

24 janvier 2008 – Communiqué de presse

Trois chercheurs, les Professeurs Rémy Prud'homme (Paris XII) et Pierre Kopp (Panthéon-Sorbonne, Paris I) et le doctorant Martin Koning ((Panthéon-Sorbonne, Paris I) vont publier un article scientifique intitulé « Paris : un désir nommé tramway », à paraître dans le numéro de mars de la revue *Transports*.

Ils ont effectué une recherche sur le tramway des Maréchaux ouvert il y a un an entre Ivry et Garigliano. Cette recherche s'appuie notamment sur une enquête originale auprès de 1000 usagers du tramway. Cet article, purement scientifique, financé par personne peut être consulté sur les sites des chercheurs (www.rprudhomme.com et www.pierre.kopp.com (à partir de mercredi 23 janvier)

Les principales conclusions du travail

- 1) Le tramway a représenté un investissement de 315 millions d'euros financé sur fonds publics. Il augmente donc les impôts — ou la dette publique — de ce montant.
- 2) Le tramway n'a pratiquement pas entraîné de report modal. Seulement 2,6% des usagers du tramway étaient préalablement des usagers de la voiture. Le tramway a réduit le nombre de déplacements en voiture dans Paris de moins de 1/1.000.
- 3) Le tramway (et les rétrécissements de voies qui l'ont accompagné) a diminué de 40% les déplacements automobiles sur les boulevards des Maréchaux. Pour l'essentiel, les automobilistes ainsi évincés se sont reportés sur le boulevard périphérique adjacent. Le trafic a en effet augmenté bien davantage sur la partie Ivry-Garigliano du périphérique que sur le reste du périphérique.
- 4) Le tramway a engendré des gains pour les usagers du tramway, qui en sont satisfaits : des gains de temps (4 M €/an) ; de confort, difficiles à estimer (4 M €) ; ainsi qu'un gain de décongestion du métro, encore plus difficile à estimer (4 M € également).
- 5) Le tramway a entraîné des pertes de temps pour les automobilistes qui continuent d'utiliser les Maréchaux et qui roulent moins vite (-7 M €), pour ceux qui rentrent dans Paris et doivent s'arrêter pour laisser passer le tramway (-2 M €), et surtout pour les usagers du périphérique. Le périphérique est en effet une voie souvent congestionnée et l'augmentation du nombre de véhicules entraîne des ralentissements qui font perdre du temps (peu) à tous les utilisateurs (nombreux) du périphérique. Les calculs effectués font apparaître un coût important à ce titre (-33 M €).
- 6) Le tramway a contribué à augmenter les rejets de CO₂ à Paris. Les rejets de CO₂ au km augmentent lorsque la vitesse diminue, selon une fonction que l'on a pu établir. D'un côté, le tramway engendre une diminution des rejets de

CO2 du fait du remplacement des autobus au gazole par un tramway à l'électricité, et du faible transfert modal. D'un autre côté, il engendre une augmentation des rejets de CO2 du fait de la réduction de la vitesse des voitures qui continuent d'utiliser les Maréchaux, de l'allongement des parcours des véhicules qui se sont reportés sur le périphérique, et surtout du fait du ralentissement (faible) de tous les véhicules (nombreux) qui utilisent le périphérique. Au total, le tramway augmente les rejets de CO2 d'un peu plus de 3.000 tonnes par an.

- 7) Au total, le solde des gains et des pertes sociales annuelles engendrés par le tramway est négatif (-28 M € par an). En termes d'utilité économique, sociale et environnementale, l'investissement initial ne sera donc jamais récupéré. La somme actualisée (à 4%, sur 30 ans) des gains et des coûts, y compris le coût d'investissement, s'établit à près de -900 M €. Ce petit milliard peut être considéré comme une mesure du gaspillage que représente le tramway.
- 8) En termes d'économie politique cependant, le projet est probablement intéressant pour la municipalité de Paris. Les principaux bénéficiaires sont les usagers du tramway, qui sont majoritairement des Parisiens, c'est-à-dire des électeurs. Les coûts sont pour les automobilistes, qui sont principalement des banlieusards, et qui ne votent pas à Paris. Le bilan environnemental est négatif, mais est discret : les voitures en moins sur les boulevards des Maréchaux se remarquent davantage que les voitures en plus sur le boulevard périphérique. Il n'est donc pas surprenant que le projet ait eu, et garde, la faveur d'à peu près tous les élus de Paris. Cette opposition entre l'intérêt de la partie (Paris) et du tout (l'agglomération) éclaire les débats actuels sur l'utilité d'un « Grand Paris ».

Les chercheurs

Rémy Prud'homme (prudhomme@univ-paris12.fr; tel 01 48 87 48 38) - Après des études à HEC et à Harvard, Rémy Prud'homme est devenu Professeur d'économie. Il a longtemps enseigné à l'Université Paris XII (Institut d'Urbanisme de Paris), où il est maintenant professeur émérite), et à de nombreuses reprises au MIT. Il a aussi été directeur-adjoint de l'environnement à l'OCDE, et travaillé comme consultant pour la plupart des grandes organisations internationales, notamment la Banque Mondiale. Ses travaux ont principalement porté sur les finances publiques et sur les transports. Il a, avec Michel Didier, rédigé le récent rapport du Conseil d'Analyse Economique sur *Infrastructure de transports, mobilité et croissance*.

Pierre Kopp (pkopp@univ-paris1.fr; tel 06 16 79 60 34) - A suivi ses études à Panthéon-Sorbonne où il est maintenant professeur et directeur du master d'économie publique. Il a travaillé comme consultant pour de nombreuses institutions internationales dont la Banque Mondiale. Il a publié de nombreux articles consacrés à différentes facettes de l'intervention publique, aussi bien dans le domaine des transports que de celui des politiques de Défense nationale ou de lutte contre les drogues illégales.

Martin Koenig (Martin Konig martinkonig@hotmail.fr tel. 06 62 89 49 60) a fait une maîtrise et un DEA d'économie à l'Université Paris I. Bénéficiaire d'une allocation de recherche, il travaille actuellement à une thèse consacrée à l'économie des transports urbains.