

*Route, rail, air, eau :*

concurrence

**OU**

complémentarité ?



### **Jean-Paul Besset**

Je voudrais d'abord vous saluer et vous remercier d'être venus débattre ce soir, malgré la circulation et les embouteillages... La soirée va se dérouler très simplement. Chacun de nos interlocuteurs va s'exprimer quelques minutes autour du thème qui nous réunit. Chacun va donner les grandes idées qu'il met au " pot commun ", après quoi, les uns et les autres interviendront, de la manière qui leur conviendra : polémique ou consensuelle, c'est la discussion qui nous le dira — la plus grande liberté de ton étant laissée à chacun.

### **François Dagognet**

La médiologie — que Régis Debray a légitimée, qu'il le veuille ou non, comme science cardinale — ne pouvait pas ne pas s'intéresser à la " route ". A la fois parce qu'elle se soucie des échanges — échanges de personnes, échanges de marchandises et échanges d'informations —, mais aussi parce qu'elle se soucie du *support matériel* qui permet, précisément, ces diffusions. La " route " représente en elle-même, pour le philosophe, une victoire sur l'espace et sur le temps, qui sont, tous les deux, des opérateurs anti-médiologiques, parce qu'opérateurs d'*insularité*. Et la " route ", en conséquence, bouleverse toutes ces données, dans la mesure où elle ouvre les sociétés les unes sur les autres, les lieux les uns sur les autres. En voici une illustration. Avant hier, on réservait — dans les facultés — l'enseignement et la chaire de parasitologie au scientifique le moins performant, et en médecine — dans les hôpitaux — au médecin un peu déshérité, en attente d'une promotion. Aujourd'hui, tout a changé. Et c'est à l'*aviation* qu'on le doit ! C'est elle qui a modifié le paysage médical, car les pathologies africaines, asiatiques, américaine sont venues brouiller la clinique européenne... trop autarcique. Comment ne pas envier, aujourd'hui, le parasitologue qui se trouve à la pointe de l'inédit et, surtout, du plus riche ? Comme le dit Régis Debray : " les vecteurs changent les valeurs ". L'inverse est d'ailleurs vrai aussi : faute de vecteur, on va vers l'étiollement et l'appauvrissement...

Dans le domaine économique — autre exemple — ce n'est pas la production qui l'emporte sans doute le plus, ni même la consommation. C'est la *distribution*, qui est la forme vulgaire de la médiation. Aujourd'hui, ce sont les *centrales d'achat*, donc les distributeurs, qui emportent les décisions et qui décident des produits. Inutile d'ajouter que les distributeurs conditionnent aussi les consommateurs, donc ils sont les " rois " du monde économique. Le distributeur, je le répète, est un *médium* ou un *média* si puissant que la législation française lui interdit l'accès à la télévision et à la publicité, afin que soit évitée la constitution d'un " super-média " omnipotent : le média distributeur qui s'appuierait sur le média télévisuel. Ce qui, jadis, se situait entre la production et la consommation, est devenu aujourd'hui ce qui les détermine. Le milieu est le centre — à l'encontre des économies que prévoient Adam Smith ou Karl Marx ou Keynes, sans parler de Riccardo. Le problème est celui des *circuits*, des *réseaux* qui permettent d'accéder le plus vite au consommateur. Tout est connexion. La route, partant, avait bien sa place

dans les *Cahiers de médiologie*. Il importe de noter, cependant, qu'elle n'est pas seulement une solution, mais, comme on va le voir ce soir, également un problème. Car elle suscite beaucoup de questions. Je voudrais en proposer quelques unes.

Premièrement, la “ route ”, quelle qu'en soit la nature — terrestre, aérienne, fluviale — est une création de l'homme. C'est une construction. Hier, peut-être, ou tout au moins avant hier, l'ingénieur s'adaptait au milieu, au terrain, avant de définir le chemin. Aujourd'hui, il en dessine totalement le tracé avec ses viaducs, ses ponts, ses tunnels, etc., qui attestent de sa souveraineté. Mais alors, comment situer ces routes, ces chemins, ces canaux — les uns les refusent, parce que synonymes de bruit, de pollution ou de bouleversements, tandis que les autres les réclament, parce que le chemin les désenclave, apporte avec lui la vie ? Où envisager, où situer l'aérodrome ? Faut-il relier le Rhin et le Rhône ? Quelles autoroutes prévoir ? Comment, en un mot, aménager l'espace médiologique ? C'est la première question.

La deuxième part d'un constat. Nous bénéficions de tellement de moyens de circuler que l'on se demande si nous n'allons pas vers une sorte de “ prolifération anarchique ”. Ne vous étonnez pas que, philosophe, j'évoque le thème, apparemment technique, du “ choix modal ”. En réalité, d'autres philosophes avant moi ont soulevé cette question “ logistique ”. Dès le XIXe siècle, les penseurs de la société industrielle ont tenu à comparer les avantages et les inconvénients respectifs des échanges par fer, par route et par eaux. De la voie ferrée, de la route ou du canal, que fallait-il choisir, privilégier ? Cette question fut posée à la fois par les Saint-Simoniens et, surtout, par Proudhon. Baptisons, d'ailleurs, en cette occasion, Proudhon le grand théoricien des réseaux, des routes, des transports !

Troisième question, parmi d'autres, bien sûr : est-ce que les succès incontestables des moyens de transport que fêtent les *Cahiers de médiologie* ne nous conduisent pas à une victoire à la Pyrrhus ? En effet, à force d'intensifier la rapidité des déplacements, n'a-t-on pas sacrifié le sens du voyage ? Ne faut-il pas désormais circuler “ enchâssé ” et, donc, sans lien avec l'environnement ? Comment la célérité dans le milieu pourrait-elle se concilier avec la sensibilité aux lieux ? De même que dans un domaine voisin, trop d'informations tue l'information, ici trop d'éléments finissent par perdre l'élémentaire. L'ancienne route était un pèlerinage, entouré de sacralité. Elle permettait les arrêts, les stations et l'entrée dans les lieux, les paysages. Nos bolides peuvent-ils autoriser aujourd'hui cette culture d'emprunt, de sensibilisation aux variétés spatiales ? Mais, avant tout, la vraie question est de savoir quel est le moyen le plus performant. Quelle “ route ” ? On connaît le négatif de certaines “ routes ” : les accidents, les morts, les échecs, les pollutions, les prix de revient... On en connaît le positif, aussi, bien entendu : l'avantage économique, et, surtout, culturel. Alors, quel est le moyen le plus adapté à nos vies et à nos villes ?

Il nous faudra, je crois, attendre la fin des discussions pour le savoir !

### **Jean-Paul Basset**

Merci à M. Dagognet d'avoir su nous faire voyager “ à grande vitesse ”... A tout seigneur tout honneur. Je voudrais, d'emblée, recueillir l'opinion de M. Alain Dupont, président de la Fédération Routière Internationale. Vous êtes le représentant du mode de transport dominant — automobiles et camions représentent 70 % des marchandises transportées et presque autant de personnes. Quelle est votre réaction à l'écoute de M. le Professeur Dagognet ?

**Alain Dupont**

Quand j'ai reçu la visite de Régis Debray et du Professeur Dagognet, au siège social du groupe COLAS, je n'ai pas tout de suite compris de quoi il retournait. La discussion volait très, très haut, et j'ai eu du mal à comprendre ce qu'ils attendaient de moi — du point de vue de la médiologie. Finalement, j'ai été ébloui par la façon dont ils ont cheminé sur la “ route ”... Personnellement, je ne vois aucune opposition entre la route, le rail, l'avion... En fait, je ne compare pas des choses qui ne sont pas comparables. Et je ne vois pas du tout pourquoi je m'opposerais au rail, à l'eau ou à l'avion, sachant toutefois que la seule façon qu'il y ait aujourd'hui d'irriguer un territoire — et de l'irriguer correctement — c'est la route. Il n'y a aucun autre moyen d'irriguer un pays, une région, un département, une commune ! Vous pouvez croire, rêver, imaginer tout ce que vous voudrez, vous n'arriverez jamais à vous passer de la route. La preuve ? Vous êtes tous venus ici par la route... Vous êtes obligés de l'utiliser pour prendre l'avion, pour prendre le train, pour emmener votre courrier si la poste est éloignée, pour aller chez le médecin, à la clinique, pour aller acheter votre paquet de tabac, etc. La route est incontournable. Je l'assimile ni plus ni moins qu'au système sanguin de l'homme. Ensuite, bien entendu, il y a des artères. Là, vous avez la possibilité de changer : mettre des trains à grande vitesse, par exemple. Ces trains, toutefois, vous avez raison de le souligner, M. Dagognet, on n'y voyage plus dedans, tout comme on ne voyage plus en avion : on se déplace. Le voyage est réservé à la route “ qui sent la noisette ”, qui n'est pas l'autoroute. Et, Dieu soit loué, il y a encore énormément de routes “ qui sentent la noisette ”, et c'est la meilleure façon de voyager... Voyez donc que je n'opposerai jamais les différents moyens de transport, chacun d'eux faisant partie de la modernité. Ce serait aller contre la modernité que de s'opposer au TGV, à l'avion, ou même au canal, bien que... en terme de rentabilité, je laisserai des gens beaucoup plus habilités que moi en débattre. Pour ma part, je constate simplement que quasiment 90 % des transports se font par la voiture, que 90 % de la valeur marchande de ce qui est transporté, c'est par la route. En fait, il n'y a pas de débat qui puisse opposer la route aux autres moyens de transport. Il y a tout simplement, je dirais — et c'est merveilleux dans notre société — la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport, en fonction de ce que l'on souhaite.

Ensuite, je voudrais simplement dire que la route est la seule façon d'être libre... L'homme est libre — libre avec la route et libre sur la route. Il m'a semblé, par exemple, que, dans les dernières années, là où la liberté n'existait pas, il y avait très peu de routes. Par ailleurs, on peut observer que ce qui gêne le développement actuel de la Chine ou de la Russie, ce n'est pas le manque d'avions ou de trains, c'est le manque de routes. La liberté est indissociable de la route. De grands philosophes en ont parlé. Donc plus jamais je n'opposerai la route à quoi que ce soit. Pour venir ici, tout le monde est obligé d'utiliser la route. Je reste donc sur la route, et j'aime son horizontalité, qui fait que l'ingénieur routier est obligé de rester modeste. Rien de ce qu'il fait n'est vertical. Il a toujours devant lui une route à continuer et la route ne cesse de se parcourir. L'ingénieur routier est un homme nomade. J'aime ce côté nomade de la profession. C'est un thème très en vogue, je le sais, mais je crois que l'ingénieur routier est un vrai nomade, qu'il continue de voyager, lui, M. le Professeur... Il n'a pas oublié le voyage. Quand il veut se déplacer, il prend l'autoroute. C'est normal, il utilise son support, sur lequel il se sent bien, sur lequel il se sent libre... Voilà. Et je ne vous parlerai même pas des progrès techniques, car je crois avoir épuisé mon temps de parole.

## **Jean-Paul Besset**

Je vais tout de suite donner la parole à M. Bordry, pour laisser à M. Azéma, qui nous a rejoint, le temps de se mettre dans l'ambiance. Nous allons donc envisager les canaux, qui à côté de la route apparaissent “ tous petits ”. Mais, je crois que dans l'espace du débat, il reste néanmoins un peu de place pour les voies navigables de France.

## **François Bordry**

Merci. Il est difficile de prendre la parole après quelqu'un qui, comme vient de le faire M. Dupont, vous dit : “ je n'ai pas de problème avec les autres modes de transport, puisqu'il y a la route, que la route est partout et qu'en dehors d'elle, il n'y a rien ”. Le débat semble effectivement clos. La route, c'est vrai, tout le monde en a besoin pour arriver ici, c'est probablement pour cela, d'ailleurs, qu'on y arrive en retard... car on provoque inévitablement des points de saturation [rires]. Au delà des boutades, il est clair que je ne jouerai pas dans la même division, avec les voies navigables, sauf pour vous dire, comme M. Dupont, que si on est “ obligé ” d'avoir la route, on est “ obligé ”, aussi, de gérer l'eau ! L'eau à Paris, vous êtes obligés de la gérer ! L'eau, sur le Rhône, vous êtes obligés de la gérer ! S'il n'y avait pas le barrage de Suresne à l'aval de la Capitale, il n'y aurait à Paris, huit mois par an, qu'un cloaque de boue qu'on pourrait traverser à guet en bottes, et il n'y aurait plus de routes [rires]... C'est une boutade, encore, bien sûr, mais il n'y aurait en tout cas plus d'eau potable ! Il existe une très belle photo prise à Paris en 1943, depuis l'Ile Saint Louis, à un moment où les Allemands avaient baissé le bief de Suresne. C'est tout à fait édifiant. On constate qu'il n'y avait presque pas d'eau dans ce qui était devenu “ l'égout de la Seine ”... La conclusion est là : vous êtes obligés de gérer l'eau. Et tant qu'à gérer l'eau, pourquoi ne pas y mettre des bateaux, dessus ! L'eau a des inconvénients, mais aussi des avantages. En premier lieu, sa polyvalence. La gestion de l'eau, c'est l'eau potable, c'est les beaux paysages, c'est, parfois, l'électricité, et, pourquoi pas, les péniches. Faire circuler des péniches sur l'eau représente un coût marginal de la gestion de l'eau. Quoique vous désiriez, vous aurez de toute façon 50 barrages sur l'Yonne, 50 barrages sur la Meuse et 50 barrages sur le Rhône : on n'a rien trouvé d'autre pour gérer les crues comme les sécheresses. Je ne dirais donc pas, comme mon prédécesseur, qu'à part l'eau, il n'y a rien. Je dis plus modestement : si vous utilisez des bateaux sur l'eau, ce sera peut-être autant de camions de moins sur les routes. Un convoi sur la Seine qui arrive au port du Point-du-Jour avec 5000 tonnes de charbon ou 200 conteneurs, personne ne s'en rend compte, alors que si la même marchandise transitait par la route... Rien que pour l'Ouest de Paris, et pour les seuls matériaux de construction, le trafic fluvial équivaut, je crois, à 4000 camions par jour ! Je veux bien, dans la logique du “ tout-routier ”, qu'on les rajoute à l'autoroute de l'Ouest, mais cela poserait quelques problèmes ! Donc, la polyvalence de l'eau est un élément très important, sans compter qu'être riverain d'une voie d'eau, c'est autre chose que d'être riverain d'une autoroute ou d'une voie ferrée, et que sur l'eau, on peut aussi pêcher, avoir des loisirs, etc. Accessoirement, cela peut rapporter des distinctions culturelles. Je ne sais pas si vous avez entendu parler du canal du Midi ces derniers temps... C'est vrai qu'en France, on a toujours besoin de l'étranger pour qu'on s'intéresse enfin à notre patrimoine. Mais le canal du Midi, reconnu à l'unanimité comme patrimoine mondial de l'humanité près de l'UNESCO, ce n'est pas un petit événement. Remettez-vous dans les conditions de l'époque, dans les années 1660, quand il s'est agi de relier une mer à un océan pour éviter les inconvénients du détroit de

Gibraltar et de la présence Anglaise, et vous avez quelque chose d'absolument surhumain, qui n'a jamais cessé de fonctionner pendant 320 ans.

Alors, effectivement, la vitesse, la distribution, M. Dagonnet, vous avez parfaitement raison d'en parler. La distribution, en particulier, fait partie de ces éléments régulateurs, de ces éléments prescripteurs en matière de transport. On oublie toutefois qu'un conteneur qui arrive de Hong-Kong met à peu près trois semaines pour nous parvenir. Quel sens cela a-t-il, dès lors, de gagner une demi-heure sur le trafic Le Havre/Meudon ? Trente six heures de plus, après un périple de trois semaines, ne me semble pas une incongruité, d'autant que, souvent, le dit conteneur est resté à quai pendant trois jours au Havre avant d'être chargé sur un camion ou un train... Voilà qui démontre qu'il ne faut pas toujours et en toute circonstance chercher à forcer les distances et le temps, tout sacrifier à la vitesse. L'essentiel est plutôt d'arriver tout simplement à temps... Avec l'eau, justement, on peut circuler les week-end, ce que ne peuvent pas faire les camions. Le trafic fluvial sur la Seine a fait la démonstration de l'intérêt de la voie d'eau de ce point de vue : avec les péniches, les conteneurs du Havre peuvent être, dès le lundi matin, à 8 h 00 dans les entreprises parisiennes, ce qui n'est pas possible avec le camion. Je crois donc qu'il ne faut pas se tromper de débat...

Il faut parler également de l'Europe. Certains pays européens — et non des moindres — continuent de faire des efforts de développement fluviaux importants. Après la liaison Rhin-Danube, par le Main, il y a maintenant la liaison en cours d'agrandissement entre l'Allemagne de l'Ouest et Berlin, et, à terme, l'ex-Allemagne de l'Est. Faut-il rester coupé d'un mode de transport en cours de développement, sur le plan des infrastructures et des volumes transportés (je rappelle que le fret fluvial n'a pas baissé en 20 ans, contrairement au fret ferroviaire), ou à l'inverse s'arrimer au peloton des pays dynamiques qui misent sur le fluvial ?

Enfin, je voudrais évoquer un dernier point de vue, sans monopoliser outre mesure la parole... Le Rhône, la Vallée du Rhône. Reconnaissez avec moi que l'autoroute rhodanien est saturé, comme la voie ferrée entre Lyon et Marseille. Ne pas utiliser le Rhône plus qu'on ne le fait à l'heure actuelle est parfaitement absurde. Il y a là une infrastructure toute neuve (elle n'a pas 20 ans), et parce qu'on n'a pas adopté une attitude dynamique en sa faveur, sauf depuis deux ans, on la voit négligée par les chargeurs. Je le répète, cela me semble une absurdité, alors que l'on a des exemples d'une utilisation performante et originale : la semaine dernière, on a fait circuler une barge chargée de camions et de colis pondéreux dans le but d'éviter l'agglomération lyonnaise ! Avec un peu d'imagination et des infrastructures adaptées, le Rhône pourrait s'imposer comme un vecteur tout à fait pertinent.

### **Jean-Paul Besset**

M. Dupont nous disait tout à l'heure que la meilleure façon d'irriguer un territoire était la route. On sait pourtant que cela fut longtemps le rôle dévolu au rail. J'ai donc envie de demander à M. Azéma si la SNCF abandonne l'irrigation du territoire à la route ?

### **David Azéma**

La question que vous posez n'appelle pas de réponse brutale, évidemment. On ne peut nier le postulat de départ selon lequel le chemin, la route, la voie pédestre est bien à la base de la circulation des hommes. Imaginer un univers où l'on ne circulerait que par voies ferrées, par transport guidé ne viendrait à l'esprit de personne, même du plus "ferrovipathe" des "ferrovi-

pathes ”. Donc, si effectivement à un moment de notre histoire, ne serait-ce que pour des raisons techniques, notamment parce que la puissance, la fiabilité et la régularité des machines étaient ce qu'elle étaient, le chemin de fer a joué un rôle prédominant dans la construction industrielle — et continue de le jouer là où l'état des routes n'est pas satisfaisant ou parce que les moyens d'investissement ne permettent pas la démultiplication des engins de traction routière — je n'en tirerais pas pour autant d'arguments en faveur d'une opposition entre la route et le fer dans cette question de l'irrigation des territoires. Ce sont deux modes de transport différents, qui appellent des techniques profondément différentes, lesquelles structurent leur fonctionnement et leur économie. Et, à vouloir jouer sur le même tableau, nous allons nous opposer stérilement, sans avancer beaucoup. Pour autant, faut-il conclure que le fer est l'anti-route, ce qui reviendrait à dire, après avoir dit que la route c'est la liberté, l'instrument de l'échange, de la rencontre, etc., que le fer serait tout l'opposé — ce qui n'est pas très réjouissant pour lui ? Faut-il affirmer que, parce que la route est le moyen d'échange entre les territoires, le fer irait à l'encontre d'une structuration opportune ou satisfaisante de notre territoire ? Vous comprendrez que je ne tomberai pas dans cet excès et, plutôt que de m'appuyer sur des statistiques bien connues des personnes rassemblées autour de cette table, j'aimerais intervenir sur ce thème de manière un peu ouverte, à brûle pourpoint — et je vous prie de m'en excuser.

Je m'interrogerai donc sur trois points déjà soulevés dans cette réunion. En premier lieu, j'ai lu que la route est l'instrument d'une forme de contact positive entre les hommes, car engendrant l'échange, la rencontre, la confrontation des hommes et des cultures — et c'est effectivement un argument fort de notre débat ce soir. Outre que les voyages maritimes ont également contribué à cela, j'aurais tendance à penser qu'en ce qui concerne la route, ça l'est de moins en moins. Quand M. Dupont invoque, par exemple, les “ chemins qui sentent la noisette ”, je ne pense pas que statistiquement cela représente l'essentiel de la circulation routière aujourd'hui, dans notre pays. Ce rôle de rencontre, la route continue de le jouer, certes, et tant mieux, mais je ne suis pas sûr que si l'on fait abstraction du mode particulier d'utilisation de la route, de la vitesse, du véhicule, etc., si l'on oublie, en somme, qu'on a affaire, de plus en plus, à un ensemble de véhicules juxtaposés qui se déplacent à grande vitesse sur des axes aménagés — où l'on ne ralentit que grâce au savoir-faire de nos ingénieurs qui ont multiplié les carrefours à l'anglaise. Je ne suis pas sûr, donc, que l'on puisse réellement continuer à rester dans ce mythe de l'échange, de la rencontre. J'opposerai même à cette image le voyage en train, qui, c'est vrai, certains le regrettent, s'est peut-être un peu transformé avec les TGV ou autres trains rapides, mais qui permet de circuler tout en circulant, de rencontrer, de se réunir, de manger, etc. A rebours des déclarations précédentes, je pense donc que l'instrument de l'échange reste encore aujourd'hui le transport collectif, ce mode de transport “ confiné ”, qui permet encore le mouvement plus que l'avion.

La seconde affirmation sur laquelle je souhaite m'arrêter est celle qui dit que la liberté est indissociable de la route. Je ne contesterai pas que la route est le sommet de l'expression de la liberté individuelle. Je m'interroge cependant sur la question de savoir si notre société n'impose pas aujourd'hui, à la route, un minimum d'organisation sociale, d'organisation collective, que le fer, lui, j'en conviens, rend absolument obligatoire. On ne peut pas faire rouler un train, cela va de soi, sans une organisation, sans un réseau régenté, organisé. Un train, ça ne tourne pas à gauche, pas à droite, ça avance et ça recule, tout au plus. Il faut donc concevoir cela collectivement, et c'est effectivement un autre mode de vie en société. Mais je crois, qu'au stade de déve-



loppement où nous sommes arrivés, ce type d'organisation n'est pas à rejeter d'emblée. Enfin, il a été dit que la route est l'instrument des échanges entre territoires. Il est clair qu'on a peut-être un peu forcé la dose en faisant du train le seul instrument de développement spatial. On peut toutefois se demander, à propos des territoires urbains, si les routes structurent ces territoires de manière à les rendre plus perméables les uns aux autres ou si, au contraire, elles ne contribuent pas à leur découpage, à leur morcellement. Il ne faut pas oublier que la démultiplication des infrastructures routières — et d'infrastructures conçues non pas pour y marcher, pour y faire de la bicyclette ou y cueillir des champignons, mais pour y circuler à grande vitesse, dans un mode de déplacement, je le répète, qui est proche du transport collectif, qui consiste à s'insérer dans un flux et d'attendre que ça passe jusqu'à ce qu'on soit arriver à destination —, je me demande si la route joue son rôle d'échange entre les territoires ou si elle ne contribue pas à les morceler ? Je ne voudrais pas susciter des polémiques inutiles, mais je crois que s'il y a la place pour la flânerie dans l'existence du marcheur ou de l'automobiliste qui empruntent les chemins “ qui sentent la noisette ”, il y aussi place pour la méditation chez le voyageur qui regarde le paysage défiler sans d'autres soucis que de se laisser porter dans la rapidité et l'immobilité...

**Jean-Paul Besset**

Bien; Merci, M. Azéma. Mais, l'avion dans tout cela, M. Pinson ?

**Jean-Louis Pinson**

M. Dagognet parlait tout à l'heure d'une conquête de l'espace et du temps. Toute l'histoire de l'humanité se résume dans cette conquête, et, s'il y a un moyen de transport qui a poussé le plus loin cette conquête, c'est bien l'avion. L'avion a rétréci l'espace et accéléré le temps de manière unique et irremplaçable. On peut se rendre aux antipodes en moins de 24 heures. On traverse l'Atlantique, avec Concorde, en trois heures et demi et, quand on prend Concorde, on réalise l'exploit d'arriver en heure locale avant l'heure de départ, puisqu'on part de Paris à 11 h 00 et qu'on arrive à 8 h 30 à New York ! Songez qu'en perspective du réveillon du Nouvel An 2000, nous avons plus de 40 demandes d'affréteurs qui veulent profiter de Concorde pour faire 3, voire 4 réveillons d'affilée, en allant vers l'Ouest — en remontant le temps, en somme — et proposer, à qui le veut, un réveillon à Pékin, un autre à Moscou, un autre à Paris et un dernier à New York... C'est vous dire que, pour la conquête de l'espace et du temps, l'avion est absolument irremplaçable.

Ensuite, il convient de souligner que l'avion, son “ territoire ”, c'est le monde — le monde entier. Le transport aérien se structure en réseaux de lignes qui sont articulés autour de ce que, dans notre jargon aérien, on appelle des “ hubs ”, c'est à dire de grande plates-formes de correspondance, comme celle qu'on a construite à Roissy. Dans l'avenir, on pense qu'il y aura quatre ou cinq grandes alliances mondiales, avec une ou deux compagnies américaines, une compagnie européenne et une ou deux asiatiques, et que celles-ci vont mettre leur “ hubs ” en synergie et vont tisser autour du globe une énorme toile, un énorme réseau de transport. La comparaison qui s'impose, ici, est celle qui renvoie aux réseaux de télécommunication. Le transport aérien se structure comme un réseau de télécommunication. On retrouve la même articulation autour de noeuds d'échange. La différence tient essentiellement dans le fait qu'au lieu de transporter du “ sec ”, c'est à dire de l'information, on transporte de “ l'humide ”, c'est à dire des

hommes et des femmes — ce qui est beaucoup plus passionnant...

Le troisième élément sur lequel je veux m'arrêter, c'est que le transport aérien est également un facteur d'échange fantastique. Nous mettons en relation dans nos avions, des millions de gens, de cultures et de civilisations différentes. Vous disiez tout à l'heure, l'avion, ça va vite, on se déplace seulement. Je crois que c'est profondément faux ! Quand on prend l'avion, on a déjà un peu quitté la culture où l'on était, et on n'a pas encore rejoint la culture où l'on va. De ce point de vue, ce n'est pas une parenthèse, un sas. C'est plutôt une lisière, et c'est un dialogue entre deux cultures. Je donne un exemple. Au départ de Tokyo, pour les hommes d'affaires qui ont passé quinze jours ou trois semaines en Asie, l'avion est plus qu'un moyen de transport, car ils retrouvent déjà dans l'avion un parfum de la France, ils retrouvent le camembert sur le plateau, le journal d'Antenne 2 sur l'écran, Le Monde de la veille, le navigant qui parle français. Ils retrouvent en somme une ambiance, tout en étant encore à Tokyo, ils sont déjà un peu chez eux. En revanche, aux Japonais — qui sont la majorité de nos clients sur ces lignes là —, nous offrons un avant goût de la France, précisément l'exotisme qu'ils recherchent, tout en les laissant dans leurs habitudes et leur confort. On sert, par exemple, des sushis à la clientèle. Plusieurs de nos hôtesses sont japonaises. Les films sont doublés en japonais. Le transport joue ce rôle de médiation, de dialogue entre cultures. Et, lorsque Air France s'est posé la question de son positionnement, préoccupation incontournable de toute entreprise qui vit dans un monde totalement concurrentiel, on s'est dit qu'on s'appelait Air France — qu'on soit privatisé ou non, nous conserverons ce nom — et que, partant de là, il nous fallait jouer de notre culture de la rencontre et du dialogue. La France est au carrefour du Nord et du Sud. Air France veut mettre en exergue les valeurs du Nord : le professionnalisme, l'exactitude, le sérieux, etc., tout en offrant les qualités du sud : la convivialité, l'art de vivre, l'accueil. Je crois que cette culture dialoguante est un atout particulier de notre Compagnie.

### **Jean-Paul Besset**

Merci. Je vais demander maintenant à M. Guaino de nous dire, au nom du Plan, comment il met tout cela en musique, comment il organise cette complémentarité.

### **Henri Guaino**

Merci. Je crains de ne pouvoir répondre aussi directement à cette question, car si on arrivait à gérer la complémentarité de façon satisfaisante et optimale, cela se saurait depuis longtemps... et nous aurions résolu tous les problèmes pratiques qui nous sont posés chaque jour. Je voudrais même dire que dans ce domaine, nous aurions plutôt tendance, depuis trente ans, à régresser qu'à progresser. Aussi, vais-je revenir sur les interventions précédentes, et, en repartant d'une idée simple — compte tenu de ce que je n'ai, pour ma part, aucun réseau particulier à défendre ni à promouvoir — conduire ma réflexion, précisément, à partir du concept de réseau.. Les réseaux, évidemment, constituent aujourd'hui une question capitale, mais qui n'est pas nouvelle... Elle se pose, en réalité, depuis toujours ! Elle s'est posée à tous les Etats, à toutes les communautés, à toutes les civilisations. Elle devient peut-être un peu plus aiguë dans la nôtre, pour une raison inattendue — qui n'est pas, à mon sens, le progrès technique — plutôt par cette étrange propension de notre époque à perdre de vue l'essentiel. Je veux dire par là que, si nous nous posons cette question des réseaux avec tant d'acuité, c'est sans doute parce que nous finissons par leur accorder une importance plus grande que celle qui normalement

devrait être la leur. En effet, la question qui se pose derrière la question des réseaux, c'est évidemment, la question de l'échange, mais c'est aussi, on le perd de vue, la question de la cohésion, la question de l'unité, et c'est aussi la question de la souveraineté ! Partout, dans tous les empires, tous les royaumes, la question des réseaux a été au coeur de la question politique, avec, par exemple, les voies romaines, les postes impériales ou les chemins de fer de la Troisième République. Partout et toujours, au coeur de la politique, au coeur de la cohésion, au coeur de l'unité, au coeur de la souveraineté, la question des réseaux s'est posée. Il était clair, dans l'esprit de ceux qui organisaient ces réseaux, que ceux-ci étaient au service de quelque chose qui les dépassait, alors que nous entrons dans une époque où on a un peu l'impression que c'est la société qui se met au service des réseaux. J'ajouterais que la réflexion sur les réseaux ne doit pas se limiter aux questions de transport. C'est la même pour tous les réseaux de communication. Je suis, à cet égard, très sensible à cette initiative de la médiologie d'étendre la question des média à l'ensemble des voies de communication. La question des réseaux se pose presque exactement de la même manière pour l'usage d'Internet, pour les télécommunications, que pour le train, la route ou les voies navigables... Certes, les réseaux dans notre société moderne, comme autrefois, se superposent, s'entrecroisent, se complètent et se concurrencent parfois, mais ils ne sont pas tous de même nature. M. Dupont disait tout à l'heure, " la route, c'est la liberté ". Bien sûr, d'une certaine manière. Mais l'autoroute, ce n'est pas la route. Ou plutôt, ce n'est la route que par une facilité de langage. La rue, de même, n'est la " route " que par cette même facilité de langage. Il y a un rapport de l'homme à la route, à l'autoroute ou à la rue qui, dans les trois cas, n'est pas le même. Et il n'est évidemment pas le même entre l'autoroute et le chemin vicinal. Alors, la route, certes, c'est la liberté, mais au sens générique du terme, seulement. La route, c'est un mot qui désigne des choses bien différentes. Habitez à côté d'un échangeur autoroutier et vous n'éprouverez pas le sentiment " libérateur " de l'autoroute. Habitez à côté d'une route nationale, et vous n'éprouverez pas l'effet " libérateur " de la route nationale. Habitez dans un endroit bien desservi par des rues, des petites voies pratiques débouchant sur le grand réseau et, là, vous aurez sans doute davantage ce sentiment de " libération ". C'est la même chose, d'ailleurs, pour le train. Le TGV n'est évidemment pas le chemin de fer du plan Fressinet qui voulait relier tous les chefs lieux les uns aux autres. C'est pareil pour l'aéroport, ou pour tout autre moyen de communication.

J'entends bien les objections qu'on pourrait me faire, mais ce que je veux dire par là est qu'il y a, avant tout, une réflexion à conduire sur le concept même de réseau, et que, d'autre part, il n'y a pas à s'arrêter à une sorte de réflexion intermédiaire sur les modes de transport; à l'intérieur même des modes de transport nous avons aussi des réflexions à mener et des choix à faire, parce qu'aucun des concepts de transport dont nous parlons ne recouvre en fait quelque chose d'unique et d'homogène. A commencer d'ailleurs par le rapport que chacun entretient avec les différents modes de transport. Comme le disait quelqu'un tout à l'heure, la question des transports, le rapport que chacun entretient avec les transports n'est évidemment pas le même en zone urbaine et en zone non-urbaine — ni d'ailleurs l'analyse économique que nous pouvons appliquer à ces transports. La question de la tarification ne se pose pas du tout de la même manière dans l'interurbain et dans l'intra-urbain. Elle ne se pose pas du tout de la même manière en terme économique ni, bien sûr, en terme de valeur, parce que personne n'a à gagner, me semble-t-il, à faire éclater l'espace urbain, sauf à avoir une conception de la ville qui n'appartient pas à notre civilisation. On s'est livré, ce soir, à ce jeu amusant, normal et naturel, de

l'illustration et de la défense de chaque mode de transport, l'un par rapport à l'autre, mais en réalité, M. Bordry le disait tout à l'heure, tout se joue, en matière de transport, à la marge. Ce n'est pas parce qu'actuellement on transporte moins de marchandises par le train que par la route — ou, mieux encore, parce qu'on transporte beaucoup moins de passagers par l'avion que par la route — que le déversement de tout un pan du système de transport sur un autre ne provoquerait pas de catastrophes. La question n'est pas de savoir qui transporte le plus. La question est de savoir comment nous allons développer tel ou tel mode de transport, dans telle ou telle circonstance, et non pas d'arbitrer d'une façon générale entre la route, qui pèse très lourd, et la voie navigable, qui pèse moins... Je ne suis pas sûr que la contrainte essentielle soit la contrainte financière. La contrainte essentielle est celle de l'espace. La ressource rare, sans discussion possible, c'est l'espace, et on ne peut indéfiniment — sans risque moral, sans risque psychologique, sans risque économique — saturer l'espace, en laissant ensuite les arbitrages individuels décider de ce qui est le mieux. Il va donc falloir faire des choix, des choix collectifs. Et ces choix nous renvoient aux principes qui les commandent. Le premier est la mobilité, le second la performance économique.

La mobilité, c'est une question fondamentale dans la problématique des réseaux. Sommes-nous décidés à considérer la mobilité comme seul et unique critère d'efficacité, de performance sociale, des équipements dont nous nous dotons ? Sommes-nous décidés à faire de la vitesse d'adaptation, de la vitesse d'ajustement, la seule condition de la performance globale, de la compétitivité et de l'efficacité de notre société ? C'est oublier un peu vite qu'il arrive que l'inertie, la durée, les délais soient tout aussi importants et utiles à la performance économique que la vitesse, et que la vitesse détruit parfois davantage en économie qu'elle n'apporte de richesse. Je ne veux pas dire par là qu'il faut tout transporter avec des chars à boeufs, mais que parfois, dans la vitesse, on perd un certain nombre de choses. Il faut parfois prendre son temps, parce que l'économie réelle, ça prend du temps... L'industrie, ça prend du temps, la construction, ça prend du temps, la production, ça prend du temps — il faut du temps pour construire une autoroute. Partant de là, on voit bien ce qu'on est en train de perdre d'essentiel. Vous le disiez tout à l'heure, M. le Professeur Dagognet, nous sommes dans une société où la production ne domine plus. Mais je dirais que c'est bien dommage, et ça pose un problème, un redoutable problème à l'efficacité de notre société. Parce que transporter ce que l'on ne produit pas, ça finit par devenir un jeu particulièrement imbécile. Cela est vrai dans le domaine de l'économie, comme dans le domaine de la culture, comme dans le domaine de l'information. Je me suis fait traiter, il n'y a pas longtemps, “ d'Ayatollah de la pensée ” par un journaliste pour avoir répondu — dans une conférence de presse — à quelqu'un qui me disait qu'il fallait mettre Internet dans toutes les écoles pour permettre aux enfants, dès leur plus jeune âge, d'accéder à l'information du monde entier, qu'il me semblait, en tout cas pour ce qui concerne la formation de base à l'école primaire, que l'école devait continuer à promouvoir la culture de l'écrit et le lieu où se forme la pensée, l'autonomie de la personne, où l'on donne à l'enfant des structures intellectuelles suffisantes pour pouvoir tirer quelque chose, un jour, de ces instruments et de cet accès à l'information. Croyez-vous qu'en ayant affaire à des gens qui ne savent plus penser, on pourra tirer quelque chose de l'accès à toute l'information du monde ? Bien évidemment non. On va arriver à une situation bien connue dans beaucoup de milieux intellectuels où l'on finit par ne plus définir son programme de recherche et le champ de sa réflexion que par rapport aux données disponibles. On ne définit pas sa recherche pour ensuite essayer d'aller trouver les données !

On regarde ce qui est disponible et on se dit, “ là-dedans, sur quoi vais-je bien pouvoir réfléchir ? ”. Curieuse dérive de la pensée, pour une époque qui se croit tellement intelligente, et qui nous pose un véritable défi.

Donc, le défi de la production par rapport aux réseaux, par rapport à l'échange — qu'il s'agisse de la production industrielle, de la production culturelle ou de la production des idées — est au coeur de cette réflexion qui, il faut le souligner, dépasse largement la question de la performance économique. J'ai la plus grande vénération pour le calcul économique, mais je crois qu'on finit par faire dire au calcul économique ce qu'il ne dit pas et lui faire trancher des questions auxquelles il n'a strictement aucune réponse. Evidemment, les gens qui ont fondé le calcul économique le savaient. Les gens qui l'utilisent le savent parfois un peu moins... M. Bordry disait, fort justement : “ il faut gérer l'eau ; elle est là ”. Il y a un grand principe dans le calcul économique, c'est que celui-ci doit permettre de gérer au mieux ce qui existe. Un certain nombre de gens s'obstinent à vouloir faire entrer, dans la tarification des infrastructures, le coût de construction de ces infrastructures, par exemple, l'amortissement de la dette qui a permis de la financer. C'est absurde. L'infrastructure est là ! Dès lors qu'on inclut, dans la tarification, son coût, on en diminue l'intérêt social, on empêche une bonne allocation des ressources. Que dit le calcul économique ? Il dit qu'on ne devrait tarifier les infrastructures publiques que lorsqu'elles sont au bord de la saturation. Quand il n'y a pas saturation, on a au contraire intérêt à les utiliser le plus intensément possible. Méfions-nous donc de ce qu'on fait dire au calcul économique, au nom d'une rationalité qui n'a plus rien de rationnel et devient parfaitement déraisonnable. Il faut, évidemment, élargir les critères d'appréciation. Il ne s'agit pas de ne prendre en compte que le critère de la rentabilité, même de la rentabilité à long terme, et même dirais-je de la rentabilité sociale. Le problème va bien au delà : il faut internaliser les externalités, et il y a des choses qui ne sont pas quantifiables du tout, et qu'il ne faut pas forcément chercher à quantifier. Enfin, au delà, il y a l'éthique, il y a l'esthétique, et il y a tout simplement l'idée qu'on se fait de la société dans laquelle on vit, qui ne peut pas être simplement “ mise ” au marché — même si le marché est très important. Le marché ne peut pas décider seul du visage de la France, pas plus que de n'importe quelle autre société. La cohérence ne nous sera pas donnée simplement par le jeu du marché, par le calcul économique. Elle nous sera donnée par le système de valeurs au nom duquel nous déciderons de faire tel ou tel système de transport, tel ou tel système de communication, et au nom duquel nous organiserons la manière de nous en servir. Tout cela, en réalité, est la prérogative du politique, qui est tout de même, au fond, la réintroduction de l'humain dans la décision sociale. Je sais que Régis Debray n'aime pas beaucoup Venise, mais pourtant que pouvait-il y avoir de plus irrationnel, au fond, que Venise ou que les Pays-Bas ? Que pouvait-il y avoir de plus irrationnel qu'une cité sur pilotis ou des polders ? Et pourtant, quel calcul plus extraordinairement rationnel dans la durée et quel calcul plus performant que ceux qui ont conduit à ces choix là ! Si l'on pouvait au moins méditer sur ce type d'exemples, nous sauverions peut-être quelque chose de la civilisation face à une barbarie qui peut prendre parfois le visage de la technique...

**Jean-Paul Besset**

C'est au gouvernement d'arbitrer ! M. Breuil...

## Pierre Breuil

Non, non, le gouvernement n'a pas envie d'arbitrer. Il a envie d'abord de répondre à M. Guaino! Pour lui dire, dans le fond, que je ne suis pas d'accord avec tout ce qu'il a dit. Je ne suis pas convaincu, tout d'abord, du progrès de la barbarie, et je ne crois pas non plus à l'idée d'une dérive de la pensée — sans quoi nous ne serions pas réunis ici ce soir. D'ailleurs, nous n'aurions pas même les derniers *Cahiers de médiologie* en main... De façon plus précise, je suis en désaccord avec lui sur deux points. D'abord, je ne crois pas du tout à la rareté de l'espace. C'est une vision " d'allemand ". C'est une vision de pays en déclin démographique. C'est une vision de pays très urbain et surpeuplé. Or, nous sommes plutôt un pays " sous-peuplé ". Je ne crois donc pas du tout à la rareté de l'espace. Je crois au contraire qu'une des chances de la France, c'est son espace rural. J'ai été préfet et sous-préfet autrefois, et je ne le ressens pas du tout comme un inconvénient. Je le ressens comme un atout d'avenir et comme un moyen de développement et un moyen de mieux vivre. C'est la même chose en matière aérienne. On a toujours dit que l'espace aérien était encombré. Ce n'est pas exact. C'est même carrément une plaisanterie. Regardez au-dessus de vos têtes ! L'outil de gestion de l'espace aérien est quelque fois insuffisant, mais l'espace aérien n'est pas encombré — et il est géré de manière absolument sûre, et, en plus, avec des mobiles qui ne peuvent pas freiner ! Donc, je le répète, il est inexact de dire que l'espace aérien est encombré. L'espace rural, terrestre, quant à lui, est abondant. Peut-être même surabondant, parfois. Il nous donne une liberté d'imagination et de dessein dans nos prévisions d'infrastructures, beaucoup plus large que dans d'autres pays...

Deuxième assertion avec laquelle je ne suis pas d'accord — et je vais par là nourrir la discussion... M. Guaino a dit que transporter ce que l'on ne produisait pas était absurde. Pas du tout ! Transporter ce que l'on ne produit pas est un facteur de richesse économique. Comment croyez-vous que nous soyons, je crois, le deuxième exportateur mondial de services ? Parce qu'on transporte beaucoup de choses qu'on ne produit pas : du fret, des passagers. Une partie de notre commerce extérieur est transporté par notre flotte de commerce, contrairement à ce qu'on croit. Pourquoi ne pas transporter également le commerce extérieur de l'Europe en plus ? On serait sûr au moins qu'il y aurait un renouveau de la marine marchande. De même, transporter les touristes qui viennent chez nous, alors qu'on est la première destination touristique mondiale, est facteur de richesse. Le tourisme rapporte deux fois plus au pays que la vente des Airbus ! En plus, chaque dépense touristique en France d'un étranger représente à 65 % de l'emploi ! Je le répète donc, c'est très intelligent de transporter ce qu'on ne produit pas, et il faut que la France soit un grand pays transporteur et soit brillante, conformément à son passé, d'ailleurs, pour transporter à la fois dans les Airbus, dans les TGV et dans les voitures — françaises ou non — et pourquoi pas... par la voie d'eau ! Voilà ce que je voulais dire. Je crois que votre vision, M. Guaino, est pessimiste et, pardonnez-moi, un peu craintive. Je vois que vous bouillez d'impatience de me répondre, mais la salle, je crois, nous donnera aussi son point de vue...

Ensuite, je voudrais également répondre à la question initiale de M. Dagognet : " est-ce que tout cela ne donne pas un peu l'impression d'une prolifération désordonnée et coûteuse et, si c'est le cas, comment l'éviter ? ". Bien sûr, ce n'est pas le représentant du ministre de l'Équipement, qui fait à la fois les ports, les aéroports, les routes et les autoroutes — et pas non plus celui qui s'occupe également des mobiles, aussi bien des transports terrestres que maritimes ou aériens, individuels ou collectifs — ce n'est donc pas le représentant du ministre qui

va vous dire : “ les enfants, on a choisi, c'est tel mode qui aura la priorité ! ”. Non, évidemment. Alors comment peut-on répondre aux éventuelles contradictions, aux risques de gaspillage ? Je crois que le fondement est philosophique et qu'il est fondé sur les valeurs de la société, au premier rang desquelles la liberté d'aller et de venir... C'est vrai qu'à travers la question des modes de transport, nous gérons, sans nous en rendre compte, un des droits de l'homme. C'est je crois, la conception républicaine, révolutionnaire, qui doit nous inspirer. Comment assurer la liberté d'aller et venir ? Voilà pourquoi M. Dupont n'avait pas tout à fait tort, tout à l'heure : c'est l'image du départ au volant de sa voiture pour le bord de mer ou pour l'étranger, c'est cette image qui a été la plus forte et qui a provoqué la destruction des murs à l'Est, avec probablement la circulation des images. Je crois que c'est cela qui a provoqué l'écroulement du bloc soviétique. C'est la vision d'une société dans laquelle, à tort ou à raison, la voiture était perçue comme un symbole de choix individuel, de choix familial, de liberté de déplacement, de liberté de sortir — y compris de son pays. Et, deuxièmement, dans le choix du mode de transport, si l'on veut faire correctement son travail de ministre, il faut se dire qu'il n'est pas fondé sur un dessin de réseau fait par des technocrates ou réclamé par des politiques, mais qu'il est fondé sur des choix individuels, familiaux, entrepreneuriaux, sur le choix des modes de transport dont ont besoin les gens — ou pour se déplacer ou pour leurs affaires ou pour leurs loisirs. Je crois que c'est cela qu'il nous faut prendre en compte pour essayer de déterminer les bons choix — et je conviens que ce n'est pas facile et que cela mérite d'entrer dans les détails. Dans une société libérale et démocratique, on regarde les droits fondamentaux des citoyens, et ensuite on se tourne, pardonnez-moi de le dire, ensuite on se tourne, quand même, vers le marché. On vient écouter le marché. J'ai parlé tout à l'heure de choix entrepreneuriaux. Les gens ont compris que s'il voulaient travailler en usine à flux tendus, il valait mieux que leurs marchandises arrivent par camion. Je suis désolé, les trains n'arriveront jamais à la porte de chaque entreprise, ou alors, avec quel coût d'infrastructures. Disons que la question est : “ comment éviter la prolifération désordonnée, ou qui peut apparaître comme désordonnée et coûteuse ? ”

Je crois que la première réponse est d'écouter le marché, c'est à dire les vœux, les désirs, ce que demandent les gens — avec les pauvres moyens que nous avons de le connaître. Sachez, toutefois, qu'on réalise des schémas directeurs sectoriels — tout comme M. Guaino fait un schéma directeur général — et voilà les hypothèses que nous avons retenus pour les quinze années à venir. Sur la route, on pense que le trafic voyageurs devrait croître de 2,5 % par an. Cela représente, au passage, un rythme deux fois moindre que durant les 20 ans précédents. Pour le fer, on pense que la croissance sera de 1,8 % par an — à condition, au surplus, que la modernisation de l'entreprise s'accomplisse. Pour l'aérien, on table sur 3,5 %, mais cela me paraît faible personnellement. C'est une vision de marché intérieur. Au niveau mondial, les données IATA [International Air Transport Association] parlent de 6 ou 7 % de croissance, et lorsqu'on regarde des lignes que je connais bien, les lignes de l'Outremer, on constate que depuis 10 ans — c'est à dire depuis la fin du monopole d'Air France — le trafic s'est accru chaque année de 10 % par an. Voilà pourquoi, je crois donc qu'il faut écouter le marché, et que c'est la façon principale d'établir une programmation. De quoi les gens ont-ils besoin, ou envie ? Voilà les questions qu'il faut se poser, et il faut savoir également si l'on peut le prévoir à moyen terme, sans trop se tromper. Je crois, pour ma part, que oui. Certes, vous me dites, M. Guaino, qu'il ne s'agit que de prévisions et qu'il nous faut les compléter. Alors, comment compléter ces

prévisions ? Je crois que la première façon est de replacer le marché — intérieur, en l'occurrence — qu'on vient essayer d'écouter, d'ausculter, dans le monde, et en particulier dans l'Europe occidentale. Dans le monde d'abord. M. Pinson nous a dit que la vision d'un grand opérateur est une vision mondiale. Il n'y a rien à ajouter — il fait sa programmation tout seul — sauf pour nous, à prévoir — et c'est une priorité du ministère de l'Équipement — une extension de Roissy. Nous sommes la première plate-forme d'accueil continental, mais nous sommes la deuxième par rapport à Londres. Nous voudrions bien au moins rester la première ou pourquoi pas prendre la place de Londres. Nous voulons, en somme, avoir un “ hub ”, une plate-forme, de niveau international, c'est à dire devenir une porte — française — d'accès au continent. C'est une ambition légitime. Nous y mettrons l'argent et la force de conviction nécessaires pour la réaliser, alors que, je vous le rappelle, cette objectif a été manqué depuis deux ou trois gouvernements. Il s'agit ensuite, de se restituer dans l'Europe occidentale. Gagner Strasbourg en moins de deux heures grâce au TGV Est n'est pas tellement intéressant. Par contre, si l'on va jusqu'à Munich, Vienne ou Budapest, là c'est intéressant. Et là, on peut faire de la programmation. Troisièmement, il faut prendre en compte nos visions de l'aménagement du territoire national et puis, je dirais qu'il faudrait prévoir pas seulement des juxtapositions d'infrastructures, mais également quelques coordinations. En matière de juxtapositions, je voudrais vous dire que nous sommes les seuls au monde à savoir relier un système de courrier transatlantique, transcontinental, aérien à un système de moyen courrier ferroviaire, par la juxtaposition de deux gares à Roissy. Nous sommes le seul pays à réaliser cela — ce qui ne veut pas dire que nous sachions complètement le faire fonctionner... Comment ensuite régler cette question de complémentarité ou de concurrence ? En s'efforçant de faire payer, chaque fois que cela est possible, les infrastructures par les usagers et non par les contribuables ? En période de pénurie des investissements publics, c'est une des règles qui doit guider la programmation. Le jour où l'usager du rail paiera son infrastructure avec son billet de train, alors tout le monde voyagera dans les mêmes conditions et rejoindra ainsi le voyageur routier et le voyageur aérien, qui paie déjà son infrastructure avec son billet. Voilà, j'en ai terminé.

### **Jean-Paul Besset**

Nous allons recommencer un tour de table, pour recueillir les observations des uns et des autres. Et nous allons essayer de le faire méthodiquement, car on sent bien que chacun bout d'impatience et entend répondre à M. Breuil. Je vous propose d'éclairer d'abord le désaccord — un peu surprenant — intervenu entre M. Guaino et M. Breuil, sur la rareté de l'espace. De deux choses l'une : ou il a de l'espace pour construire des réseaux, ou l'espace est rare — comme le dit M. Guaino. J'aimerais avoir l'avis des différents protagonistes, des différents gestionnaires de l'espace. M. Bordry peut-être ?

### **François Bordry**

Je crois qu'il n'y a pas forcément désaccord : il y a de l'espace, sauf à chaque bout ! C'est le problème. Dans Paris, je veux bien qu'on construise des routes supplémentaires et des autoroutes supplémentaires, mais je pense tout de même que faire entrer le sable par bateau pour construire un immeuble au pied de la tour Eiffel, dans le 7ème arrondissement, c'est quand même plus commode que de construire une route nouvelle... Tout à l'heure, je parlais de la Vallée du Rhône. On a effectivement besoin de transports entre les grandes agglomérations,



mais je ne suis pas sûr que, dans des couloirs comme la Vallée du Rhône, on puisse créer facilement encore une infrastructure supplémentaire. C'est vrai qu'on peut passer par les Alpes, où on détruira sans doute autre chose, ou passer par le Massif Central, mais, moi qui suis un élu du sud de la région parisienne, c'est vrai qu'il a de la place chez moi, mais je peux vous dire qu'on en a un peu marre de voir passer des TGV et des autoroutes, qui ne s'arrêtent évidemment pas là, et qui sont un peu gênante...

### **Henri Guaino**

Ecoutez, je crois qu'il n'y a pas de désaccord du tout. A propos de la rareté, je n'ai pas parlé de saturation... Mais l'espace est techniquement rare, parce qu'on est obligé d'arbitrer, on ne peut pas occuper indéfiniment l'espace, parce qu'il y a des gens, comme dit M. Bordry, pour qui l'espace a une valeur — quel que soit d'ailleurs l'endroit où l'on veut construire. Donc, il n'y a pas du tout... de contradiction, et je ne comprends pas pourquoi on a déclenché une polémique à ce propos. Il n'y a pas du tout matière à débat.

### **Jean-Paul Besset**

Très bien. M. Dupont, du point de vue de la rareté de l'espace, pour vous, qu'en est-il ? L'espace est-il largement ouvert, largement disponible ?

### **Alain Dupont**

Bien sûr, l'espace est largement ouvert, disponible, mais au fur et à mesure que l'urbanisme, d'une certaine façon, envahit un territoire, il y a des tas de façons de résoudre le problème. La preuve, il n'y a qu'à faire des autoroutes souterraines... et vous n'aurez strictement aucun problème. Et puis, il est bien évident que plus vous prenez de voies pour faire circuler les vélos, et plus il vous faudra bien à un moment donné, de toute façon, ouvrir de nouvelles voies pour permettre la circulation des marchandises... Le problème est que plus le phénomène de concentration urbaine se posera — et c'est un phénomène mondial qui n'est pas propre à la France — et plus il nous faudra trouver de solutions. Comment amener les marchandises, comment nourrir les villes, etc. ? Donc, je ne me pose absolument pas le problème de l'espace en France. Nous n'avons pas de problème d'espace dans notre pays et nous pouvons continuer de construire. Il y a des modalités techniques à trouver et je voudrais simplement dire, au passage, que — comme je l'ai dit tout à l'heure —, je ne m'opposais à aucun autre mode de transport. Je n'ai aucune opposition, ni au rail, ni à l'eau, ni à l'avion. Je constate simplement une chose : les marchandises se transportent de plus en plus par route et de moins en moins par la rail, par la voie d'eau, etc. C'est un constat. Ce n'est pas moi qui l'invente. Et vous n'avez qu'à vous référer à ce qui s'est dit à Bruxelles, la semaine dernière, où l'on a fait ni plus ni moins le constat que, d'après un document paru en juillet, les prévisions sont très pessimistes en matière de transport ferroviaire. Selon ce rapport, la part du rail a chuté de 31 % de part de marché en 1970, à 15 % en 1994. La part de la route, elle, est passée de 49 % à plus de 71 %. Je ne fais donc ici qu'un constat. D'autre part, en ce qui concerne les villes, je ne suis absolument pas opposé aux transports en commun, au contraire. Je constate qu'actuellement le transport en commun se développe dans toutes les villes de province — partout, il y a des projets. Paris est devenue une ville où il y aura des autoroutes souterraines dans moins de 10 ans. La preuve ? A 14, qui vient d'être fait, est un véritable succès. Vous avez déjà plus de 12 000 véhicules par jour. Moi, je

n'ai pas de solution pour revenir à la diligence. Je ne suis pas contre le fait de revenir au transport sur la Seine. Qu'on fasse des autobus sur la Seine ! Mais pourquoi l'autobus sur la Seine ne marche pas ? Pourquoi ? Je ne suis absolument pas contre les canaux, le transport de sable par la Seine, etc., je proposerais simplement que tous les chantiers de la région parisienne accourent sur la Seine pour décharger les gravats et repartent sur les chantiers avec les matériaux de construction. Vous verrez alors que la Seine sera encombrée et qu'on ralentira l'économie d'une sérieuse façon.

### **Jean-Paul Besset**

Quand on vous écoute, M. Dupont, on a l'impression — et je reviens sur ce que disait M. Breuil tout à l'heure — on a l'impression que le marché a répondu, qu'il a tranché, et qu'il a tranché “ camion ”, qu'il a tranché “ automobile ”. On a l'impression qu'il répond de manière monolithique parce que le camion, c'est le flux tendu. Pourtant je crois que du côté de la SNCF, on peut assurer du flux tendu, on peut assurer de la vitesse, on peut assurer de la rentabilité, de l'efficacité économique.

### **David Azéma**

Je ne suis pas venu avec des chiffres, mais il est vrai que ce qui est dit à propos des pertes de part de marché est incontestable. Je sais aussi qu'il existe certains pays — et en particulier un pays qui n'est pas un modèle d'économie dirigiste qui s'appelle les Etats-Unis — dans lesquels, à ma connaissance, les transports de fret par voies ferrées ont gagné des parts de marché. Il n'y a donc pas de fatalité, et cela ne s'explique pas uniquement par les distances, car une grosse partie du trafic se fait dans l'espace situé entre les Grands Lacs et la côte Est — c'est à dire une région comparable, grosso modo, à l'Europe. Les dimensions du continent nord américain ne peuvent donc être invoquées comme justification de cet essor. Il n'y a donc pas de fatalité géographique, il n'y a pas non plus de lois du marché qui imposent de passer du rail à la route. J'en veux pour preuve que dans ce pays, c'est le marché et uniquement lui, qui a maintenu des parts de marché importantes au fret ferroviaire. Donc, nous expliquer que c'est le marché qui pousse à la route, c'est oublier que l'essentiel des investissements routiers — à commencer par les autoroutes urbaines (l'exemple de l'A 14, tunnel payant, est une rareté dans le monde urbain français) — c'est oublier, disais-je, que la plupart des investissements, à commencer par tout ce qui contourne la région parisienne, comme le Périphérique, sont des investissements financés, construits, entretenus par les contribuables ! Ce n'est pas le “ marché ” qui a mis en place le réseau routier. Alors, on va m'expliquer que l'élasticité du marché à la taxation des carburants est telle qu'on peut ensuite justifier que c'est ce paiement des carburants qui a indirectement payé ces infrastructures. Mais, moi, je ne sais pas, dans l'univers budgétaire d'un Etat, si ce qu'on a prélevé sur les cigarettes sert à soigner les fumeurs, si ce qu'on a prélevé sur l'essence a servi à financer des hospices ou à financer des routes... C'est une taxe parmi d'autres. Elle n'a pas nécessairement vocation à financer le réseau routier. C'est d'ailleurs une des grandeurs de l'imposition que de permettre des redistributions, des choix politiques nationaux. Dans le cas contraire, on serait dans des budgets annexes généralisés et chacun paierait lui-même son propre développement pour son propre secteur. Il ne faut pas entendre par là — et je sais que je fais un petit peu le jeu de cette table ronde en défendant “ mon bout de gras ”, ça anime le débat — que j'ignore que la route — et je l'ai déjà dit à certains qui sont dans cette salle — que

la route donc, on ne peut s'en passer. Je sais bien que les cheminots qui partent en vacances, et alors même qu'ils bénéficient de tarifs très avantageux sur le rail, préfèrent prendre leur voiture, quand il s'agit d'aller tous les jours à la plage avec quatre mômes, une planche de surf ou une planche à voile et trois bouées... Je sais que la voiture permet des choses que ne permet pas le train. Je ne le nierai pas. Mais, de là à dire qu'il y a une sorte de fatalité à la domination de la route et, surtout, un renoncement du politique à essayer d'équilibrer les rapports entre les modes de transport, en particulier dans le domaine des marchandises, où je ne vois pas en quoi la route est l'instrument de l'exercice d'une liberté individuelle fondamentale. Je veux bien reconnaître que la liberté d'aller et venir s'applique aux individus et que la route en est un des vecteurs. J'ai beaucoup plus de mal à recevoir ce discours en matière de marchandises. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une entrave à la liberté du commerce et de l'industrie que de faire en sorte qu'on régule un peu mieux qu'aujourd'hui les flux de marchandises entre les routes, les voies navigables ou le rail.

### **Jean-Paul Besset**

Pour une précision, M. Breuil

### **Pierre Breuil**

Effectivement, pourquoi chacun paierait son infrastructure ? Moi, je suis d'accord... si on peut faire autrement, si le contribuable peut continuer à payer, qu'il continue et, dans ce cas, ce seront effectivement les commissaires au Plan ou ceux qui font les schémas directeurs qui traceront les réseaux. Si l'on se dit que tel réseau très lourd va être payé, au moins en partie, par l'utilisateur, on est obligé de faire des calculs de fréquentation, de ne pas se tromper... La question est de savoir ce que l'on veut faire aujourd'hui, si l'on veut poursuivre l'effort, et si l'on considère effectivement que l'effort d'équipement du pays doit être poursuivi. Y a-t-il vraiment beaucoup d'autres méthodes et ne faut-il pas faire un effort de contraction des dépenses publiques et d'allègement de l'impôt, par ailleurs ? Il ne s'agit pas d'une problématique idéologique. Aujourd'hui, il s'agit de savoir comment faire autrement ? Reconnaissez que si les trains payaient des péages chaque fois qu'ils passaient sur un réseau ferré — lequel a été construit par le contribuable — ou, du moins, sur les liaisons jugées rentables, reconnaissez que nous n'aurions plus cet assommant débat sur le caractère loyal ou non de la concurrence entre les différents modes de transport. Ce que je veux dire, c'est que les routiers, à mon avis, paient leur part et, que pour tout dire, ils sont même rançonnés par l'Etat pour payer d'autres choses. C'est mon sentiment. Je ne peux pas le démontrer, mais je crois qu'à travers la TIPP, les péages et la taxe qu'ils paient sur les péages pour faire d'autres ouvrages — et ça c'est très discutable — c'est-à-dire que moins ils paient des redevances d'usage ou d'infrastructures, plus on transforme ces systèmes en systèmes collecteurs d'impôts, et plus, effectivement, on met en danger le système lui-même... Alors, pourquoi le chemin de fer aux Etats-Unis est-il rentable en matière de fret ? Je crois que vous connaissez bien la réponse : ils n'ont pas le statut du cheminot, n'est-ce pas, et emploient trois fois moins de personnes que nous lorsqu'ils font du fret !

### **David Azéma**

Je ne pense pas que ce soit la seule des raisons. Cela constitue certainement un élément, comme le “ statut ” des routiers, qui a conduit les routes de France à être bloquées pendant

trois semaines, n'est pas pour rien dans la compétitivité de la route. C'est clair — en tout cas, pour ce qui est du non-respect d'un certain nombre de conditions techniques ou sociales. Mais, nous n'avions pas là un débat sur l'organisation sociale que nous avons historiquement retenue dans notre pays, et dont le ministre des Transports, lui-même, au Parlement, a répété combien il y était attaché — car c'est un élément de la cohésion sociale de notre pays que le statut des cheminots. Le gouvernement a rappelé avec beaucoup de force, l'année dernière, combien il était attaché au statut des cheminots, combien il comptait préserver ses services publics dans leur essence et tous les acquis qui s'y rattachent. On nous a expliqué que l'élément de la liberté, c'est la route. Durant la grève des routiers, personne ne vous a empêché de prendre le train...

### **Jean-Paul Besset**

M. de la Route, vous voulez ajouter quelque chose ?

### **Alain Dupont**

Je ne pense pas que l'on ait à s'opposer de façon trop exagérée. A partir du moment où tout le monde est démocrate, il n'y a strictement aucun problème, tout le monde pourra s'exprimer. Je voudrais simplement dire que le rail a perdu un certain nombre de choses au cours des dernières années, compte tenu simplement de l'évolution de l'aviation, de l'automobile et du réseau. C'est tout. C'est indéniable. Il est bien évident que de ne pas utiliser ces infrastructures et de ne pas chercher la meilleure façon de les utiliser serait aussi une erreur. Je crois que le rail sera obligé de trouver sa vraie place dans l'économie, comme la route, comme l'avion et comme les voies navigables. Il est indéniable que les voies navigables ont perdu aussi dans les années passées, un certain nombre de transports. Et si vous regardez les tonnages transportés, il est bien évident que la route l'emporte. De toute façon la route est tellement incontournable que je ne voudrais pas qu'elle soit vilipendée sous prétexte que le rail a quelques difficultés ou que l'avion a quelques difficultés ou que quelques compagnies ont quelques difficultés. Le gros avantage de la route est qu'il n'y a pas de monopole sur la route, tout le monde peut aller et venir à sa guise : elle est à la merci de tout le monde. Juste pour revenir sur l'A 14, cette fameuse autoroute qui vient d'être ouverte où transitent 12 000 véhicules par jour, je voudrais simplement dire que les 12 000 personnes qui la prennent tous les jours sont particulièrement heureuses et ceux qui ne la prennent pas, et qui prennent maintenant l'autoroute de l'Ouest, ont gagné à peu près 20 à 25 minutes de bouchon le matin, et sont heureux aussi. Donc, vous voyez qu'il ne faut pas opposer ceux qui paient 30 F à ceux qui ne paient pas, car, finalement, ceux qui paient 30 F ont fait gagner énormément de temps à ceux qui ne paient pas.

### **Jean-Paul Besset**

Le dernier mot de M. Bordry

### **François Bordry**

Pas le dernier mot, j'espère. Analyser les besoins de la clientèle : P. Breuil en parlait et il a raison. Le seul problème est que souvent, ce ne sont pas ceux qui réclament qui en bénéficient. En réalité, les autoroutes, c'est très facile quand on fait du trafic de voyageurs — les trains, c'est pareil — de réclamer une autoroute, de faire pression pour une autoroute, et après ce sont les camions qu'on y met, et il y a saturation de l'autoroute. Et ce sont en fait les voitures qui

paient pour les camions, d'une certaine manière. Restons dans le domaine des marchandises. Que demande le chargeur, l'industriel ? On voit qu'il a bien besoin d'une régulation. Le chargeur, lui, primo, il veut le choix. Il veut ne pas être bloqué un jour par la grève du train — dans ce cas, il veut pouvoir partir par la route. S'il a accès au canal, il veut pouvoir passer par le canal. Il faut voir jusqu'à quel point les blocages de notre sociétés font qu'il faut lui offrir des choix de manière à ce qu'il ne soit pas l'otage d'un mode de transport ou d'un autre. Mais le chargeur, si vous raisonnez encore un peu plus loin, il ne faut pas trop, non plus, lui demander son avis. Il faut une autorité régulatrice comme le ministère. Si vous lui demandez son avis, pourquoi il veut un embranchement de chemin de fer, pourquoi il veut qu'on drague, parfois, ou qu'on ait un embranchement de canal ? C'est pour faire baisser les prix de l'autre mode de transport beaucoup plus que pour utiliser le votre !... Effectivement, toute la difficulté dans cette affaire, c'est que quand sur un canal, sur la Saône, par exemple, je mets de l'argent public — enfin de l'argent récolté par une taxe sur les usagers de l'eau, mais c'est quand même de l'argent public — pour draguer un bout de canal pour permettre à un silo d'avoir accès au grand gabarit sur la Saône et exporter les grains de Bourgogne vers Marseille, tout à coup, huit jours après, la SNCF arrive et dit “ finalement des trains complets, je ne pouvais les faire la semaine dernière, mais maintenant, je peux, et pour les tarifs... — parce que la difficulté d'établir les tarifs et les prix de revient des modes de transport, c'est un vrai sujet aussi —, pour les tarifs, donc, on s'alignera 10 % ou 20 % en dessous du bateau ”. Face à une telle situation, et quand on sait qu'il y a des déficits d'argent public des deux côtés, on n'a pas de mal à admettre qu'il faut une autorité régulatrice qui dise dans quel cas la concurrence est normale, et contribue à l'émulation, et dans quel cas la concurrence entraîne un gaspillage de l'argent public.

### **Jean-Paul Besset**

La régulation du marché, c'est vous M. Guaino !

### **Henri Guaino**

Certes. Je crois que le débat qu'on vient d'avoir sur la tarification, comme sur la régulation par le marché, montre bien qu'il n'y a pas de solution simple. Il ne suffit pas de trouver la tarification optimale qui permettrait de tout résoudre. Elle n'existe pas. Et c'est bien la raison pour laquelle on est obligé, à un moment, de faire intervenir d'autres dimensions et d'autres choix dans les décisions qu'on prend, d'autres critères que simplement le critère économique. Le calcul économique, encore une fois, ne permet pas de résoudre de façon définitive ce problème.

Deuxièmement, dans cette affaire, je préfère dire qu'on va s'intéresser aux besoins des gens plutôt que de parler du marché, parce que le marché renvoie à l'ajustement automatique de l'offre et de la demande. J'ai été très sensible à ce que disait M. Azéma tout à l'heure : il faut s'intéresser aux besoins. Et le marché ne nous informe pas beaucoup. Il ne nous dit rien sur ce que va être la demande, d'autant que l'offre influence la demande. En fonction de la manière dont on conçoit l'offre, on fait évoluer la demande. On peut rentabiliser certaines lignes de chemins de fer si on change les conditions de l'offre. Il y a une telle imbrication, une telle interdépendance entre l'offre et la demande qu'il faut à la fois regarder ce que sont les besoins des gens et avoir des stratégies de production pour essayer d'améliorer l'offre et de faire bouger la demande.

Troisième remarque, toujours autour de cette idée de l'offre et de la demande. Il faut veiller

dans toutes les réflexions que nous aurons à l'avenir à bien comprendre ce que c'est qu'un effet de réseau — M. Bordry le suggérait tout à l'heure à propos des branchements et de la concurrence entre les modes — et surtout, il faut qu'un réseau reste un réseau. Il faut bien comprendre qu'on ne peut pas amputer indéfiniment un réseau qui finirait par ne plus en être un, sans mettre en péril la rentabilité même des lignes qui semblent — je dis bien qui semblent — être entables par elles-mêmes. Ce serait oublier les complémentarités très fortes qu'il y a dans un réseau. C'est vrai pour Air France comme pour la SNCF et les autoroutes. Si le réseau n'est pas assez grand, les ruptures de charge provoquent une destruction de l'effet de réseau, y compris sur les lignes qui paraissaient rentables par elles même. Je réponds, enfin, à la deuxième objection de M. Breuil sur la production et je m'arrête là. Bien entendu, je n'ai pas voulu dire qu'il fallait éliminer le métier de transporteur ni même cette spécialisation dans les services que vous évoquiez, quand j'ai parlé de transporter sans produire. Je posais une question de civilisation dans son ensemble. Je disais qu'il faut bien quelque part produire quand on veut transporter. Quand on transporte des images, il faut qu'on produise des images, quand on transporte des programmes, il faut qu'on produise des programmes. Et si l'on veut aller un peu plus loin, on peut dire que le développement économique ne se fera jamais exclusivement à partir du service. Pendant le débat national sur l'aménagement du territoire, chacun disait : “ ma région est au carrefour de l'Europe et elle doit être une plate forme d'échanges ”. Il est clair que lorsque vous aurez des carrefours partout, vous ne serez pas plus riches pour autant !

### **Jean-Paul Besset**

Avant de donner la parole à la salle, M. Dagognet va peut-être démêler un peu l'écheveau du réseau ?...

### **François Dagognet**

Ecoutez, j'ai un avantage : je ne vends ni avion, ni TGV, ni canal, rien. Je ne suis qu'un philosophe ! Je me permettrai très brièvement une ou deux remarques. D'abord, je suis un peu surpris de l'abus sémantique euphorisant du mot réseau. Parce que, pour moi, un réseau c'est quand tous les points d'un ensemble peuvent être reliés les uns aux autres. Par exemple, on peut parler légitimement d'un réseau artériel, parce qu'aucune cellule du corps n'est privée des moyens par lesquels elle est en communication avec les autres. Alors, la SNCF peut-elle dire qu'elle est un réseau ? Non. D'autant plus que — la malheureuse — elle ose fermer les lignes déficitaires, cessant ainsi d'être un service public, c'est à dire chargée d'irriguer tous les lieux. D'ailleurs, M. Azéma m'a un peu choqué quand il nous a fait sa vision poétique du TGV où l'on échange, où l'on déjeune, alors qu'il y a véritablement des lieux où, précisément, il n'y a plus de train, plus rien. C'est assez choquant, mais enfin je ne veux pas rallumer la mèche... Pour moi, il n'y a qu'un véritable réseau, c'est le réseau routier, parce qu'avec lui, il n'y a aucun point de l'espace qui ne soit relié aux autres. Le moindre champ, la moindre parcelle, le moindre village, etc., est enserré dans un réticulum et peut communiquer dans toutes les directions avec tous les autres. La formule est vraie : “ tous les chemins mènent à Rome ”. On ne peut pas en dire autant des voies de chemin de fer, des canaux, etc., alors qu'avec la route, tout est possible... En tout cas, s'il est difficile de voyager, le plus grand voyageur — c'était Jules Verne — est resté sur place, et il a fait le tour du monde dans toutes les directions. Je dirais donc que tous les espoirs sont permis.

**Jean-Paul Besset**

Si vous le voulez bien, les intervenants sont à votre disposition.

**Premier intervenant**

En premier lieu, je crois pouvoir dire que les infrastructures autoroutières, en site neuf, ne sont pas des apports écologiques d'une grande qualité. Je ne voudrais pas que vous preniez cela pour une attaque personnelle, mais le côté tout à fait totalitaire du lobby routier et autoroutier, dont vous êtes ici le représentant — c'est une évidence — me paraît polluer le paysage français et je m'étonne, en plus — très peu finalement — que le représentant de l'Etat soit votre meilleur avocat, parce qu'actuellement — au détriment des canaux, où l'on peut transporter beaucoup de choses, y compris du blé, au détriment de la SNCF, qui de temps en temps abandonne des idées qui auraient pu être bonnes, comme le TGV cargo, pour arriver à décharger ces autoroutes saturées — finalement, donc, on vous accorde beaucoup d'avantages. Ce totalitarisme aboutit à quoi ? A fabriquer des autoroutes souvent inutiles, presque toujours peu rentables, ou du moins dont la rentabilité à terme est ignorée, et qui coûtent des fortunes. Bien entendu, là où on pourrait faire des routes, on fait des autoroutes, est-ce bien indispensable ? Là où l'on pourrait faire des deux voies à 110 km/h, on va faire des autoroutes à 130 km/h, et on va fabriquer aussi — avec les transports routiers et autoroutiers, les camions et les bus — on va fabriquer des morts. Sachez, Monsieur, que votre lobby est le meilleur pourvoyeur de morts en France par rapport à tous les autres modes de transport. Il faut aussi le rappeler de temps en temps. Les canaux tuent très peu... Alors, je crois que le représentant de l'Etat devrait aussi réfléchir — et peut-être que les gens du Plan peuvent réfléchir avec lui — à cette loi de 1955 qui nous oblige à fabriquer des autoroutes inutiles pour aller alimenter finalement ce lobby. Il faudrait revenir sur cette loi, car tant qu'on n'y reviendra pas, il est bien évident qu'on continuera à faire, à grand frais — aux frais du contribuable — les dépenses routières et autoroutières qu'on connaît. Et, avant de finir, je rappelle bien entendu que si les transporteurs routiers payaient leurs dégâts au prix coûtant, le transport routier serait beaucoup plus cher que la SNCF ou que les canaux. Voilà, j'ai fini. Merci de m'avoir laissé parler.

**Deuxième intervenant**

Je vais me faire honnir par notre président Dupont, mais pourtant je voudrais dire que dans la région Parisienne, il y a 25, que dis-je, 100 ou 125 postes d'enrobage qui fabriquent les matériaux qui servent à construire les routes. Ces postes d'enrobage sont approvisionnés en matériaux pondéreux, et ils le sont à 90 % par... la SNCF et à 10 % par les camions. Quel enseignement en tirer ? Que les entreprises routières qui devraient être d'abord des utilisateurs de la route, ont avant tout écouté le marché et sont allées là où c'étaient le moins cher. Et quand on parle pondéreux, le moins cher, c'est effectivement la SNCF ou le canal. Cela veut dire aussi que lorsque les camions empruntent l'A 1 et la saturent, ces camions là répondent à un besoin. Et là je crois que M. le Directeur de Cabinet l'a bien dit : il faut écouter le marché, et bien, écoutons le ! Le besoin est là ; il est exprimé, il est montré par le trafic des camions...

**Troisième intervenant**

Je suis conseillé en écologie urbaine et en aménagement du territoire à titre privé. Je voudrais revenir en fait au titre qui disait “ complémentarité ou concurrence ? ”. Selon comme on

regarde ce titre, il paraît idiot ou très intéressant. Idiot, d'abord, parce que complémentaire, finalement, tout l'est, à différents degrés. Le boucher est complémentaire du boulanger pour fabriquer un sandwich, et n'importe qui est complémentaire à la surface de la terre. Et quand il y a complémentarité, il y a forcément concurrence : si la viande devient plus chère, on met moins de viande et plus de pain. Et c'est pour tous les réseaux pareil. J'en reviens donc au titre : complémentarité ou concurrence, c'est la même chose, sauf qu'il y a des non-dits qui sont très importants. Qui dit complémentarité et qui dit concurrence, c'est pas forcément les mêmes gens. Complémentarité, c'est M. Guaino, c'est aussi... Moscou autrefois, c'est à dire c'est le Plan, c'est quand on décide d'en haut. Je fais des rapprochements rapides, mais c'est un peu vrai. C'est à dire, il y a complémentarité, vu d'un décideur national qui décide d'en haut. Et il y a concurrence quand on laisse les utilisateurs, les usagers, les clients décider eux-mêmes. Et dans ce cas, je suis pour la concurrence à condition qu'on paie tous les coûts. Alors, on nous a dit, les coûts de construction des infrastructures sont payées par la voiture... et on nous a dit le contraire ! En réalité, je crois qu'on ne le saura jamais tant qu'on aura pas mis tout sur le marché. Ce n'est pas le calcul économique, ce ne sont pas vos bureaux, M. Guaino, qui pourront le dire, car on ne sait pas où va l'argent — on l'a dit. Donc, c'est bien de faire payer le transport par ceux qui l'utilisent — et non pas de le subventionner — en faisant payer tous les coûts. Par exemple, quand je fais mon ravalement de façade, comme on sait que 70 % de la pollution en région parisienne viennent de la voiture, et bien ce devrait être à la caisse de solidarité des automobilistes de me payer 70 % de mon ravalement. On voit par là que l'environnement, ce n'est qu'une question de coûts. Il suffit de lutter contre les nuisances. L'autoroute, par exemple, si elle passe en souterrain, elle lutte contre les nuisances. A ce moment là, il faut les faire payer. On s'en fiche que ce soit bon pour Colas... Mais oui, ce qui est bon pour l'économie est bon pour la nation.

### **Alain Dupont**

Je n'ai pas de cheminots, mais je fais quand même travailler en France 22 000 personnes Monsieur, et je leur transmettrai tout le bien que vous pensez d'eux.

### **Troisième intervenant**

Nous n'allons pas commencer à critiquer la société libérale. Elle fonctionne comme ça. Si mon boulanger me donne du bon pain, je suis content ; si Colas fait des belles routes, je suis content. Ce que je ne veux pas, c'est que ce soit de l'argent public qui paie des routes que je ne prends pas, parce que je suis en scooter ou en train, ou parfois en voiture... M. Dagognet, excusez-moi d'aller un peu contre ce que vous avez dit. Il y a bien un réseau, un réseau de “ voies ”. Qu'elles soient goudronnées, ferrées ou en terre, c'est un détail. La seule liberté qui compte, elle s'applique au piéton, pas aux voitures. Que les voitures payent, ça me va très bien, et je veux qu'elles payent partout — c'est un scandale une autoroute gratuite. Le réseau, il est total, et la liberté, c'est d'aller et venir, avec n'importe quel moyen. M. Dupont, tout à l'heure, en vantant la route, mélangeait un peu “ route ” et “ voiture ”, inconsciemment. La route, c'est évidemment la voie la plus présente, statistiquement, sur la surface de la terre. Donc, bien sûr que la voie quand elle est routière représente la liberté. Mais, quand je prends le métro — quand il n'y a pas grève —, et bien, c'est la liberté aussi, car je me déplace plus vite que si j'étais en voiture. Donc, le seul réseau qui compte, c'est le réseau des “ voies ”, qu'elles soient en fer, en



bitume, aériennes, c'est un détail. La seule liberté qui compte c'est celle du piéton. Que le piéton paie son transport à son prix. Et si des lignes de chemin de fer disparaissent, il n'y a pas de raison de les maintenir si l'on peut trouver un moyen de substitution plus économique. Je ne vois pas ce que le service public a affaire là dedans.

**Jean-Paul Besset**

Bien. Je crois que l'interpellation a été vive en direction des pouvoirs publics, représenté par M. Breuil. En gros, vous êtes suspectés, sinon accusés, de privilégier la route qui pollue et qui tue...

**Pierre Breuil**

Oui... Je pensais qu'il s'agissait d'un débat où l'on pouvait vraiment discuter, sans se faire traiter de " moscoutaire ", comme M. Guaino, ou de " totalitaire ", comme M. Dupont ou moi-même... Je ne crois pas qu'on puisse nous faire ces accusations, sans quoi nous n'aurions pas eu plaisir à venir discuter ici... Il faut qu'on maintienne un certain niveau à ce débat. Je ne crois pas, en tout cas, qu'on m'ait entendu dire qu'il fallait privilégier la route face aux canaux, ou au rail... Ce n'est pas du tout dans mon propos. Et d'ailleurs, ce ne sera pas du tout dans la programmation que le gouvernement va faire... On travaille aussi pour les canaux, et d'ailleurs, nous reprochent d'y investir beaucoup trop. Donc, je veux absolument convaincre l'assistance qu'il n'y avait pas, dans mon propos, la moindre idée du représentant du ministère des transports de dire qu'il privilégie tel ou tel mode de déplacement, tel ou tel moyen de transport. Le ministre des transports est le ministre de tous les transports. Il se fonde au départ sur cette liberté de déplacement. Deux questions ont été soulevées qui sont des vraies questions, et qui ne sont pas nouvelles. Je crois que c'est dans ce qu'on appelle le Livre blanc de M. Karl Van Miert, publié il y a 3 ou 4 ans, qu'on trouve une réponse qui disait que, dans le fond, la route, ce n'est pas bien, parce qu'elle " n'internalise " ni ses nuisances, ni son insécurité. Autrement dit, la route, ce n'est pas juste, en terme de concurrence, puisqu'elle fait supporter des fléaux au paysage, à l'atmosphère — la route est une source de pollution, comme toute activité humaine, d'ailleurs — et dans le fond, il faudrait internaliser, d'une part, les nuisances que provoque la route, et, d'autre part, le coût des accidents qui sont supportés par la collectivité. Je trouve cette démarche très bonne. Il faut essayer effectivement d'internaliser, mais pour les différents modes de transport, ces coûts. Or, dès qu'on veut passer à la pratique, cela devient très compliqué. Par exemple, la sécurité dans le métro. Qui doit vraiment l'assurer ? Est-ce que c'est la police nationale ou est-ce le transporteur — c'est à dire, en fait, le transporté, avec répercussion sur son billet ? C'est difficile à dire. Les autoroutes paient un peu les gendarmes. En tout cas, sur les autoroutes concédées, on achète une partie de son système de sécurité. Il y a donc bien quelques timides tentatives de réintroduire les coûts de la sécurité dans les transports — c'est vrai en tout cas dans les aéroports, et c'est totalement vrai dans les avions... Donc... je crois que c'est une tendance à laquelle il faut bien réfléchir, car un beau jour on vous dira la police nationale ne va plus dans les aéroports, elle ne va plus dans les avions, elle ne va plus dans les métros, elle ne va plus sur les autoroutes et la gendarmerie nationale non plus... et elle ne va plus dans les supermarchés : la question se posera alors de savoir si cela vaut vraiment la peine d'avoir une police nationale ? Et ne pourra-t-on pas à ce moment là se débrouiller uniquement avec des milices, c'est à dire des exploitants qui font leur propre police eux-mêmes ? Il existe là derrière un vrai problème philosophique et, malheureusement, il n'a pas

été posé. Il se pose également pour les transports, et on voit que la réponse n'y est pas simple. En matière de pollution, je n'assimile pas du tout la circulation routière de l'avenir à une circulation routière polluante. Il va de soi que le véhicule du XXI<sup>e</sup> siècle ressemblera peut-être à une voiture, mais il pourra très bien n'émettre aucun gaz, aucun ! C'est possible, dès aujourd'hui...

### **Jean-Paul Besset**

Vous êtes là pour nous faire rêver!

### **Pierre Breuil**

Non ! Nous sommes là pour préparer ce véhicule et c'est ce que nous faisons au ministère de l'Équipement. Nous sommes là pour le développement et la mise sur le marché du véhicule électrique et nous sommes là pour encourager la RATP à changer son carburant pour un carburant moins soufré qui ne dégage pas cette fumée noire. Nous sommes là également pour l'encourager à mettre en circulation le plus possible de voitures à gaz qui émettent très peu d'agents polluants. Nous envisageons d'ailleurs dès maintenant des infrastructures en ce sens... Le XXI<sup>e</sup> siècle, c'est un véhicule qui ne pollue pas ou presque pas... Et c'est notre rôle de faire accoucher ce nouveau type de mobiles. Et je ne vois pas pourquoi, a priori, nous serions moins sensibles que certains à ces problèmes d'environnement. On peut avoir le nez fin et aimer la route...

J'ai un dernier mot à dire. En matière de danger de la route, des progrès peuvent être faits aussi. En quinze ans, la circulation automobile en France a doublé et le nombre de victimes de la route a été divisé par deux. Et on peut faire mieux, beaucoup mieux...

### **David Azéma**

Je voudrais réagir rapidement sur une présentation un peu simpliste. En théorie, en matière d'internalisation des coûts, tout est possible. Mais en pratique, où s'arrête-t-on ? M. Guaino disait tout à l'heure qu'il y avait une limite à la modélisation économique. On peut se poser la question de savoir jusqu'où va-t-on dans la prise en compte des effets externes des activités économiques. Je crois que dire que l'on ne veut pas que son argent serve à payer des routes que l'on n'utilise pas parce qu'on roule en vélo ou en scooter, c'est comme dire qu'on ne veut pas que son argent serve à soigner des malades du cancer parce qu'on a une pneumonie, ou comme dire qu'on ne veut pas que son argent serve à financer l'enseignement des enfants des écoles du Massif Central parce qu'on a mis les siens dans une école du VII<sup>e</sup> arrondissement... Je crois que là, on trouve les limites de ce type de raisonnement et je crois qu'il faut en avoir conscience. Très, très vite, dans le secteur des transports, je ne sais pas pourquoi, on dérive en oubliant qu'il y a une légitimité au prélèvement public et à la redistribution. Parce qu'idéologiquement, les modes se sont heurtés beaucoup sur des arguments hyper-rationnels et rationalisés par la référence à l'économie — et là dessus nous avons notre part de responsabilité, dans le rail, à avoir cherché à développer des modèles expliquant qu'on était moins bruyant, moins polluant, moins consommateur d'espace, plus propre, etc. — on s'est trouvé confronté à une sorte “ d'effet boomerang ”, parce qu'on a essayé de se défendre avec les mêmes armes que celles avec lesquels on nous attaquait. Je crois que tout cela est assez stérile. Il faut cesser de chercher à mesurer méticuleusement les coûts, les uns après les autres, pour ensuite les réper-

cuter sur les utilisateurs, comme on le proposait dans la salle, car c'est, d'une part, impossible, et d'autre part, si c'est la société vers laquelle on veut aller pour défendre le chemin de fer ou autre chose, moi, elle ne me séduit pas beaucoup.

### **Alain Dupont**

Je constate que, d'une façon générale, dans le monde entier actuellement, on construit tous les jours de plus en plus de voitures. Et si vous regardez l'évolution du PIB en France et l'évolution du nombre de voitures en France, vous verrez qu'il y a parfaite correspondance. Faites la même comparaison en Europe, et vous observez la même parfaite correspondance. Dans le monde entier, on construit de plus en plus de voitures et ces voitures, si on les construit et que ça occupe autant de gens, il faudra bien les faire rouler.

Deuxièmement, je constate simplement qu'à l'avenir, vous aurez des voitures de plus en plus propres, comme on vient de vous le dire, grâce aux pots catalytiques, grâce aux efforts accomplis dans la motorisation et grâce aux efforts des industries pétrolières. Vous n'arrêterez jamais le progrès à ce niveau là. Je le pense très sincèrement. En ce qui concerne l'environnement, est-ce qu'une route participe à l'environnement, abîme l'environnement, ou au contraire permet d'enrichir les paysages ? Je joue sur route et autoroute. Est-ce qu'une route crée une rupture plus définitive qu'une ligne de chemin de fer ou qu'un canal ? Est-ce qu'il faut simplement procéder à plus d'aménagements, comme le fait le directeur des routes actuellement. Est-ce que la route peut participer, est-ce que l'autoroute peut participer à l'aménagement du territoire et rendre le territoire plus joli ? Personnellement, je le crois. Ensuite, en ce qui concerne les décès. Supprimons l'alcool, supprimons le tabac, interdisons à nos gosses de faire l'amour sans capotes, etc. Je peux tout vous déclinez, et vous arriverez à quoi ? A dire simplement que les autoroutes, Messieurs, font qu'on a réduit par 4, par 5, par 6 le nombre de morts par rapport aux routes nationales, que les carrefours circulaires ont considérablement réduit le nombre d'accidents par rapport aux carrefours à angle droit. Il y a une recherche, un investissement permanent dans ces domaines. Si l'Etat donnait plus d'argent, plus de crédit, demain, vous pouvez être sûrs qu'on réduirait encore le nombre d'accidents. Il est donc vrai que la route enregistre encore trop d'accidents et que nous devons continuer à améliorer nos revêtements, pour qu'ils soient moins glissants, plus efficaces au freinage, etc., et que l'Etat doit mettre encore plus d'argent pour aménager encore mieux le territoire.

### **Jean-Paul Besset**

M. Bordry, pas trop de problème, vous, avec l'environnement ?

### **François Bordry**

Pas trop de problèmes, quoique toute infrastructure que l'on crée et qui crée une saignée dans un endroit donné porte forcément atteinte, d'une manière ou d'une autre, à l'environnement, au milieu naturel. La seule différence, et elle est de taille, c'est que la voie d'eau, elle, même quand on la crée et qu'elle perturbe le milieu, recrée un milieu naturel. L'infrastructure elle-même est vivante, tandis qu'une voie de chemin de fer ou une autoroute ne l'est guère en soi. De ce point de vue, l'eau présente un avantage incontestable. Quant au caractère écologique du transport fluvial, il n'est pas nécessaire d'y insister. En ce qui concerne les dangers, un Monsieur dans la salle disait qu'on ne tue pas souvent sur un canal, ce n'est pas moi qui dirai le

contraire. On transporte tout sur les voies d'eau, pas seulement des pondéreux, puisqu'on transporte aussi des voitures. Il y a eu un accident avec une barge qui transportait 126 Safrane qu'il a fallu mettre au pilon... C'est le seul exemple en... 30 ans. En 1952 ou 53, on a dû perdre une centaine de voitures — c'était je crois des Renault 16. Un accident tous les 30 ans, on peut dire que la voie d'eau est très sûre ! Certes, elle ne transporte pas des passagers, comme les autres modes. Mais en ce qui concerne les matériaux chimiques ou dangereux, et à condition de prendre les mesures de sécurité nécessaire, la voie d'eau offre une alternative intéressante et d'ailleurs elle voit son trafic dans ce domaine augmenter. Il y a incontestablement moins d'accidents de péniche que de voitures. Un dernier mot. Il faut effectivement se mettre d'accord sur les coûts externes, et ne pas prendre en compte que les coûts immédiats, la rentabilité à court terme, etc. Il existe un Laboratoire sur l'économie des transports à Lyon qui est présidé par le professeur Alain Bonnafous et qui a fait une étude sur les coûts externes en Vallée du Rhône. Cette étude montre que le coût externe d'une tonne/kilomètre sur le Rhône s'élève à 2 centimes, contre 15 ou 16 centimes sur la route. Cela montre qu'il n'est pas inutile de faire des calculs complets, en se mettant bien d'accord sur les critères à prendre en compte pour la mesure de ces coûts externes.

### **Autre intervenant**

J'étais fasciné par cette querelle de lobbies plus ou moins puissants; Je ne suis pas représentant du lobby des marchands de souliers, cependant, j'ai remarqué qu'on ne faisait absolument pas allusion au piéton. L'être humain, dans cette discussion, n'avait de valeur que lorsqu'il prenait une autoroute souterraine ou quand il était transporté mécaniquement. Je ne fais pas non plus partie du lobby des assureurs, et si je me promène à pied, je suis une non-valeur. Ce que confirme M. Dupont, en disant que 90 % de la valeur transportée est transportée par les routes. Or, il y a aussi les trottoirs, M. Dupont, qui occupent une certaine surface. Notre soirée tourne vraiment au rapport de forces. Je voudrais donc m'adresser maintenant à M. Breuil. On dit que la France est un pays conservateur. Je ne sais plus qui a dit cela... et je voulais savoir ce qu'il pensait, lui, de dynamiques qui ont l'air, pour moi, simple mortel, assez fascinantes, comme la dynamique que représente, dans l'Est de la France, l'équilibre entre le tramway et l'interdiction du centre ville pour les non-résidents, tout en autorisant l'accès des camions ; ou de la dynamique du “ ferroulage ”, dont on n'a pas parlé ce soir. J'avais cru comprendre que les voies Alpines pouvaient être débarrassées des camions, en les faisant voyager en train, ce qui permettrait de favoriser le tourisme tout en facilitant le travail des chauffeurs, qui pourraient dormir pendant le voyage.

### **Bernard Lassus (paysagiste) :**

Je regrette que les problèmes de connexion n'aient pas été abordés. M. Dagognet a précisé effectivement que le terme de réseau était impropre et je crois qu'aujourd'hui le problème est celui des connexions. Nous en souffrons tous. J'aurais donc bien aimé qu'on n'envisage pas le réseau en terme de déplacement d'un point à un autre, à l'intérieur d'un même mode, mais qu'on accepte l'idée de mettre en commun les modes en améliorant les correspondances. On parle du réseau métropolitain, par exemple. Moi qui personnellement prends le métro, eh bien quand il y a trois correspondances, je prends un taxi. Le concept même de réseau métropolitain nous montre que ce sont plutôt des additions de lignes qu'un réseau au sens propre. D'ailleurs, les

correspondances elles-mêmes ne sont pas inventées en tant que telles. Il suffit de regarder comment les stations ont été dessinées, les couloirs aussi; Les entrées l'ont été magnifiquement dessinées par Guimard, mais pas les correspondances. Il n'y a pas d'architecture des correspondances. Il y a là une absence. Certes, il y a bien un réseau de fait, mais il n'est pas conçu comme tel. J'ai moi même fait une étude pour la RATP qui montre que les directions de la RATP restaient des directions de lignes et non pas une direction de réseau. Cela montre bien que le fonctionnement est encore linéaire à la RATP. Je regrette donc qu'on n'ait pas plus parlé de ce problème des correspondances, de la lenteur, par exemple, d'attendre trois quart d'heure pour attendre son billet TGV, de ne pas pouvoir mettre ses bagages, n'est-ce pas, quand une personne âgée emporte avec elle de gros bagages, comment fait-elle entre le taxi et le quai ? Il existe toute une variété de problèmes qui se posent à l'interface entre les modes qui n'ont pas été mentionnés, alors qu'il m'apparaissent, je m'en excuse, un peu plus essentiels qu'une fraction de ceux qui ont été évoqués. Personne ne remet en cause, je crois, la validité de chacun des moyens de transport — et je ne crois pas que c'était là tellement la question — mais c'était de savoir comment ils peuvent cohabiter ensemble ? Et comment passer de l'un à l'autre ? Et je terminerai — parce que c'est mon métier —, il n'y a eu aucun mot sensible autour de cette table. Or, quand j'ai vu le programme, j'ai vu eau, air, terre, etc., et je crois quand même que chacun des moyens que vous avez évoqué, l'avion, c'est l'air, les canaux, c'est l'eau — c'est peut-être de l'eau dont on a le plus parlé — et la route ou les chemins de fer, c'est le sol. Qu'est-ce qu'on apprend du sol, par la route, par le rail ? Qu'est-ce qu'on apprend de l'air, par l'avion ? On vous enferme dans la carlingue, on vous colle devant un film et vous n'avez même plus le droit de regarder le ciel. Et dans les compartiments de la SNCF, on a enlevé les photographies qui autrefois illustraient tous les paysages qu'on aurait pu découvrir. Le TGV n'a plus de photographies de paysage. Cela montre bien d'ailleurs que le rôle du TGV est d'aller d'un point à un autre, et non pas de découvrir le territoire — ce que les photographies nous invitaient à faire autrefois. Il y a là un glissement et ce glissement, je le regrette.

**Autre intervenant**

Je vous demanderai simplement s'ils vous arrivent de travailler entre vous pour essayer de trouver cette complémentarité ?

**Autre intervenant**

Oui. Après l'artiste, évidemment, c'est difficile au barbare à visage technique de parler. Je voudrais dire que ce que M. Lassus a dit me paraît très fort et très important, et moi même quand j'étudiais la desserte Roissy par le RER, il fallait bien que j'aie regardé comment l'usager passait les tourniquets, frottait sa valise sur le sol, etc. Mais, passons. Je voudrais dire que dans l'atmosphère surchauffée, manifestement, les bons esprits se développent très librement. Je voudrais quand même être bien persuadé que M. Guaino — rejoint d'ailleurs curieusement par M. Azéma — ne nous a pas ce soir convaincu qu'il fallait ériger en vertu l'irrationalité économique et se débarrasser de toute contrainte financière. J'imagine bien que ce n'est là qu'une image...

**Autre intervenant**

Je m'interroge un peu, à la lumière de ce qui a été évoqué, sur le rôle politique des décideurs

qui sont ici. Gouverner, dit-on, c'est prévoir. Bien. Mais que prévoit-on ? On prévoit que demain " on rase gratis " : la voiture qui ne pollue pas. On dit : " demain, on va faire ce que l'on fait aujourd'hui ". C'est évidemment la prévision la plus facile. Ce que j'ai entendu aujourd'hui, c'est qu'on va tous utiliser la bagnole de la même façon qu'on le fait aujourd'hui. On va tous utiliser le train comme on le fait aujourd'hui et on n'envisage absolument pas de nouvelles manières d'être au monde. Je ne suis pas un client, je ne suis pas un usager, je suis un citoyen et j'estime que la place de l'éthique aurait du être reconnue dans cette table ronde. La politique, c'est aussi un système de valeurs. On devrait donc avoir entre nous des positions autres que celles du gestionnaire. On gère, on gère un avenir marqué par quelques indicateurs de " progrès ". Pour moi, le progrès, ça n'est pas cela. Le progrès, on doit le faire en commun et on doit réfléchir à d'autres connexions entre les modes, on doit réfléchir au rôle du ferroutage, par rapport à la voiture. Si aujourd'hui, on nous proposait une technologie comme la bagnole qui tue 10 000 personnes par an, est-ce qu'on accepterait cette technologie ? C'est facile de rejeter cela d'un revers de main. Il reste qu'avec le fer, avec le canal, avec l'avion nous n'avons pas de morts, et nous en avons beaucoup qui ne sont pas tous des gens qui roulent sur les routes, mais, pour un quart, des gens qui traversent des routes ou des gens, comme moi, qui utilisent la bicyclette... Il faut bien voir que la route est un danger public en même temps qu'elle est un avantage public. Il faudrait quand même que le plan éthique ne soit pas escamoté. Dernier point, sur l'aérien. On nous dit : il y a de l'espace. Mais il y a de l'espace extrêmement réduit parce qu'il y a des règles qui font que l'espace est aujourd'hui saturé. Il faut un cube de 10 km autour de lui pour qu'un avion puisse voler. Il y a là, je crois, des règles de sécurité qui, si on prenait modèle sur l'aérien, pourraient s'appliquer à la route et, dans ce cas là, qu'en serait-il de sa rentabilité ?

### **Jean-Paul Besset**

Je vous remercie. Nous allons bientôt arrêter. Je donne la parole à chacun sur la tribune pour une très courte réponse, mise au point ou précisions. Chacun, dans l'ordre que vous souhaitez, a quelques minutes pour lever les malentendus.

### **Henri Guaino**

Je veux bien me faire traiter de " moscoutaire ", me faire accuser de tout ce qu'on veut, mais il y a une chose que je n'accepte pas, c'est ce procès d'intention à propos du discours sur l'irrationalité économique que je n'ai pas tenu. La pire des irrationalités c'est le mysticisme technique et le mysticisme économique. C'est à dire celui qui fait dire ou qui veut faire dire au calcul économique ce qu'il ne peut à l'évidence pas dire. Les problèmes d'éthique ne seront jamais pris en compte par le calcul économique... Quant à l'idée que la tarification optimale doit intégrer le coût de production de l'infrastructure, eh bien, je vous renvoie à un auteur tout aussi irrationnel que moi, qui s'appelle Maurice Allais, qui est prix Nobel d'économie, qui a été un des inventeurs du calcul économique. Vous y découvrirez qu'on ne peut pas fonder une tarification sur la prise en compte des coûts de construction de l'infrastructure. Alors de grâce, de grâce, arrêtons ce genre de débat stupide. Utilisons l'économie pour ce qu'elle peut apporter. Utilisons le calcul économique pour ce qu'il peut dire. La rationalité commence par là, et non pas par le rationalisme qui a force de vouloir avoir réponse à tout, finit par être déraisonnable...

### **David Azéma**

Je voudrais parler des problèmes de réflexion prospective. Nous sommes aujourd'hui à un stade de développement particulièrement adapté au véhicule automobile et à la structuration d'un réseau routier. Ce réseau n'est effectivement pas encore saturé, ni même devenu un réseau d'infrastructures dédiées, avec des véhicules non polluants et sûrs, qui pourrait s'appeler finalement... un chemin de fer ! Est-ce que c'est parce qu'on constate une corrélation entre le développement du nombre de voitures et celui du PIB qu'il faut en déduire que dans 50 ans, dans 40 ans, dans 30 ans, on aura effectivement le même rôle moteur de l'automobile dans nos économies et le même fonctionnement de l'automobile? Est-ce que l'automobile sera encore cet instrument de liberté, ou est-ce qu'au contraire, pour des raisons de régulation des flux, on sera obligé d'en faire un quasi chemin de fer ? C'est à dire un mode, certes, routier par la technique qu'il utilise — le pneu et l'asphalte — mais qui n'aura plus rien à voir avec la 4 CV ou la 2 CV d'il y a 20 ou 30 ans. Ce sont des choses qu'il faut penser, et penser sans a priori. Je crois que l'idée de transport collectif — je ne veux pas parler de transport ferroviaire —, d'organisation commune du transport, reprendra de la force. Et, cela, de façon assez indépendante de la technique elle-même. Enfin, dernière chose, il y a intérêt à penser l'interface entre les modes et il y a intérêt à penser le “ réseau ” de transport. Mais comme le disait M. Dagognet tout à l'heure, la technique n'est pas un détail. Il ne faut pas se faire d'illusion, un réseau de voies ferrées, comme le métro, par exemple, n'est pas un réseau. La technique ferroviaire, comme la technique des téléphériques, est une technique linéaire. Vous pouvez changer de téléphérique, mais il vous faut bien descendre d'une cabine pour monter dans une autre... Le train, c'est pareil. On n'y peut rien, c'est une technique linéaire. Et c'est extrêmement compliqué de faire tourner un train à gauche ou un train à droite. Il ne faut donc pas se voiler la face, raisonner de façon complètement homogène d'un réseau à l'autre, et — je vais dans le sens de mon voisin, M. Dupont — c'est un des mérites de la route de permettre cette liberté de manoeuvre et d'offrir un véritable fonctionnement de réseau : avec la route, tous les points du réseau sont reliés les uns aux autres. Ce n'est pas le cas en ferroviaire, sinon par le biais de techniques de correspondance, d'intermodalités, de connexions, de réseau de distribution, mais ce n'est pas un réseau au sens physique, comme l'est la route. Il suffit de le savoir, ne pas se voiler la face, et faire semblant, quand on est décideur, que c'est un vrai réseau, au sens du téléphone ou au sens de la route. Je pense que c'est très important d'avoir ces données en tête, de les assumer, et de les traiter. Or, je pense qu'on ne les a pas suffisamment assumées et traitées, si bien qu'on a des modes qui sont mal articulés ou qu'on feint d'articuler de manière un peu trop simpliste.

### **Jean-Louis Pinson**

Trois choses. D'abord, je confirme ce qu'a dit M. Breuil : il y a de l'espace aérien. Quand vous regardez les cartes, vous voyez à quel point les zones militaires ont la très grande majorité de l'espace aérien, ce qui révèle un problème de répartition entre le civil et le militaire. Il y a aussi un problème qui limite l'espace, c'est celui du découpage en zone de contrôle aérien. Il en existe une cinquantaine en Europe. C'est une organisation qui date des années 40 ou 50. Elle pourrait être optimisée. Il existe un problème plus réel encore. C'est celui de la saturation des installations terminales, en particulier avec la montée des riverains face au problème de bruit. Il est vrai que l'aéroport Charles de Gaulle est, de ce point de vue, un atout essentiel pour le transport aérien français, car je crois qu'à part Amsterdam, seul Roissy permet une extension qu'on ne peut plus trouver à Francfort ou à Londres... Concernant, cette fois, les connexions, je

crois que c'est ce que demandent beaucoup les clients : pouvoir éviter ces mini-stress qui font que lorsqu'ils sortent de l'“ avion-cocon ”, ils se trouvent brutalement plongés dans la réalité et que leur problème de bagages deviennent pesants, si je puis dire. En terme d'intermodalité, nous en sommes aux balbutiements, car il y a des problèmes d'interface électroniques et de culture. Au début, nos amis de la SNCF ne voulaient pas qu'on les considère comme un “ sous-traitant ” de l'avion. Je prends un autre exemple. M. Dagognet disait que c'est le règne de la distribution. Eh bien, si vous prenez un Lyon/New York, il n'y a pas de ligne directe. Vous devez donc emprunter une correspondance. C'est le temps total de voyage qui prime le rang d'affichage sur les écrans informatiques des agences de voyages. Si bien que, si le temps total du Lyon/New-York est plus rapide par Amsterdam, c'est le vol d'Amsterdam qui est proposé. Lyon/Paris, c'est une heure d'avion, et c'est 2 heures de train. Vous perdez donc une heure par le TGV dans la durée totale du voyage... Vous apparaissez alors en huitième “ écran ”, et vous n'êtes pas vendu, parce que vous n'êtes pas “ à l'étalage ”. Voilà. Donc, on y travaille et on y croit, parce que sur les courtes distances, l'avion est perdant et n'a pas de sens par rapport à un TGV. Troisième point. Je reviens sur le fait qu'à bord des avions, on “ interdirait ” au passager de profiter du ciel. C'est un peu exagéré. Je ne sais pas si vous connaissez Géo-vision, qui consiste dans le fait qu'une carte vous est projeté et vous permet de vous “ positionner ” par rapport à la géographie réelle, en dessous. Le parcours de l'avion depuis le décollage est symbolisé également sur la carte, si bien que vous êtes reliés au temps et à l'espace et c'est bien l'illustration de notre volonté de relier le passager à son environnement. D'un autre côté, c'est vrai que la vidéo de bord prend de plus en plus d'importance, mais elle est demandée par les clients, et nous allons d'ailleurs vers la vidéo individuelle qui permettra à chacun de visionner le film qu'il souhaite. Il pourra accéder à une multitudes de canaux de télévision, il pourra jouer, prendre connaissance des cours de la bourses, etc. C'est aussi une façon d'enrichir son temps.

### **Alain Dupont**

Ayant un peu l'impression d'avoir créé la polémique en disant que la route est le seul réseau qui en soit un — et ayant reçu le soutien du Professeur Dagognet —, m'apercevant aussi que l'eau potable est aussi un réseau, quand même, je dirais simplement que la route n'est certainement pas parfaite, mais où que vous alliez dans le monde, la seule façon actuellement de développer l'économie et de permettre au gens de se développer — le plus rapidement et dynamiquement possible — c'est la route. Allez à Madagascar, regardez ce qui se passe lorsque vous créez 100 km de route, retournez-y 15 jours après et regardez comment la vie économique a repris... La route, c'est le démarrage de tout. Alors, une fois qu'il y a des routes partout, je ne vois aucun inconvénient à ce qu'il y a ait des trains, des tramways, ou quoique ce soit !

### **François Bordry**

Merci de laisser un peu de place à tout le monde... Un mot sur le thème de la complémentarité. Pour la voie d'eau, la complémentarité est évidente. Car, à part pour les entreprises qui sont au bord de la voie d'eau, on a besoin des autres modes de transport. Que ce soit dans les ports intérieurs ou à un embranchement de chemin de fer ou sur les quais au bout d'une route, qu'il s'agisse du pré- ou du post-acheminement, on en a besoin. Ne comptez donc pas sur moi pour dire qu'il ne faut que des voies d'eau et que le reste est inutile. Je ne serais évidemment pas cré-



dible. C'est vrai que chez nous le transport fluvial a baissé considérablement depuis les années 1970. Ce n'est pas vrai en Europe. Là, le trafic fluvial a, au total, augmenté — moins vite que la route, mais tout de même.

En matière de prévisions, un petit mot. Ce sont les conditions de concurrences existant entre les transporteurs — qu'ils soient routiers ou fluviaux ou ferroviaires — qui peuvent induire un choix pour le décideur politique. Or, il faut être modeste dans les prévisions lorsqu'on crée de nouvelles infrastructures. Il n'y a pas beaucoup d'exemples dans le domaine des canaux, mais il y a quand même eu les prévisions sur la Moselle mise à grand gabarit dans les années 1970 : et quelle prévisions ! Pourquoi la Moselle a-t-elle été mise à grand Gabarit ? Pour la métallurgie, la sidérurgie Lorraine... Ça a duré 5 ans... Cela n'empêche pas que le tonnage sur la Moselle est plus important que celui qui avait été initialement prévu pour la sidérurgie française, parce que c'est devenu — et là personne ne l'avait prévu — un grand débouché pour les céréales — en particulier. Metz est devenu le plus grand port céréalier de France, ce qui n'est pas assez connu ! Autre exemple, le Rhin-Main-Danube, ou du moins le canal qui relie ces trois cours d'eau, a aussi connu des prévisions de trafics qui se sont révélées partiellement fausses : le tonnage est bien plus important que ce qui était prévu, mais pas sur les matériaux dont on avait projeté le développement... Cela incline donc à la modestie en matière de prévision. Ne parlons pas, cher collègue, de la SNCF. Le TGV Nord, comme mauvais exemple en matière de prévision économique, c'est gigantesque en terme d'argent public. Mais ne relançons pas la polémique. Voilà ce que je voulais dire : de la modestie dans les prévisions. Enfin, quelle est notre forme de collaboration entre modes de transport ? Nous, nous avons notre propre “ hub ” : c'est le ministère des transports. C'est à lui d'organiser les régulations qui s'imposent entre les professions, les réseaux et, en la matière évidemment, la responsabilité du politique ne se résume ni au calcul ni à la rationalité économiques.

### **Jean-Paul Besset**

Justement, la responsabilité du politique, M. Breuil ?

### **Pierre Breuil**

Je ne prétends pas conclure cette soirée qui était très riche. Je vais simplement répondre à certaines des questions qui relèvent, me semble-t-il du ministre des transport. Tout d'abord, je suis totalement d'accord avec ce qu'a dit M. Azéma. A vrai dire, pourquoi ne favorise-t-on pas tel ou tel mode de transport ? Et, en particulier, tel ou tel mode de transport collectif ou individuel ? Parce qu'il est bien évident que la distinction va s'estomper. Dans tous les cas, vous voyez apparaître, par rapport au flux des véhicules ou au flux des mobiles, une notion “ d'autorité de navigation ”. C'est tout à fait clair en matière aérienne, où depuis longtemps on a besoin de cette autorité — qui vous donne vos fréquences, vos niveaux et évite les rapprochements dangereux. Mais, il est bien évident qu'on s'achemine vers le même type d'autorité de navigation en matière terrestre... Effectivement, les réseaux ferrés nous donne une espèce de préfiguration de ces systèmes de guidage, de ces systèmes d'échange entre l'autorité extérieure de navigation et le bord, par la radio, par le téléphone et pourquoi pas, par l'informatique. Vous voyez bien qu'en période de pointe, la SNCF rajoute des wagons et augmente le prix de ses billets pour favoriser l'étalement des départs... En voiture, Bison Futé vous demande de ne pas tous quitter Paris à la même heure. En cas d'accident, c'est la même chose, nous mettons en

oeuvre des dispositifs de gestion de crise qui sont de plus en plus efficaces. C'est vraiment une erreur et une vision à court terme que d'opposer transport individuel et transport collectif... Le transport des véhicules individuels, par flots importants, tend à se " collectiviser ", à s'organiser autour d'un dialogue entre une autorité de navigation et les mobiles. Et je crois que c'est le cas pour l'ensemble des transports. Il ne faut donc pas s'amuser dans le court terme à opposer les modes. Remettons-nous à la disposition de l'utilisateur, du client, du citoyen, appelez-le comme vous voulez, et voyons ensemble, avec des technologies qui évoluent, qui influent forcément sur ce " voyage "... On nous a dit que l'éthique ne nous intéressait pas. Je ne crois pas. Je crois que l'accidentologie a été au coeur de nos débats. Si les coûts qui ont été investis aussi bien par l'industrie routière, par l'industrie automobile que par les pouvoirs publics, dans leur campagne, ou par les associations ou par les assurances ou par la prévention routière, si ces coûts avaient été employés à d'autres causes, par exemple, la lutte contre pollution — vous savez qu'aujourd'hui la lutte contre la pollution coûte plus cher aux constructeurs que la lutte pour la poursuite de la sécurité — nous n'aurions pas obtenus de tels résultats. Je crains que l'accidentologie routière ne quitte la scène des grands fléaux sociaux. Ce que nous risquons, c'est un ralentissement de la mobilisation, en raison justement des succès obtenus. Mais, actuellement, je puis vous assurer que toutes nos énergies sont tendues pour que la France paie un tribut moins important à l'insécurité routière...

On a dit : " pourquoi vous n'interdisez pas la circulation dans les villes ? " Peut-être. Il existe des villes ou des quartiers qui ne supportent pas la voiture. C'est la voiture qui doit s'adapter à la ville et de moins en moins la ville à la voiture. Encore faut-il faire stationner les mobiles quelque part... La bonne technique est souvent de construire des voies qui permettent à la circulation de transit d'éviter de venir éventrer la ville et nous contribuerons ainsi au désengorgement des villes. La connexion... Je vous ai parlé du rapprochement des grandes infrastructures : c'est typiquement le travail du planificateur, et nous l'accomplissons. Il ne suffit pas de rapprocher les infrastructures. Il faut encore les faire fonctionner de manière coordonnée et, malheureusement, c'est moins le travail de l'Etat que le travail des opérateurs. Et là, il nous faut quelque fois insister lourdement... Je vous signale qu'en juin 1997 — et il ne s'agit pas d'après demain, ni de " raser gratis " — sera mis en place le SK 2000 : une navette automatique entre les différents aéroports de Roissy et cette navette, en même temps, sera mieux reliée, avec une meilleure fréquence, à la SNCF, avec aussi des trains la nuit et le dimanche et peut-être une voiture spécialement aménagée pour les voyageurs aériens. C'est cela l'interconnexion... Ce sont des opérateurs qui s'entendent pour faciliter le voyage intermodal, le voyage de l'autre mode... Un dernier exemple et j'en termine. Nous avons réussi à attirer une grande entreprise américaine de fret à Roissy de préférence à Amsterdam (il s'agit de Federal Express). Dès que l'entreprise a eu l'autorisation d'accroître son siège, la première chose qu'elle a demandé c'est comment pouvait-elle faire partir son fret sur le TGV. Voilà l'exemple d'un américain qui aime la France, qui achète des Airbus et qui fait voyager son fret en TGV. Et voilà comment se créent les bonnes connexions. Enfin, en matière de poésie — ce n'était pas au programme, mais il faut en dire effectivement un mot — il faut rappeler que tous les modes de transports sont toujours à la base de nos rêves, depuis l'Orient Express jusqu'à la chevauchée automobile infernale, en passant par la route des vacances, ou aux rêves que nous inspirent les " grands oiseaux " qui planent sur nous à Orly ou à Roissy ou qui flottent tranquillement sur... les canaux, bien entendu (rires).

**Jean-Paul Besset**

La synthèse finale appartient au Professeur Dagognet.

**François Dagognet**

Ecoutez, un simple mot. Vous vous en êtes sûrement aperçus, ce soir était une “ fête médiologique ” pour deux raisons incontestables. La première, vous avez vu que la “ route ”, objet des *Cahiers de médiologie*, a suscité un intérêt passionné et polémique. Second point qui justifie cette fête : vous avez pu remarquer combien les discours et les propos des intervenants s'étaient infléchis au cours de la soirée. Pourquoi ? Parce qu'en médiologie, précisément, l'émetteur est modifié par le récepteur. Avec le récepteur, vous l'avez vu, l'écologie, les connexions, l'éthique sont venus imbiber le discours de ceux qui parlaient des routes. Nous avons administré une grande leçon de médiologie : vous avez compté autant que nous. Je vous en remercie.