

# Journée sur les Transports de la Communauté

## 25 Septembre 1975

L'organisation d'une activité comme celle des transports est une tâche qui est techniquement très complexe, beaucoup de participants à cette journée le savent d'expérience, puisqu'ils sont quotidiennement confrontés à ces difficultés. C'est pourquoi je crois, une réunion comme celle-ci est très utile, afin d'échanger, entre Régions notamment, ces expériences.

L'étendue de la question ne doit pas nous faire oublier cependant de réfléchir sur quelques points essentiels, qui, en réalité, commandent tous les autres, et c'est sans doute en revenant à ces questions que je m'acquitterai le mieux de la tâche, forcément délicate, qui est la mienne : faire la synthèse d'un débat très riche, très fourni, et dont le moindre intérêt n'était pas la diversité des intervenants. Je voudrais donc vous livrer quelques réflexions que ce débat m'a suggéré : et qui concernant les finalités et la place des transports dans notre Société.

Je voudrais d'abord revenir sur cette notion de transports collectifs et sur les choix qu'il y a à faire entre Transports Collectifs et Transports individuels. Le révélateur de cette affaire a été, vous le savez, la hausse du coût de l'énergie. Ce n'est qu'un révélateur bien sur, puisque, de toute façon, il aurait bien fallu poser le problème un jour. L'allongement des temps de parcours, la fatigue accrue, les embouteillages, la pollution qu'ils créent, tout cela est de moins en moins supportable. L'équilibre ou le déséquilibre de la balance des paiements n'intervient là dedans que de façon tout à fait secondaire. Le vrai débat, c'est de saisir comment nous voulons vivre, dans quelles villes, dans quel espace. Ceci étant, ce n'est certainement pas moi qui inciterait à gaspiller l'énergie, dont on savait depuis longtemps que les ressources n'étaient pas inépuisables. On commence donc à se poser quelques questions sur son meilleur emploi, et c'est une chose excellente, quoique tardive, et l'on remet au goût du jour les transports collectifs. Voilà effectivement un moyen de réduire ces dépenses d'énergie. Et encore la question est particulièrement controversée, parce que très délicate d'un point de vue technique, et pleine de chausse-trappes. Mais selon moi, ce ne peut être le point de vue déterminant.

Raisonner de cette façon revient en effet à ignorer, en premier lieu, l'existence de ceux qu'on appelle captifs des transports en commun, qui constituent une forte proportion de la population, et qui ont droit à un service de qualité. On construit des autoroutes pour les automobilistes et on ne ferait rien pour les autres ? D'autre part, l'automobiliste est aussi, de temps en temps un piéton. Et comme piéton, il souffre du bruit, des odeurs et de la gêne de la circulation en ville.



Mais surtout, cette répartition à opérer entre transports collectifs et transports individuels doit être effectuée sur des bases sérieuses et complètes. Or, les dépenses d'énergie ne sont pas tout dans les transports. Elles représentent 4 % des dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. Il faut bien sur raisonner en terme de coût total, pour l'ensemble de la Société, et encore, ce débat risque très fort d'être biaisé.

Il est bien connu par exemple que plus il y a d'embouteillages, plus le produit national brut augmente. Pensez un peu à tous ces moteurs qui brûlent de l'essence pour rien, à tous les embrayages qui s'usent, vous avez là un marché fantastique et au passage de copieux profits. Seulement on ne peut pas permettre, on ne devrait pas permettre qu'une grande part de l'activité économique soit finalement gaspillée. Remarquez bien qu'il n'y a pas que les embouteillages qui constituent un gaspillage, aussi bien d'énergie, que de temps, que de véhicules ou d'infrastructures. Tout notre système actuel de transports n'est-il pas, pour une large part, organisé de telle sorte qu'il coûte le plus cher possible. Il y a quelque temps, sur les autobus Lillois, il y avait une pancarte qui leur faisait dire : si je n'étais pas là, il y aurait 60 voitures à ma place, ce qui n'était pas tout à fait vrai, à cause des captifs et parce que le service offert par les bus, n'était pas vraiment assez pratique pour dissuader les automobilistes. Il n'empêche qu'un autobus peut effectivement remplacer un grand nombre de voitures. Je veux juste montrer par là que l'usage généralisé de la voiture est le plus couteux en investissement, en infrastructure, et en utilisation.

Cette remarque, bien entendu, soulève pas mal de questions. La première, c'est que je viens de parler d'investissement à propos de l'automobile. Je voudrais vous faire part d'un paradoxe, pas tout à fait innocent, de la comptabilité économique nationale. Si cinquante personnes se déplacent en car de leur domicile à leur lieu de travail, l'achat du car par l'entreprise qui les transporte est un investissement, c'est de la formation brute de capital fixe. Si au contraire, ces cinquante personnes vont en voiture, l'achat de leur voiture est de la consommation. Bien sur, ils l'utilisent pour des quantités d'autres motifs, pour la moitié par exemple. Cela fait quand même, en moyenne un investissement de 25 voitures qui a disparu.

La deuxième question, c'est que si l'on arrive à créer des transports en commun très attractifs par rapport aux transports individuels, les achats de voiture, de pneumatiques, d'essence, etc... vont baisser, et tout cela



ne va pas contribuer à résoudre le problème du chômage - c'est tout à fait exact. A moyen terme cependant, ce n'est pas une façon de raisonner. Franchement, je ne vois pas pourquoi il faudrait refuser de s'engager dans une voie qui permette d'obtenir les mêmes résultats en travaillant moins longtemps et moins péniblement. Il en va des transports comme du reste. Simplement cela nécessite une volonté politique d'opérer ces transformations et bien sur le temps pour qu'elles se fassent sans heurts, dans de bonnes conditions.

D'ailleurs, un recours accru aux transports collectifs, ne signifie nullement suppression des transports individuels qui resteront indispensables en de multiples occasions. Je crois quand même que pour les déplacements domicile-travail en particulier, qui constituent à peu près la moitié des déplacements, et pour lesquels les avantages spécifiques de l'automobile : possibilité de choix de l'horaire et de l'itinéraire, sont très réduits, pour ces déplacements qui sont le plus souvent assez concentrés, il y a lieu de consentir un gros effort.

Déterminer avec précision en quoi consistera cet effort, tel est le but de l'élaboration des Schémas Régionaux de transports collectifs, sachant qu'ils sont complétés par des réflexions de même nature au niveau de chaque ville. J'en profite pour remarquer que dans une région très urbanisée comme le NORD/PAS-DE-CALAIS, cette distinction est forcément plus floue mais les buts restent bien sur les mêmes. Etablir des horaires plus pratiques rendre les déplacements plus confortables, plus rapides, améliorer l'information, telles sont les tâches qu'il convient d'étudier. Mais il faudra passer à la réalisation de tout cela, ce qui supposera bien une certaine répartition des coûts. Dans notre Région, nous avons voulu aborder les choses de façon très pratique, et donc très prudente. Il ne servirait à rien en effet, d'avoir un Schéma idéal, sans avoir déterminé, en même temps, comment le mettre en oeuvre. C'est pourquoi, chaque question est étudiée à la fois sous son aspect technique et sous son aspect financier. C'est que, ces questions là ne vont pas d'elles-mêmes. J'ai mis l'accent, dès le début de cette journée, sur le problème du financement du déficit par les Collectivités Locales, vous le savez, il y a un problème général des finances communales, de répartition des charges entre l'Etat et les Collectivités Locales. Je ne me trompe pas de tribune en disant cela, car la conséquence la plus immédiate est que les villes ne peuvent pas supporter de nouvelles charges, même si elles le voulaient. Bon nombre d'entre elles ne veulent pas financer les déficits d'exploitation, et leurs arguments ne manquent pas de poids.



Observons en effet comment se passe les choses d'abord en application de son contrat de programme, la S.N.C.F. supprime une liaison, puis un peu plus tard, accepte de la rétablir si on prend en charge le déficit. "On" c'est souvent, les premières années, l'Etat. Mais après, ce sont les Collectivités locales, qui héritent ainsi d'une charge permanente.

Bien sur, on dira que toutes les nouvelles liaisons ne seront pas forcément déficitaires, ce qui est tout à fait réconfortant. Je suggère alors que, puisqu'il est question de schéma Régional, le déficit soit aussi régional. Je veux dire par là qu'il faut additionner déficits et bénéfices, qu'il faut parler du déficit (ou bénéfice) du Schéma de Transports et non des déficits (ou bénéfices) des différentes opérations. Ce serait logique, et honnête, même si ça ne résoud toujours pas la question du financement de ce déficit (éventuel) régional. En tous cas, cela éviterait la tentation qui serait de ne mettre en oeuvre que les opérations rentables, du point de vue du transporteur, ce qui n'est pas le point de vue de l'utilisateur. Il ne faudrait pas en effet élaborer ce schéma de transport, avec les mêmes méthodes, les mêmes critères que s'il s'agissait d'un plan d'entreprise. Ou, si l'on préfère, il faut se rappeler que l'on a affaire à un service public. J'y reviendrai dans un instant, mais je voudrai auparavant attirer votre attention sur un point : la détermination des déficits des liaisons S.N.C.F.. Il y a un déficit global, au niveau de l'ensemble de l'entreprise qui est bien réel et dont le montant est indiscutable. Je voudrai juste remarquer que sa répartition, par la voie de la comptabilité analytique, entre les différentes activités et les différents services de l'entreprise introduit forcément de l'arbitraire. La durée des amortissements la répartition des charges entre les trafics marchandises et les trafics voyageurs, les tarifs, etc... tout cela fait que le déficit calculé sur une opération ne dépend pas uniquement de la nature de l'opération, mais de la façon dont fonctionne l'ensemble de l'entreprise. Sans doute là y-a-t-il un champ utile de réflexions.

C'est aussi pour éclairer cette question des déficits que je me suis attardé sur les aspects économiques du choix entre les transports collectifs et individuels. C'est qu'il ~~peut~~ y avoir, pour le transporteur et de son point de vue, un coût plus élevé, mais la traduction de tout cela en termes financiers, ~~on~~ doit pas voiler les économies de travail que globalement, la société effectue. Pour cela, il faudrait sans doute gérer l'économie de façon différente. Pour l'instant, tirons toutes les conséquences du statut de service public que devraient avoir les transports collectifs : c'est en premier lieu, de mettre les transports au service de l'aménagement du



territoire, au service d'une politique de l'emploi, au service d'une politique de qualité de la vie. Il faut les rendre capable de répondre aux besoins de la population.

Ce la veut dire que les transports doivent permettre la mobilité. Je dis bien permettre, cela veut dire donner réellement la liberté de choisir son lieu d'emploi et son lieu de résidence. C'est le contraire d'une politique forcée, où l'on ferait venir de la main d'oeuvre comme on achemine des matières premières.

Enfin une politique des transports devrait être économe du temps, car le temps libre, c'est le début de la qualité de la vie. Réduire la fatigue de ceux qui sont transportés comme de ceux qui subissent les nuisances des transports, permette aussi à chacun de fréquenter les équipements sportifs, culturels etc... c'est cela vivre mieux.

Les enquêtes le montrent : il n'y a pas de besoin isolé de transports, le besoin de transport est toujours lié à un autre motif, à l'activité que l'on va exercer une fois que l'on sera arrivé. Le nombre de déplacements augmentera donc en même temps que la richesse et la diversité de la vie. Alors je crois qu'on peut donner comme tâche aux aménageurs et aux transporteurs de faire en sorte que la répartition des activités et l'organisation des liaisons entre ces activités soient telles qu'elles soient réellement au service des hommes et des femmes de chaque région.