyse remonte en amont des origines de l'expression elle-même et intègre dans une même perspective les différentes politiques publiques urbaines de transformation mises en place depuis la deuxième guerre mondiale en France et dans les pays occidentaux.

▶ Bourdin A., Lefeuvre MP., Melé P. (dir.) **" Les Règles du jeu urbain, Entre droit et confiance "** - Descartes et Cie, 2006, 316 p.

▶ Boy Deniz, **" Convaincre que nous (les doctorants) avons notre place en entreprise "**, Transports Actualités, n°844 du 26 mai au 8 juin 2006.

▶ Bourdin A., Germain A., Lefeuvre M-P. (dir.) **" La proximité, Construction politique et expérience sociale "** - L'Harmattan, 2005, 304 p.

▶ Faburel G., 2006, **" La représentation des publics comme nouveau rôle pour l'évaluation économique. Le cas des conflits aéroportuaires "**, Séance Peut-on résoudre les controverses par le calcul ?, Séminaire Sociologie des controverses et débat public, Chateauraynaud F. et Fourniau J-M. (coord.), avec Michel Callon, 12 p.

▶ Faburel G., 2005, **" Le vécu environnemental comme indicateur de développement durable "**, Colloque International Indicateurs territoriaux du développement durable, organisé par le CEREFI et la Maison Méditerranéenne des Sciences de L'Homme (MMSH), décembre, 8 p.

▶ Lefrançois D., **" Espace public et sociabilités dans les grands ensemble "**, Ministère de l'Equipement, de l'Urbanisme, du Logement et des Transport, DGUHC, CDU, février 2006.

▶ Lefrançois D., **" Guide des sources pour l'étude des grands ensembles "**, Gargès-lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel, 1950-1980, Les Publications du Patrimoine en Val de France n°3, décembre 2005, DRAC Ile de France

▶ Savy M., **" Transport de fret : le rail ou la route ? "**, Sociétal, n°49, PUF, 3e trimestre 2005, pp. 73-78.

▶ Savy M., **" Transport et territoire, télécommunications et territoire : une lecture parallèle "**, in Des TIC et des territoires, collection Techniques, territoires et société n°37, DRAST, Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, 2005, pp. 43-50.

▶ Savy M., **" L'emploi dans les transports : état des lieux et nouveaux défis "**, Rencontres parlementaires sur les transports, Assemblée nationale, Paris, 10 novembre 2005.

...et bien d'autres sur le site de l'IUP

Le garde-fou

➔ *A propos du mouvement anti-précarité de février-mars 2006*

Le gouvernement a finalement été contraint de retirer – ou de remplacer – le " contrat première embauche " (CPE). Le mouvement social a une nouvelle fois montré la fracture entre les étudiants de grandes écoles qui en majorité se sont sentis peu concernés, persuadés que leur diplôme leur assurera CDI et carrière, et les étudiants des universités qui se sont fortement mobilisés, inquiets d'un avenir professionnel incertain.

Face à l'ampleur de la contestation, même l'Université " banlieusarde " Paris 12, rarement active dans ce genre de conflits (absente notamment en 1986, 1994 ou 2003), s'est fortement mobilisée, comme l'a même remarqué *Le Monde* du 17 mars[1] dernier : blocages, AG, manifestations. On peut néanmoins regretter que les étudiants de l'IUP aient fait cavalier seul dans ce mouvement puisque 500 mètres les séparaient de l'épicentre de la mobilisation. Parler d'égalité des chances, c'était brouiller les pistes : il s'agirait de donner à tous les mêmes chances dans la course au travail et à la consommation. Mais à l'arrivée c'est toujours une société du podium qui est proposée, avec des inégalités bien réelles, rendues légitimes par cette prétendue égalité sur la ligne de départ. Les salariés les plus fragiles (dont beaucoup de jeunes, de femmes, d'immigrés) placés devant l'alternative infernale entre chômage et emploi précaire doivent choisir ou plutôt accepter la moins néfaste des issues proposées.

Le mouvement étudiant n'a guère fait de liens avec la précarité des personnels de l'université (sous-traitants, contractuels, vacataires, doctorants, etc.). Tout près de nous, le recours à la sous-traitance, encouragé par les nouveaux modes de gestion publics, crée des workings poors. C'est la situation des personnels d'entretien par exemple, souvent en temps partiel contraint. Dans la recherche et l'université des " périodes d'essai " à répétition sont plus ou moins en usage, pour personnels et jeunes chercheurs continuellement sommés de faire leurs preuves. L'ANR (Agence Nationale pour la Recherche) et le Pacte " pour " la recherche vont encore aggraver cette précarité.

Faut-il conclure à l'échec du mouvement des chercheurs ? Certainement. Mais la victoire obtenue sur le CPE pourrait donner l'énergie et l'optimisme pour affronter ces questions difficiles.

Christophe Guerrinha, Louis Bertrand
Doctorants

Les manifestations contre le "CPE" à l'Université de Créteil

Photo C.Guerrinha

Etudiants de l'Université Paris 12 - Créteil se rendant à une des multiples manifestations contre le projet de loi gouvernemental sur le CPE - Devant la station de métro, ligne 8, Créteil Université

➔ *Notes*

[1] *Faiblement mobilisée et peu politisée, l'université de Créteil a fini par voter le blocage* (Article paru dans l'édition du 17 mars 06)

Directeurs de la publication : J. Dubois-Maury, JP. Orfeuil | Comité de conception et de rédaction : D. Boy, C. Guerrinha
Conception graphique et mise en page : E. Fasolo | Contact : passerelle@univ-paris12.fr