

TGV, autoroutes: la France gèle ses grands projets

Le gouvernement veut faire une pause dans les infrastructures et réorienter la politique des transports afin de répondre aux nouveaux usages des voyageurs.

Édouard Philippe et la ministre des Transports, Elisabeth Borne, ouvriront ce mardi les Assises nationales de la mobilité qui serviront de base à une loi de programmation quinquennale attendue début 2018. Alors qu'il manque 10 milliards d'euros pour financer les projets d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, le gouvernement souhaite faire une pause sur ces grands investissements.

Il entend affecter ses moyens à la rénovation du réseau existant et soutenir les nouvelles formes de mobilité, comme les transports collectifs à la demande, le covoiturage ou la location entre particuliers. Sans ressusciter l'écotaxe, une réflexion est engagée autour du principe « pollueur-payeur », afin de trouver des ressources pour financer la politique des transports.

→ **SNCF: LES SUJETS BRÛLANTS NE SERONT PAS AU CŒUR DES DÉBATS**

→ **MALGRÉ LE FIASCO DE 2014, L'ÉCOTAXE RESSURGIT**

→ **LA NOUVELLE PRIME À LA CASSE PERMETTRA D'ACHETER DES DIESELS PLUS PROPRES**

→ **LE COÛT DU GRAND PARIS EXPRESS S'ENVOLE**

ÉDITORIAL, par Gaëtan de Capèle gdecapelle@lefigaro.fr

Du bon sens et du courage

Esti, derrière leur intitulé abscons, les Assises de la mobilité cachaient une révolution copernicienne? Attendons le résultat pour en juger, mais, sur le papier, la réorientation de la politique du transport voulue par le gouvernement marque une franche rupture avec le passé. Exit les travaux pharaoniques décrétés depuis Paris pour redessiner la France avec des autoroutes et des lignes de TGV flambant neuves. Priorité à la rénovation de l'existant – ce ne sera pas un luxe pour nos routes et nos rails... – et aux nouveaux besoins des Français pour se déplacer.

Cette nouvelle approche a le mérite du bon sens. Le génie français pour la planification et les grands projets étant ce qu'il est, nous disposons déjà, pour les axes principaux, d'un maillage quasi complet du territoire. En ces temps de disette, il paraît plus judicieux de consacrer les moyens disponibles à entretenir le réseau qu'à l'étendre davantage. En particulier celui de la France profonde et rurale, qui se moque que l'on gagne une heure sur un Paris-Bordeaux, mais qui apprécierait sûrement d'être mieux

desservie. Plus généralement, le numérique, la transition énergétique et les nouveaux usages (covoiturage, location de véhicules...) imposent, qu'on le veuille ou non, de penser la politique publique des transports en France autrement qu'à travers de grandes infrastructures.

Pour être crédible, ce virage stratégique suppose de résoudre une équation financière à 10 milliards d'euros, sans retomber

Le statu quo à la SNCF serait inexcusable

dans le piège de l'écotaxe, mais sans puiser non plus dans la poche des deux traditionnelles vaches à lait, le contribuable et l'automobiliste. Enfin et surtout, il implique d'avoir le courage d'une vraie réforme de la SNCF. Centre nerveux des transports en France, l'entreprise publique, l'estée d'un statut hors du temps, croule sous les dettes et vit aux crochets d'un État impécunieux. Dans un monde de la mobilité en plein bouleversement et de plus en plus concurrentiel, le statu quo serait inexcusable. ■

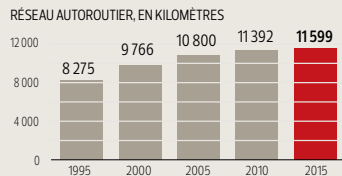
Transports: la fin des grands projets

Avec les Assises de la mobilité, le gouvernement met l'accent sur les services innovants pour améliorer les déplacements des Français plutôt que sur les gros travaux d'infrastructures.

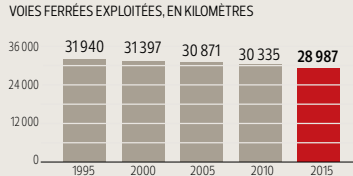
Nœud autoroutier près d'Abbeville, en Picardie.

20 | L'ÉVÉNEMENT

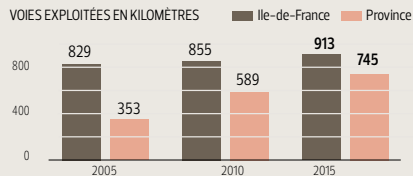
► L'expansion des autoroutes



► Le réseau ferré se réduit



► Métros et tramways en croissance



► **1,3**

million de personnes travaillaient dans les transports et l'entreposage au 31 décembre 2015, soit **8,7 %** de l'emploi marchand.

Le gouvernement prépare un « new deal » dans les transports

Les Assises de la mobilité, qui s'ouvrent ce mardi, doivent déboucher sur un projet de loi en 2018.

VALÉRIE COLLET @V_Collet

TRANSPORT Le gouvernement d'Édouard Philippe en est convaincu : la France prépare sa troisième révolution des mobilités, « celle des mobilités propres, partagées, autonomes et connectées », souligne avec enthousiasme un collaborateur d'Élisabeth Borne, la ministre des Transports. En attendant cette nouvelle aube, le pays n'a pas fini de régler les problèmes posés par les deux révolutions précédentes : d'abord, celle des transports collectifs avec le ferroviaire, puis celle de la voiture individuelle, symbole de liberté et de réussite sociale pendant des années.

Mardi, le premier ministre et la ministre des Transports ouvrent les Assises nationales de la mobilité. Elles doivent aboutir début 2018 à une loi d'orientation des mobilités comprenant une loi de programmation et de financement des infrastructures pour les cinq prochaines années.

Pendant trois mois, des ateliers thématiques réunissant des experts, un site Internet ouvert au grand public, des ateliers territoriaux au cœur des villes et des campagnes doivent faire émerger une politique de la mobilité à dix ans.

« L'arrivée du numérique et de l'économie collaborative – comme avec BlaBlaCar et Drivy – bouleverse notre métier »

THIERRY MALLET, PRÉSIDENT DE L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS

Première vocation de ces Assises : résoudre une équation impossible. La France s'est engagée ces prochaines années à déboursier plus de 3 milliards d'euros par an de 2018 à 2022 pour des projets d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales. L'État a fait ses comptes : il manque 10 milliards d'euros dans ses caisses pour les mener à bien, dont 7 milliards consacrés aux nouveaux projets. L'État devra soit trouver de nouvelles sources de financement, soit réviser à la baisse les chantiers prévus ces prochaines années.

En parallèle, les besoins de financement s'alourdissent. La SNCF accroît sa dette de 3 milliards d'euros supplémentaires chaque année (sur un total de 45 milliards pour la branche SNCF Réseau qui gère les infrastructures).

En 2009, le Grenelle de l'environnement avait instauré l'éco-taxe destinée à financer les infrastructures de transport. Ce nouvel impôt a été abandonné en 2014 (lire ci-contre), au lendemain des Assises du ferroviaire destinées à préparer le groupe public à

l'ouverture à la concurrence. Ces Assises de la mobilité répondront-elles à ces enjeux budgétaires ? Apporteront-elles une solution aux problèmes non résolus et laissés en suspens : dette de la SNCF, déclin du fret ferroviaire au sein du groupe public, conditions de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs ?

Le président de la République et plusieurs de ses ministres ont affirmé leur volonté de revoir de fond en comble la politique des transports. Emmanuel Macron estime qu'il s'agit de « repenser, de réarticuler les mobilités du XXI^e siècle ». Au lieu de planifier de nouvelles infrastructures, telles que de nouvelles lignes à grande vitesse qui absorbent des investissements normalement alloués à l'entretien de l'existant, le gouvernement compte faire porter l'attention sur les usages et les attentes des voyageurs.

Ainsi le périmètre des Assises a exclu de nombreux thèmes comme le transport ferroviaire, le transport de marchandises et la logistique (seule la logistique urbaine de proximité est retenue), le transport maritime, le transport aérien (qui fera l'objet de nouvelles assises au premier semestre 2018). « Le sujet de la mobilité est tentaculaire, reconnaît un collaborateur de la ministre des Transports. Tous ces sujets seront abordés à l'automne dans le cadre de démarches spécifiques avec les acteurs de ce secteur. » Des Assises « off » en somme.

Au menu officiel : l'environnement, le numérique, les fractures sociales et territoriales, l'intermodalité, sécurité et sûreté et gouvernance et financement. Certains verront dans le choix de ces thèmes un moyen de contourner les débats totalement inflammables comme le statut des cheminots.

Les Assises font donc la part belle à l'innovation et aux nouvelles mobilités – covoiturage, location entre particuliers, transport collectif à la demande... L'objectif est d'aider les acteurs publics à entrer dans la boucle d'initiatives prises par le secteur privé et qu'il faudrait désormais associer à une offre globale de transport.

« L'arrivée du numérique et de l'économie collaborative – comme avec BlaBlaCar et Drivy par exemple – bouleverse notre métier, témoigne Thierry Mallet, président de l'Union des transports publics et PDG de Transdev, l'opérateur de transport public français présent dans de nombreux pays européens. La frontière entre secteur public et privé est devenue ténue. » La nouvelle loi pourrait contribuer à « réparer les problématiques urbaines qui ont poussé les habitants hors des villes sans leur offrir de solution de transport collectif », pointe Thierry Mallet. C'est le cas de 40 % des Français d'après le ministère des Transports. ■

Transport ferroviaire (ci-contre la nouvelle ligne de TGV qui relie Paris à Bordeaux) ou réseau routier, Emmanuel Macron et plusieurs de ses ministres ont affirmé leur volonté de revoir de fond en comble la politique des transports en portant l'attention sur les usages et les attentes des voyageurs.



SNCF : les sujets brûlants ne seront pas au cœur

VALÉRIE COLLET @V_Collet

Cette fois, la SNCF et ses dirigeants ne sont plus au cœur de la grand-messe de la mobilité qui démarre ce mardi. Les problèmes du ferroviaire – la dette de l'entreprise publique, le modèle économique insoutenable du fret, les péages du TGV, l'ouverture à la concurrence... – ne seront pas abordés dans le cadre des six ateliers retenus. « Le gouvernement n'a pas souhaité que la SNCF phagocyte les Assises », résume un cadre du groupe public.

Les Assises de la mobilité ne sont pas une réplique des Assises du ferroviaire, voulues par Nathalie Kosciusko-Morizet lorsqu'elle était ministre du Développement durable. Il est vrai qu'à l'époque, en 2011, le gouvernement préparait l'ouverture à la concurrence du rail et prévoyait de rapprocher les deux établissements publics, RFF et SNCF, devenus des frères ennemis du rail. Guillaume Pepy était alors parvenu à faire coïncider les conclusions de ce Grenelle avec sa propre vision de la gouvernance.

Même si les dirigeants de la SNCF restent à la porte de l'orga-

nisation des débats, ils y participeront nécessairement. Tous les thèmes abordés concernent de près le groupe public. La SNCF est désormais présente dans toutes les nouvelles mobilités avec Ouicar (location de voitures entre particuliers), IdVroom (covoiturage), LeCab (VTC) via sa filiale de transport public Keolis...

Articulation intelligente

Les dirigeants du groupe public comptent aussi faire partager leurs convictions sur les « fractures sociales et territoriales », l'un des six thèmes retenus par le ministère des Transports. « Nous disposons de 3 000 implantations en France. Nous sommes donc un acteur majeur de la proximité », résume-t-on à la SNCF. Les débats sur l'« intermodalité », c'est-à-dire l'articulation intelligente des différents modes de transport, la touchent également. Ainsi, les gares ferroviaires doivent jouer un rôle crucial pour proposer aux voyageurs des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Autre sujet d'intérêt : le numérique qui mobilise aussi Transdev... Fin août, ces deux opérateurs ont annoncé une alliance

avec le leader du covoiturage BlaBlaCar et avec la RATP pour partager leur données dans une base commune, ce qui permettrait par exemple de créer un portail associant les offres de transport de ces acteurs de la mobilité et même d'autres opérateurs.

En revanche, aucun sujet brûlant concernant la SNCF ne sera abordé. Le gouvernement a préféré loger tous les débats directement liés au rail dans des « sous-débats » qui réuniront les acteurs concernés. Le transport ferroviaire fera l'objet d'une « démarche spécifique cet automne », indique un collaborateur de la ministre des Transports. Il en sera de même pour le transport de marchandises et la logistique.

Les questions de la dette, des efforts demandés à la SNCF, pourtant abordés par le président lorsqu'il a échangé cet été avec des cheminots, ne sont pas non plus évoqués. La CGT-cheminots estime néanmoins que la réforme qui se prépare « va encore plus loin que celle de 2014 », déclare Laurent Brun, son secrétaire général. Selon lui, elle « vise en fait uniquement à imposer l'ouverture à la concurrence du transport national ». Le représentant de la



Il s'agit de repenser, de réarticuler, les mobilités du XXI^e siècle

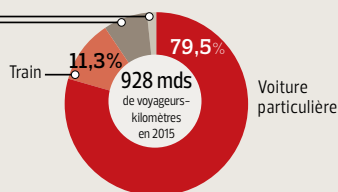
EMMANUEL MACRON

BONNAUD/GUILAUME/PHOTOPQR/SUD OUEST/MAXPPEET STEPHANE MAHE/REUTERS

Comment se déplacent les Français

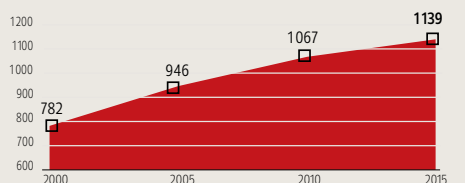
COÛT DES TRANSPORTS POUR LES MÉNAGES, EN MILLIARDS D'EUROS

1,5% Avion
7,7% Bus, car



Les Français dépensent toujours plus pour se déplacer

COÛT DES TRANSPORTS POUR LES MÉNAGES, EN MILLIARDS D'EUROS



1,06

passager

Taux d'occupation moyen d'un véhicule en milieu urbain

25%

part du coût

des transports publics acquittée par les usagers (Commission des comptes de transport de la nation)

11 500

kilomètres

de voies cyclables en France, soit autant que d'autoroutes

Malgré le fiasco de 2014, l'écotaxe ressurgit

MATHILDE VISSEYRIAS
@MVisseyrias

L'écotaxe pourrait bien renaître de ses cendres. Elisabeth Borne, la ministre des Transports, a déclaré ce week-end au JDD qu'elle voulait faire participer les camions à l'entretien du réseau routier. Le projet avait été abandonné en 2014 : ce fiasco politique a coûté à l'État près de 1 milliard d'euros. Depuis, aucune solution n'a été trouvée. Nicolas Hulot, le ministre de la Transition écologique, a promis dans un entretien à Libération ce lundi que « l'écotaxe, telle quelle, ne reviendra pas. En revanche, il est normal qu'un jour le transport routier contribue à l'effort. »

Les Assises de la mobilité doivent être l'occasion d'aborder cette question. « Nous sommes surpris que le sujet soit évoqué aujourd'hui. Il ne faudrait pas que les conclusions des Assises soient faites avant même qu'elles aient commencé », lance Florence Berthelot, déléguée générale de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR). Ne recommençons pas le feuilleton désastreux de l'écotaxe, qui a duré de 2007 à 2014. On nous parle d'un péage de transit, qui toucherait

tous les camions, y compris les Français en France. Il en est hors de question. Faisons d'abord le bilan de l'utilisation des milliards d'euros qui sont déjà collectés pour les infrastructures. »

« Changer la méthode »

Fabian Tosolini, secrétaire national du syndicat CFDT Transports, ne partage pas son avis. « Nous avons toujours pensé que mettre en place une écotaxe applicable aux poids lourds était une bonne chose, dit-il. Cela permettrait de financer des transports plus écologiques, tout en introduisant une certaine régulation vis-à-vis des transporteurs étrangers. Mais il est impératif de changer la méthode. Nous n'avons jamais été consultés sur le sujet. Une écotaxe doit être écologiquement, économiquement et socialement responsable. »

Vote à la quasi-unanimité par le parlement en 2009, l'écotaxe poids lourds était l'une des grandes ambitions du Grenelle de l'environnement de 2008. Destinée à financer les coûts d'utilisation du réseau routier national et pour partie aussi local, la taxe devait rapporter 684 millions par an. Elle n'a pourtant jamais vu le jour.

Alors que les portiques écotaxe sont déjà installés, la colère des opposants, qui s'estiment lésés,

monte à l'été 2013. Face à la révolte des « bonnets rouges » en Bretagne, qui détruisent les nouveaux portiques de la région, le gouvernement Ayrault suspend le projet sous la pression, en 2013. En 2014, Ségolène Royal tentera bien de le relancer, en ciblant « les camions étrangers qui ne paient rien ». Mais c'était sans compter les foudres de Bruxelles.

Relancer un projet si sensible exige de prendre des précautions pour ne pas risquer de reproduire ce qui a été « un gâchis », selon la Cour des comptes. L'État mettra dix ans à verser les 840 millions d'euros d'indemnités de rupture de contrat qu'il doit à Ecomouv, la société privée chargée de la collecte de la taxe.

« Nous nous opposerons à toute forme de taxe qui rappelle l'écotaxe, promet Yves Fargues, président de l'Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF). Le transport routier de marchandises a acquitté plus de 7 milliards de taxes en 2016 (à l'essieu, sur les carburants, péages aux autoroutes). C'est faux de dire que nous ne participons pas au financement des infrastructures, alors que nous ne représentons que 3,9 % des véhicules sur les routes, et 6 % des émissions de gaz à effet de serre. Ça suffit ! » ■

La nouvelle prime à la casse permettra d'acheter des diesels plus propres

EMMANUEL EGLOFF @eeegloff

Nicolas Hulot est un pragmatique. Il vient de le montrer en détaillant, dans un entretien à Libération, les nouvelles mesures concernant le secteur automobile. Il proposera simplement aux Français de troquer leur vieux diesel contre... un diesel plus récent. L'essentiel de la pollution provient des voitures constituant le parc existant (31 millions de véhicules circulent en France, dont certains très anciens et très polluants) plutôt que des véhicules neufs - 2 millions immatriculés chaque année. La nouvelle mouture présentée par le ministre, en tient compte. Elle concerne « ceux qui veulent passer d'un vieux véhicule polluant à une voiture thermique à faible émission de CO₂ ».

Le ministre de la Transition écologique et solidaire acte le fait que l'ancienne prime de 500 euros pour l'achat d'un véhicule d'occasion sous condition de ressources n'a pas fonctionné. À peine 37 dossiers ont été déposés à l'été dernier. Nicolas Hulot a donc décidé de la porter à 1000 euros et de l'étendre à tous les Français. Elle concernera les véhicules diesel datant d'avant 2001 et les essence d'avant 1997. De plus, « elle s'appliquera à l'achat d'un véhicule neuf mais aussi, et c'est nouveau et très important, à l'achat d'une voiture d'occasion récente dès lors qu'elle porte une vignette Crit'Air 0,1 ou 2 ». Cette vignette, mise en place l'année

dernière par Ségolène Royal lorsqu'elle était ministre de l'Écologie, instaure une nomenclature des différents véhicules en fonction de leur niveau d'émission de CO₂. Or les véhicules bénéficiant du label Crit'Air 2 sont, notamment, ceux qui sont équipés d'un moteur Diesel et mis en service après le 1^{er} janvier 2011 (et ceux qu'équipe un moteur à essence mis en service après le 1^{er} janvier 2006 également).



« La prime s'appliquera à l'achat d'un véhicule neuf et à celui d'une voiture d'occasion récente »

NICOLAS HULOT

Se fonder sur la seule pastille Crit'Air permet d'opter pour la « neutralité technologique » mise en avant par les constructeurs. Il ne s'agit pas d'exclure par principe le diesel, mais bien de chercher à privilégier l'efficacité. La décision est cohérente si l'objectif est de vouloir renouveler le parc automobile existant. « Aujourd'hui, la plupart des occasions récentes sont équipées d'un moteur Diesel », souligne François Rouquier, du Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA). Pour renouveler le parc, il faut forcément pouvoir acheter des voitures d'occasion qui existent. » Rendre la

prime éligible à des véhicules relativement anciens devrait aussi contribuer à son succès. Nicolas Hulot évoque un prix de 3500 euros pour une Peugeot 206 de 2005. La prime de 1000 euros représente près de 30 % de sa valeur. Et près de 60 % en montant à 2000 euros pour une famille non imposable. Dernier élément : une prime de conversion spécifique sera toujours versée à ceux qui mettent au rebut une vieille voiture pour acheter un véhicule électrique. Cette prime sera toutefois réduite, passant de 4000 à 2500 euros. Mais elle s'ajoute au bonus électrique standard de 6000 euros.

Nicolas Hulot ne détaille pas les investissements consacrés à cette nouvelle prime à la casse. Il précise cependant qu'il cible « plus de 100 000 véhicules concernés en 2018 ». La majorité devrait être des véhicules d'occasion. Il ne s'agit pas d'une stratégie visant à pousser à la hausse les immatriculations de voitures neuves. Pour financer ces primes, le malus auto sera, sans surprise, étendu. Il concernera désormais les voitures émettant plus de 120 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, contre 127 grammes en 2017.

Au-delà de l'automobile, le gouvernement mettra en place d'autres primes pour faciliter la transition énergétique. C'est ainsi que les ménages pourront obtenir jusqu'à 3000 euros en changeant leur chaudière au fioul contre une pompe à chaleur ou une chaudière à bois. ■

Le coût du Grand Paris Express s'envole

En mars, la construction de quatre nouvelles lignes de métro et la prolongation d'une (la 14) étaient estimées à 26 milliards d'euros. En juillet, la Société du Grand Paris (SGP) a revu la note à la hausse. « Avec les avant-projets sur toutes les lignes dont nous disposons depuis mai, nous pouvons dire que cette infrastructure devrait revenir à 28 milliards d'euros », reconnaît Philippe Yvin, président du directoire de la SGP. Avec les aléas (6 à 10 %) et les provisions pour risques identifiés (18 à 22 %), cela pourrait grimper à 35 milliards. C'est cher pour un gouvernement qui a émis des réserves sur les grands travaux. Même si la SGP finance le chantier sur ses ressources propres, ses emprunts entrent dans le calcul de la dette de la France. De quoi faire réfléchir même si l'attribution des Jeux olympiques 2024 à Paris joue en faveur du Grand Paris Express. Dès lors, le gouvernement a le choix entre maintenir le projet (avec mise en service de la dernière ligne en 2030), étaler la livraison au-delà de cette date, renoncer à certaines lignes ou garder l'échéance de 2030 en retardant la livraison de certaines lignes prévues plus tôt. L'exécutif devrait donner son sentiment lors de la conférence sur le Grand Paris prévue fin octobre. Il y a urgence : la SGP doit attribuer des appels d'offres d'ici à la fin de l'année.

J.-Y. G.

des débats

CGT - cheminots juge que la conclusion des Assises de la mobilité est « déjà faite ». Le syndicat a même édité un journal de 24 pages diffusé à 500 00 exemplaires dans lequel les auteurs argumentent contre l'ouverture à la concurrence. Le syndicat « veut partir des besoins des usagers en matière d'égalité d'accès au transport, de dessertes, de régularité, d'intermodalité, de prix, de présence humaine, d'emplois en territoire et autres, pour réorienter les choix des pouvoirs publics ». Une démarche qui fait écho à celle du ministère des Transports. ■