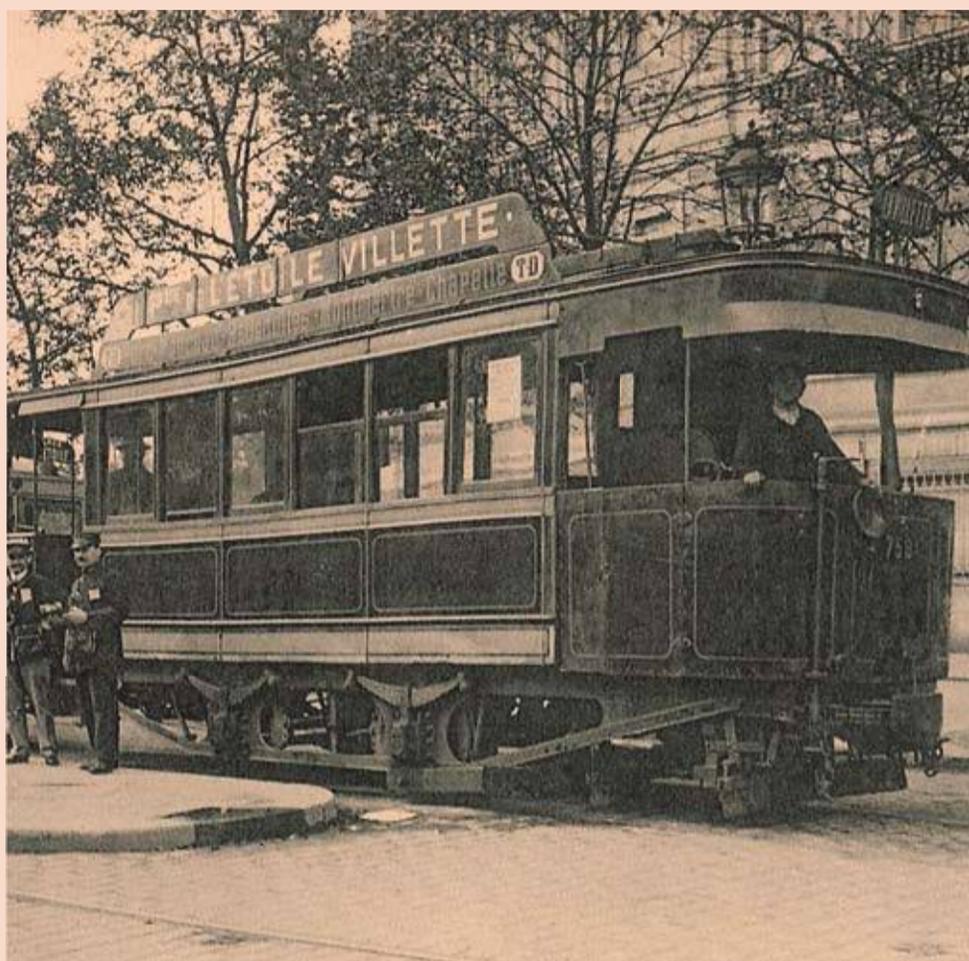


11 avril 1828: les prémises de la RATP

Ce jour-là, Stanislas Baudry ouvre deux lignes de transports en commun à Paris, ancêtres de la célèbre régie



JEAN-MARC DANIEL

Né en 1777 près de Nantes, Stanislas Baudry est fils de Figaro. Physiquement, car son père est chirurgien-barbier; philosophiquement, car il adhère aux idées de la Révolution. La Restauration le trouve médecin militaire et en fait un “demi-solde”. Il crée alors dans la banlieue nantaise une entreprise de production de chaire. Avec cette chaleur, dont l’essentiel est vendu aux artisans qui s’installent autour, il alimente des bains inspirés de la Rome antique. Pour faire venir ses clients, il met au point en 1826 un système de transport. Le terminus est son établissement de bains et le départ le magasin d’un chapelier du centre de Nantes du nom de “Omnès”, dont la devanture porte l’inscription “Omnès omnibus” (“Omnès pour tous” en latin). Très vite, les Nantais se mettent à utiliser les véhicules de Baudry même s’ils ne se rendent pas dans son établissement, et à les appeler des omnibus.

Dans la foulée, Baudry se lance à l’assaut de la capitale où il crée en février 1828 l’EGO (Entreprise générale des omnibus). Le succès est immédiat. Avec comme conséquence la multiplication des concurrents, puis l’enchaînement des faillites. Parmi elles, celle de Baudry lui-même. D’autant plus découragé qu’il découvre que ses employés détournent une partie de la recette, il se suicide en mars 1830.

Les Ponts et chaussées

Ébranlés par cet événement dramatique, les fonctionnaires en charge des transports, le prestigieux corps des Ponts et chaussées, qui recrutent parmi les premiers du classement de l’École polytechnique, décident de regarder de plus près le fonctionnement des marchés concurrentiels. Une tradition d’économistes de haut niveau issus de ce corps se met en place, dont la plus récente illustration est l’attribution du prix Nobel à Jean Tirole.

Les X-Ponts du XIX^e siècle concluent que les transports dans une grande agglomération constituent ce que les économistes appellent un monopole naturel. Ils proposent donc d’en confier la gestion à une compagnie unique, celle-ci devant rester privée et être remise en concurrence régulièrement sur la base d’un cahier des charges précis. En 1855, Haussmann les suit et donne naissance à la très privée “Compagnie générale des omnibus”, ancêtre de la très publique RATP.

Il se trouve qu’en 1829, Baudry a créé à Lyon et à Bordeaux des filiales de l’EGO. Celles-ci ont connu le destin de plus en plus public de la maison mère parisienne. Jusqu’à ce que les responsables de ces deux agglomérations reviennent à des concessions privées sur le modèle de 1855. Ce n’est clairement pas le cas de la RATP, qui est encore un monopole public. Mais que les usagers, qui sont de plus en plus las d’être constamment “remerciés pour leur compréhension” se rassurent: la commission de Bruxelles veille au grain et se montre de plus en plus pressante...

Les X-Ponts du XIX^e siècle concluent que les transports dans une grande agglomération constituent ce que les économistes appellent un monopole naturel. Ils proposent donc d’en confier la gestion à une compagnie unique