

LE LIVRE DU JOUR

Le salut de l'islam par les Perses et les Ottomans

La question stratégique centrale de notre temps serait de contenir l'islamisme sunnite, dit Alexandre Adler. Dans sa version la plus virulente, l'islamisme sunnite, c'est l'intégrisme salafiste d'Al-Qaïda, qui trouve des appuis un peu partout : en Arabie saoudite, chez certains oulémas wahhabites ; dans la hiérarchie militaire pakistanaise ; chez les Frères musulmans égyptiens, lesquels viennent de réaliser un beau score aux élections législatives ; ici et là en Asie du Sud-Est.

Voilà l'ennemi. Il est, avant tout, le produit de l'échec du nationalisme arabe, ce rêve brisé d'une unité fantasmée depuis l'éclatement de l'Empire ottoman au lendemain de la première guerre mondiale. Lui a donc succédé cet autre rêve, tout aussi fantasmagorique : la restauration du califat que prônent Oussama Ben Laden, le chef d'Al-Qaïda, et ses émules. « L'islamisme est un fascisme », poursuit Adler, une idéologie totalisante, où tout acte de violence perpétré « contre les juifs et les croisés » est justifié au nom du rétablissement de la grandeur perdue de l'islam – ou ce qui est perçu comme tel.

RENDEZ-VOUS AVEC L'ISLAM
d'Alexandre Adler
Grasset, 262 pages, 18 €

« Parce que les idées mènent le monde », observe, justement, l'éditorialiste du Figaro, ce fascisme séduit bien au-delà de l'aire arabe. L'axe du mal sunnite touche « un échiquier beaucoup plus vaste », « l'échiquier de Dar el Islam » [la « maison de l'islam » traditionnellement opposée à la « maison de la guerre »], « celui du monde musulman dans son ensemble, depuis le Maroc à l'ouest jusqu'à l'Indonésie à l'est », explique M. Adler. La zone des périls est vaste : « On passe ainsi d'un espace de moins de 300 millions de personnes, l'espace arabe, à environ 1 milliard, l'espace musulman, et aussi d'une ambition autrefois régionale à une mondialisation véritable ». D'où, selon l'auteur, la centralité d'une menace islamiste posée en ennemi public numéro un, auquel n'échapperait presque aucun continent.

Sans contester en rien la folie mortifère du projet islamiste, on pourrait avancer que la stabilité du monde est menacée par nombre d'autres pathologies tout aussi dangereuses, sinon plus : le choc des ambitions concurrentes de la Chine et de l'Inde ; des flux migratoires de plus en plus incontrôlables ; l'explosion de quelque catastrophe environnementale, la prolifération nucléaire, etc.

Mais l'originalité d'Alexandre Adler est dans les évolutions qu'il imagine susceptibles de contenir et de vaincre l'islamisme sunnite. Elles sont à chercher dans l'islam, dit-il, mais à la périphérie d'un monde arabe trop malade pour se régénérer seul. Si la démocratie est le véritable remède à la crise du Moyen-Orient, alors M. Adler met ses espoirs dans deux pays voisins, aux destins enchevêtrés depuis longtemps : la Turquie et, paradoxalement, l'Iran, appelés, avec l'aide d'Allah, à devenir des modèles de pays islamiques et démocratiques.

Il fonde son hypothèse sur le succès de cette Turquie moderne aujourd'hui gouvernée par un parti islamique proeuropéen, qui ne renierait pas l'héritage d'Atatürk, et permettrait l'achèvement de « la longue marche du peuple turc de la lointaine Eurasie vers l'Occident ». Beaucoup plus originaux sont les espoirs iraniens d'Alexandre Adler. Ils sont formulés en dépit de la radicalisation qu'incarne l'arrivée au pouvoir à Téhéran du président Mahmoud Ahmadinejad, sorte de Saint-Just d'une République islamique en voie de militarisation avancée et en quête de la bombe atomique. Alexandre Adler justifie sa martingale iranienne en invoquant les trésors de tolérance et d'ouverture que recèlerait cette philosophie de minoritaires et de dissidents dans l'islam qu'est le chiisme. Le pari adlerien, c'est la réforme de l'islam par la grâce des Perses et des Ottomans. Risqué mais intéressant. ■

ALAIN FRACHON

Un juste partage de l'espace public

A l'arrivée de l'actuelle équipe municipale, les 75 % de Parisiens qui utilisaient les transports en commun n'avaient droit qu'à 6 % de la chaussée. Depuis, les progrès sont notables, n'en déplaise à certains

BERTRAND DELANOË

Maire de Paris

La politique des déplacements menée à Paris depuis 2001 a suscité récemment les commentaires parfois acerbes de certains éditorialistes. Ainsi, *Le Monde* (24 décembre) évoque un « rapport préparé par deux universitaires » qui viendrait « confirmer ce que l'on sentait confusément », à savoir une pollution intacte, la circulation des bus en stagnation, pis, l'invasion de la voirie par le béton via des couloirs de bus conspués. Deux jours auparavant, c'est *Le Monde* qui stigmatisait une offre de transports collectifs inadaptée, l'usager de l'autobus pouvant « avoir l'impression » que les délais d'attente s'allongent.

Loin de ces considérations largement « intuitives » rappelons nos objectifs. A l'instar d'autres métropoles étrangères (Londres, Rome, Athènes...), nous avons pour ambition de mieux partager l'espace public, rompant ainsi avec la logique ancienne du « tout automobile ». L'enjeu sanitaire est au cœur de cette démarche, la pollution affecte en particulier les nourrissons, les personnes âgées et celles qui souffrent d'insuffisances cardio-vasculaires. Au-delà, il s'agit de prendre en considération le légitime besoin de liberté et de mobilité que chacun éprouve dans la cité. Cette exigence ne date pas d'hier. Ainsi, dans une étude réalisée par la Sofres en octobre 1996, 76 % des Français estimaient déjà indispensable de développer les transports collectifs au détriment de la voiture. Cela ne signifie pas qu'il faille la faire disparaître du paysage urbain. Telle n'est d'ailleurs pas notre volonté. Par erreur, *Le Monde* (29 novembre) nous avait attribué l'objectif d'une diminution de 50 % de la circulation d'ici à 2008. Nous nous contenterions de 20 % en une mandature, ce qui serait déjà très significatif ! Car en 2001, quand cette nouvelle majorité a été élue, 94 % de la chaussée étaient dédiés à des aménagements routiers, contre seulement 5 % aux bus et 2 % aux vélos. Autrement dit, les 75 % de Parisiens qui effectuaient déjà leurs déplacements

en transports en commun ne disposaient à cet effet que de 6 % de l'espace public ! Dès lors, était-il superflu de favoriser une nouvelle donne ? Nous nous y employons, à travers des actes concrets : par exemple, la baisse drastique des tarifs du stationnement résidentiel (passés de 15 francs par jour en 2001 à 0,5 euro actuellement) ou la conversion progressive des véhicules municipaux aux énergies propres (qui représentent aujourd'hui 45 % de notre parc). S'y ajoutent des aménagements de voirie : couloirs protégés pour les bus, taxis et véhicules prioritaires, espaces cyclables, quartiers verts, trottoirs élargis pour les piétons et les poussettes, et, bien entendu, le tramway, qui entrera en service à la fin de cette année, ouvrant Paris sur son agglomération grâce aux nombreuses liaisons prévues avec d'autres lignes interurbaines. Autant de projets lourds qui génèrent des travaux importants, sources de nuisances dont j'ai parfaitement conscience. D'autres avant nous (Strasbourg, Bordeaux...) ont affronté cette période incontournable au cours de laquelle une ville se reconfigure, mettant en œuvre des chantiers qui apportent des progrès bénéfiques à tous. Sur le boulevard des Maréchaux, par exemple, 100 000 personnes seront quotidiennement transportées par le tram, contre 55 000 actuellement via le bus PC.

Mais, d'ores et déjà, les premiers résultats de cette politique sont perceptibles : depuis avril 2001, le volume de la circulation a diminué de 15 % à Paris. Parallèlement, les chiffres de la RATP – seule autorité compétente en la matière – confirment que l'offre de transports collectifs a augmenté : de plus de 6 % pour le métro et de 8 % pour les bus, même si l'on souhaite une intensification de cet effort. Sur les lignes aménagées, la RATP prévoit, entre

chaque passage, un intervalle inférieur à dix minutes. De plus, avec notre concours, un nouveau réseau nocturne baptisé Nocutilien a été mis en place le 21 septembre 2005. Autre paramètre, rarement pris en compte : depuis 2001, le nombre de personnes tuées dans un accident de la circulation à Paris a baissé de plus de 50 %.

Quant à l'efficacité de toute lutte contre la pollution, elle doit se mesurer à l'aune de nombreux paramètres, dont plusieurs sur lesquels nous n'avons pas de prise directe : les conditions météorologiques, la propagation des polluants qui ignorent les frontières, et les progrès technologiques apportés aux véhicules. Raison de plus pour que, dans le champ qui la concerne, la Ville de Paris mobilise les moyens

grogne, aussi compréhensible soit-elle, serait donc aussi absurde que contre-productif, surtout à l'heure où les dérèglements climatiques invitent à toujours plus de vigilance face aux émissions de gaz à effet de serre. Et ce n'est pas un rapport isolé (présenté dans les locaux mêmes de l'Automobile Club...) qui devrait nous décourager. Ses auteurs, Rémy Prud'homme et Pierre Kopp, ne sont pas des spécialistes des questions d'environnement et encore moins de santé publique. Leur méthodologie est d'autant plus contestable qu'ils s'appuient sur des appréciations totalement subjectives en matière de vitesse de circulation.

Dès lors la question se pose : agir, certes, mais pourquoi pas autrement ? Certains encensent le péage londonien. J'imagine pourtant ce qu'ils auraient écrit si nous avions adopté un système consistant à faire payer les habitants de banlieue désireux de circuler dans la capitale ! L'exemple de Londres ne nous semble donc pas adaptable à Paris. D'autant, ironie du sort, qu'un rapport concluait au début de 2005 à l'échec économique de ce dispositif. Son auteur ? Rémy Prud'homme... Aux antipodes d'une telle logique, nous avons choisi la coopération avec les autres communes. C'est précisément à l'échelle de l'agglomération que nous élaborons le futur Plan de déplacement de Paris (PDP). Un questionnaire est diffusé jusqu'à la fin de ce mois, destiné y compris aux habitants des cités limitrophes. Ses résultats seront rendus publics. Chacun pourra ainsi influencer sur les différents aspects en jeu : accessibilité, stationnement, politique des deux-roues, déplacements et vitalité économique... Ainsi, nous souhaitons avancer ensemble, en mêlant détermination et esprit de concertation. Pour dépasser, vraiment, l'absurdité d'un système qui inspirait ces lignes à la journaliste Andrée Mazzolini : « Paris s'engorge. Paris étouffe. Paris explose. Les heures perdues dans les embouteillages se comptent en milliards, l'argent paumé par la collectivité aussi. » C'était dans *L'Événement du jeudi*. En octobre 1989. ■

« Renoncer face à la grogne serait aussi absurde que contre-productif »

les plus volontaristes. Les mesures effectuées par Airparif (association indépendante qui regroupe notamment l'Etat, la région, les départements franciliens et plusieurs associations) révèlent d'ailleurs une baisse globale des polluants émis par le trafic routier, en particulier des niveaux de benzène, de monoxyde de carbone et des oxydes d'azote. Une étude qu'elle a réalisée en 2002 confirmait également une diminution des polluants sur les premiers axes équipés de couloirs protégés. Pour autant, le haut niveau de dioxyde d'azote enregistré sur les grands axes routiers justifie des efforts accrus. Renoncer face à la

La politique du coût maximal

La Mairie de Paris cherche à discréditer notre travail d'universitaires indépendants. Pourtant, une discussion raisonnée sur les choix en matière de déplacements serait nécessaire

Après avoir rendu public un article consacré aux transports parisiens et destiné à une revue scientifique, nous lisons avec stupeur les attaques dont MM. Baupin, Contassot, Delanoë et M^{me} Hidalgo nous gratifient. Notre étude serait « payée par le lobby routier », « peu sérieuse et mensongère ». Nous n'avons de toute façon aucune crédibilité scientifique, affirment nos censeurs. De quoi s'agit-il ? Nous avons rédigé en toute indépendance, sans aucune subvention, ni commande, une étude scientifique. Nous souhaitons engager le débat sur la politique des transports à Paris. Nous présentons notre travail là où nous sommes conviés. Nous sommes prêts à répondre à une invitation de la Mairie de Paris à cet effet. La Mairie de Paris préfère utiliser l'éternel artifice consistant à discréditer ceux qu'elle peine à contredire. Ce manque de sang-froid témoigne d'un profond irrespect pour l'autonomie de la recherche et de l'université qui nous attriste. Revenons sur les faits.

En 2000, la situation des transports à Paris (intra-muros) n'était pas franchement mauvaise. La demande stagnait ou diminuait. L'importance des transports en site propre (métro, RER) était à peu près égale à celle des transports sur la voirie. La pollution déclinait rapidement (de 30 % à 80 % selon les polluants en dix ans).

La nouvelle équipe municipale, venue au pouvoir en 2001, a entrepris une politique de réduction de la place de la voiture et des véhicules utilitaires. La circulation automobile, telle qu'elle est mesurée, a diminué de 13 %, plus rapidement que dans la période précédente. La vitesse a également diminué (c'est cette diminution qui explique la réduction de la circulation, en l'absence d'amélioration de l'offre de transports en commun) d'au moins 12 %.

La fréquentation et la vitesse des autobus, qui représentent moins de 5 % du total des déplacements (mesurés en passagers/km), ont stagné, contrairement à ce qui était souhaité (et à ce qui est souvent affirmé). La fréquentation du métro, et surtout du RER, en revanche, a augmenté – mais nettement moins que dans la période précédente. L'usage des vélos a augmenté de 40 % : il passe de 0,1 % à 0,14 % du total des déplacements. L'usage des motos et scooters a également beaucoup augmenté.

Les polluants rejetés ont sensiblement augmenté. La raison en est que ces rejets

« Il est impossible de faire vivre Paris en coupant la ville de sa région »

polluants par kilomètre augmentent beaucoup lorsque la vitesse diminue (d'environ 50 % lorsque la vitesse diminue de 10 %). 13 % de voitures en moins polluent chacune 60 % de plus, cela fait au total davantage de pollution. Cette augmentation n'a pas suffi pour arrêter l'amélioration des niveaux de pollution à Paris (qui sont déterminés par l'évolution des caractéristiques des véhicules), mais elle a nettement ralenti cette amélioration. Les niveaux de NOx, de SO₂, de fumées noires, de benzène (les seuls polluants pour lesquels on dispose de statistiques comparatives) ont dimi-

**PIERRE KOPP
RÉMY PRUD'HOMME**

Economistes

nué bien moins entre 2000 et 2004 qu'entre 1996 et 2000.

Le nombre de tués a diminué, comme dans la période précédente, mais il a baissé beaucoup moins que sur l'ensemble de la France dans la même période.

Il reste à estimer les gains et les coûts annuels des évolutions ainsi constatées entre 2000 et 2004. Le coût le plus important concerne les automobilistes, qui perdent, du fait de la politique engagée, plus de 60 millions d'heures par an. A 9 euros de l'heure (valeur officielle du temps en région parisienne), cela fait 560 millions d'euros. Il faut y ajouter ce qu'ont perdu les automobilistes qui ont dû abandonner leurs véhicules, et qui sont moins heureux qu'auparavant. On l'estime à un peu plus de 40 millions d'euros. Le temps perdu par les camions et véhicules de livraison est estimé à 6 millions d'heures par an. A 30 euros de l'heure, cela fait près de 180 millions d'euros. Le coût de l'augmentation de pollution est plus difficile à valoriser : on a pris le coût officiel de la pollution engendrée par un véhicule roulant 1 km en ville, ce qui faisait un coût total en 2000 de 144 millions d'euros, et on l'a multiplié par une augmentation de 50 %, ce qui fait un peu plus de 70 millions d'euros, et qui n'est qu'un ordre de grandeur assez grossier. Les utilisateurs d'autobus et de métro n'ont ni gagné ni perdu. Les utilisateurs du vélo ont gagné quelque chose, mais comme ils sont très peu nombreux, leur gain est petit : 3 millions d'euros. Le coût annuel des travaux engagés a été estimé à 13 millions d'euros par an. Au total, les coûts dépassent les gains de plus de

830 millions d'euros par an. Si l'on devait ne retenir qu'un chiffre, et un chiffre rond, on dirait que le coût total de la politique conduite est d'environ un milliard d'euros.

Les résultats de la politique engagée à Paris ne sont pas satisfaisants. L'orientation générale de cette politique peut également être discutée. A-t-on besoin de réduire la circulation des voitures pour réduire la pollution automobile ? La réponse est non. Il est infiniment moins coûteux et plus efficace de baisser les niveaux acceptables d'émission des polluants par véhicule. Paris est-il saturé d'automobiles ? La présence des automobiles dans Paris diminuait avant 2000 et s'explique par les mouvements de population et d'activité. Il est impossible de vouloir divorcer l'automobile de la ville sauf au prix d'un gigantesque embouteillage permanent. Les transports individuels rendent une gamme de services dont il est illusoire de croire qu'une grande ville puisse se passer. Est-il souhaitable de couper Paris de l'Ile-de-France en coupant la ville de sa région. Est-il juste de pénaliser chaque jour les millions de Parisiens et Franciliens par une politique déraisonnable ? Certainement pas, d'autant que d'autres investissements sont nécessaires. Améliorer le réseau des trains de banlieues, moderniser certaines lignes du RER qui l'exigent, permettrait d'améliorer le bien-être de tous.

Voilà les éléments que nous apportons. Nous souhaitons que s'arrêtent la polémique et la communication politique pour que commence la discussion raisonnée. ■

Rémy Prud'homme est professeur émérite à l'université Paris-XII
Pierre Kopp est professeur à l'université Panthéon-Sorbonne (Paris-I)