

Le gouvernement ouvre le chantier de nos transports de demain

► Le premier ministre a lancé les Assises de la mobilité, trois mois de réflexion et d'ateliers pour imaginer les solutions à mettre en œuvre

► Un préalable à la future loi d'orientation prévue début 2018, qui tracera les contours des transports en France pour les cinq à dix prochaines années

► En attendant que le gouvernement définisse ses priorités, une vingtaine d'investissements dans les infrastructures ont été gelés

► Pour décongestionner les villes, les participants aux Assises peuvent s'inspirer des pistes testées par nos voisins européens

Le Monde
JEUDI 21 SEPTEMBRE 2017

Transports, le grand remue-méninges

Le premier ministre, Edouard Philippe, a lancé, mardi, les Assises nationales de la mobilité, préalables à la future loi qui tracera les contours des transports en France pour les cinq à dix prochaines années

Tout ce qui compte dans le monde du transport s'était réuni, mardi 19 septembre, dans l'auditorium du Palais Brongniart, à Paris, pour le coup d'envoi du grand remue-méninges du secteur, les Assises nationales de la mobilité. Edouard Philippe, le premier ministre, a donné le ton en même temps que le top départ, citant Fernand Braudel, le grand maître de la synthèse historique, et rappelant à ceux qui l'auraient oublié que la victoire espagnole de 1557 à Saint-Quentin (Aisne), qui ouvrait aux ennemis jurés du roi de France une voie royale vers Paris, ne donna rien... à cause de l'état des routes.

Une petite leçon érudite destinée à rappeler l'importance du transport pour une nation et – peut-être – faire mesurer la responsabilité de ceux qui s'approprient à participer à ce brainstorming de trois mois, destiné à déboucher sur un big bang de la mobilité en France.

Pourquoi ces Assises de la mobilité? Elles font suite au discours d'Emmanuel Macron, président de la République, prononcé lors de l'inauguration de la ligne de TGV Le Mans-Rennes, le 1^{er} juillet. Un discours de rupture avec les politiques de transport du passé: terminés les grands projets pharaoniques, trop souvent pas ou mal financés, priorité aux transports du quotidien, aux mobilités du XXI^e siècle.

Cette nouvelle doxa, le premier ministre l'a résumée, lors de l'ouverture des assises: «*Nous avons collectivement beaucoup trop promis.*» Le résultat de ce trop-plein, c'est qu'il manque 10 milliards d'euros pour boucler le financement de ce qui a été programmé, 7 milliards pour les projets nouveaux, 3 milliards pour la rénovation. Conclusion, il va falloir faire des choix, réfléchir aux priorités, dans un exercice de sincé-

rité ayant pour ligne directrice l'importance des transports de tous les jours et la remise en état du réseau existant (route et rail).

Comment vont-elles se dérouler? Les participants ont trois mois pour échauffer une nouvelle politique des mobilités. Une plate-forme Internet de consultation publique (Assisesdelamobilité.gouv.fr) permet à tout citoyen de contribuer au débat public. En parallèle, des ateliers vont être mis en œuvre par les équipes d'Elisabeth Borne, la ministre des transports. Une quinzaine d'ateliers territoriaux, d'abord, des réunions publiques ouvertes à tous organisées là où habituellement les décideurs ne vont pas: grands ensembles, périphérie de villes moyennes, territoires ruraux. L'objectif est de prêter une oreille attentive au plus près des réalités du terrain.

Des ateliers nationaux thématiques sont ensuite organisés et présidés par des personnalités reconnues du monde du transport, ainsi que des ateliers dits de «l'innovation» destinés à dynamiser les solutions technologiques made in France de la mobilité portées par des entreprises, des start-up, des collectivités.

Enfin, un conseil d'orientation des infrastructures est créé pour régler les questions de financement et de programmation. Il sera composé d'élus et de personnalités qualifiées et présidé par l'ancien député du Calvados, Philippe Duron, authentique sage du transport, qui avait présidé, il y a quatre ans, la commission Mobilité 21, une sorte d'ancêtre des Assises de 2017.

Quels sont les thèmes abordés? Les Assises ont l'ambition de travailler sur six thèmes correspondant aux six grands défis que le gouvernement a identifiés. L'environnement d'abord. M^{me} Borne n'oublie pas qu'elle est rattachée à Nicolas Hulot, minis-



IL MANQUE 10 MILLIARDS D'EUROS POUR BOUCLER LE FINANCEMENT DES PROJETS QUI ONT ÉTÉ PROGRAMMÉS

tre de la transition écologique et solidaire, et que son action s'inscrit dans une politique climatique qui prévoit une neutralité carbone en 2050. Dans cette logique, outre le numérique, les questions d'intermodalité et de sécurité, la question des fractures sociales et territoriales sera un élément-clé de la politique des transports à venir. «*La mobilité physique doit être un facteur de mobilité sociale*», souligne la ministre. Enfin, le dernier thème – mais non le moindre – sera celui du financement, de la gouvernance et de la soutenabilité financière et économique de la politique de transport.

Quels sont les sujets qui fâchent? Dans ce contexte de sélection drastique en fonction des moyens, il est certain que tout le monde ne sera pas servi comme il l'attend. Et au-delà des thèmes généraux, des sujets concrets vont être abordés. A commencer par savoir quels grands projets déjà

engagés (canal Seine-Nord, lignes TGV Lyon-Turin ou Bordeaux-Toulouse) vont devoir être remisés.

Nombre d'observateurs se demandent aussi si on ne s'approprie pas à exiger de la politique de mobilité plus qu'elle ne peut. «*Le transport collectif ou individuel ne pourra pas réparer à lui tout seul des erreurs d'urbanisme comme l'étalement pavillonnaire et ses conséquences sociales*», commente Thierry Mallet, PDG de Transdev et président de l'Union des transports publics.

Et puis on assiste au grand retour de thèmes hautement épineux, comme celui de la taxation des poids lourds. Tout en affirmant ne pas vouloir remettre en place une écotaxe, Elisabeth Borne a indiqué que la contribution des camions au financement des infrastructures serait étudiée. «*C'est clairement une réflexion qui va être menée dans le cadre des Assises*», a affirmé la ministre. Et je le dis parce que je sais que c'est un sujet assez réactif

Décongestionner les villes : ce qui marche chez nos voisins

L'espace alloué à la voiture diminue dans les agglomérations. Parallèlement, l'accès au centre-ville est régulé, comme à Stockholm et Rotterdam

Comment décongestionner les villes et améliorer les transports du quotidien? C'est l'un des grands enjeux des assises de la mobilité que lance le gouvernement ces trois prochains mois. Alors que plusieurs villes françaises ont pris une certaine avance en lançant des alternatives au tout-voiture dans leur politique de transport, comme Strasbourg, Nantes et Rennes, la congestion des rues et des transports en commun est toujours d'actualité.

Depuis une quinzaine d'années, les grands centres urbains ont cependant largement revu leur organisation urbaine en réduisant l'espace alloué à la voiture. Cela part d'un simple constat: «*Les voitures satureront toujours la place qu'on leur donne.*» A Los An-

geles, même les autoroutes de deux fois huit voies sont complètement bouchées», relève Nicolas Boichon, ingénieur transport à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU).

Aux Etats-Unis, qui redécouvrent depuis une vingtaine d'années leurs centres-villes longtemps délaissés, de nombreuses autoroutes urbaines sont en train de disparaître au profit de boulevards partagés entre marcheurs, cyclistes et voitures. A Séoul, un viaduc autoroutier a été supprimé pour laisser place au cœur de la capitale coréenne à une promenade urbaine très appréciée.

En Europe, la relance du tramway et le développement des bus à haut niveau de service ont d'ores et déjà permis de requali-

fier de nombreux centres-villes et de réduire la place de la voiture. Paris, Bordeaux et Lyon ont pour leur part décidé d'éloigner les voitures des berges de leur fleuve.

D'autres villes utilisent la manière plus douce. Madrid réserve certaines voies d'autoroutes au seul transport public. En Californie, le covoiturage aussi a ses voies. En Europe, les parkings relais sur les autoroutes à proximité des centres urbains sont également très fréquents. Les collectivités locales travaillent enfin à la mise en place d'une gestion intelligente et dynamique des transports, par le biais des systèmes de signalisation ou la modulation de la vitesse autorisée.

Au cœur des villes, la réduction de la place faite aux voitures se

double de systèmes de régulation de l'accès au centre-ville. Le plus probant est le système de péage urbain qui existe depuis 2006 à Stockholm, qui module un droit d'accès au cœur de la ville aux heures de pointe.

Mise en place d'un fonds vélo
Depuis 2010, Rotterdam expérimente pour sa part le «*péage positif*». Ce système rémunère les automobilistes acceptant de ne pas utiliser leur voiture aux heures de pointe en privilégiant d'autres moyens de transport (vélo, transports en commun, etc.), en effectuant du covoiturage ou en décalant les horaires de leurs déplacements quotidiens.

Enfin, en modulant l'offre de places de parkings en centre-ville, les

municipalités créent de fait un péage, plus statique. A Londres, certains quartiers modifient même les permis de stationnement résidentiel selon qu'il s'agit de la première ou de la seconde voiture d'un même habitant, ou selon la performance écologique du véhicule.

Ces mesures se doublent de politiques de transport plus douces. A Copenhague, le nombre de vélos dépasse le nombre de voitures, grâce à la mise en place depuis le début des années 2000 de toutes les infrastructures nécessaires: des garages à vélo sur plusieurs étages à chaque station de métro, en passant par les ponts et passerelles destinés aux seules bicyclettes. Aux Pays-Bas, la mise en place d'un fonds vélo a permis

également d'investir largement dans les infrastructures, bien moins onéreuses que celles concernant les voitures.

«*A l'avenir, le développement des applications de calcul d'itinéraire, ainsi que le partage des données collectées de la ville intelligente, va améliorer la gestion des transports*», estime Frédérique Predali, urbaniste de l'IAU d'Ile-de-France. «*Grâce à ces outils, on pourra mieux connaître et comprendre les déplacements en temps réel et donc actionner des leviers pour aider les habitants, notamment les conducteurs, à différer ou à annuler un déplacement en voiture en fonction du trafic, complète M. Boichon. Le meilleur déplacement, c'est celui qu'on ne fait pas!*» ■

PHILIPPE JACQUÉ



pour nos amis du transport routier. Evidemment, ils seront associés à cette réflexion.»

Quels thèmes sont exclus des Assises? Le gouvernement a décidé de ne pas inclure plusieurs chapitres de la mobilité dans ces Assises et de les traiter à part. Ce sera le cas du transport aérien et maritime mais aussi du fret et de la logistique et de toutes les questions spécifiquement ferroviaires, qui font l'objet d'une concertation particulière. Les projets de métro et de liaison ferroviaire du Grand Paris Express, récemment pointés du doigt pour des dérapages financiers considérables, ne sont pas non plus inclus dans le périmètre de cette réflexion. Motivée par la volonté de se cantonner au sujet déjà touffu du transport de voyageurs, la décision a surpris nombre d'observateurs. Si l'on veut réfléchir à une politique globale, peut-on séparer d'un trait de plume théorique le transport de personnes de celui de marchandises? Peut-on résoudre les problèmes de financement des infrastructures de transport en France, sans aborder la question de la dette de la SNCF?

Sur quoi doit déboucher cette réflexion?

A la mi-décembre, cette énorme masse de travail donnera lieu à une restitution, préalable à la future loi d'orientation attendue début 2018, qui tracera les contours des transports en France pour les cinq à dix prochaines années. Ce texte, dont la précédente loi d'orientation de la politique des transports remonte à 1982, ouvrira peut-être la porte à de nouveaux projets d'envergure pour l'avenir. Mais cette fois, c'est juré, on saura comment les payer. ■

ÉRIC BÉZIAT

Jean-Cyril Spinetta chargé d'une mission sur le ferroviaire

L'ancien PDG du groupe Air France-KLM, Jean-Cyril Spinetta, 73 ans, a été chargé par le gouvernement de mener une réflexion sur «les conditions d'une transformation réussie du secteur ferroviaire», autrement dit de la SNCF, a annoncé, mardi 19 septembre, le premier ministre, Edouard Philippe, lors de l'ouverture des Assises nationales de la mobilité. Cette réflexion sera menée en parallèle des Assises, et les conclusions devront être rendues au premier trimestre 2018. M. Spinetta, patron pendant onze ans de la compagnie aérienne nationale, a été l'architecte de sa privatisation et du rapprochement avec KLM.

Dernière épreuve de force autour du canal Seine-Nord Europe

La région se mobilise et fait pression sur le gouvernement pour que ce chantier, dans les cartons depuis trente ans, soit lancé

LILLE - correspondance

L'Histoire dira si «l'appel de Péronne» a été entendu. Le 15 septembre, le président de la région des Hauts-de-France, Xavier Bertrand, fervent défenseur du canal Seine-Nord Europe, qui doit relier Compiègne à Cambrai et donc, via le canal de l'Escaut, accéder à toutes les voies fluviales belges, réussit un tour de force. Il réunit au débotté dans la petite ville de Péronne, dans la Somme, décideurs économiques, présidents des départements de la région, patronat nordiste, représentants du milieu agricole et portuaire et, cerise sur le gâteau, un invité surprise, l'ancien ministre Jean-Louis Borloo. Cette démonstration de force dans une salle des fêtes où plus de 500 personnes se retrouvent à l'étroit n'a qu'un objectif: demander à Emmanuel Macron qu'enfin soit lancée la construction du canal Seine-Nord Europe.

Véritable Arlésienne, cette infrastructure prévoit des dizaines de milliers d'emplois au nord de Paris, mais le président de la République a annoncé le 1^{er} juillet le gel des nouveaux grands projets. «Je ne veux pas être pris en otage par Paris et l'administration», lance M. Bertrand, ce vendredi après-midi de septembre. On demande seulement à prendre notre destin en main.» Derrière les accents gaullois de cet appel, il y a une volonté forte des collectivités territoriales et du monde économique de faire des Hauts-de-France la porte d'entrée de l'Europe à travers un hub logistique d'envergure.

Mardi 19 septembre, Edouard Philippe a envoyé un premier signal encourageant. «J'ai chargé le ministre de l'action et des comptes publics [Gérald Darmanin] et Mme la ministre des transports [Elisabeth Borne] de réfléchir et d'analyser la possibilité de mettre en œuvre une solution qui repose sur la transformation de la société de projet d'établissement public de l'Etat en établissement public local, les collectivités locales assumant la conduite du projet», a annoncé le premier ministre, lors du lancement des Assises de la mobilité. Mais, prudent, le premier ministre a ajouté: «La réflexion sur ce sujet n'est pas arrêtée, et je le dis clairement, la décision, ni dans un sens ni dans l'autre, n'est prise (...)»

Ce canal ne remonte pas à hier. Déjà Napoléon avait l'idée de relier la Seine et la région parisienne au Nord via l'Escaut. Il y a d'abord eu la création du canal de Saint-Quentin en 1810, puis le canal du Nord, dont le gabarit s'est rapidement révélé insuffisant. C'est finalement le ministre des transports Michel Rocard qui lance les premières études en 1981. La voie d'eau est selon lui un moyen de transport moderne, économe en coût et en énergie.

Mais le financement et le futur tracé de ce canal bloquent le dossier. Une fois la copie revue, le président Sarkozy donne le feu vert, le 5 avril 2011, à cette infrastructure de 106 kilomètres entre la Seine et le Benelux, de 54 mètres de large, équipée de six écluses et de quatre nouvelles plates-formes multimodales. «La réponse d'un pays à la crise, c'est l'investis-



sement», lance alors M. Sarkozy, depuis la petite commune picarde Nesle. Mais, le tour de table financier n'étant pas totalement bouclé, les premiers coups de pioche ne seront jamais donnés.

Le dossier est finalement relancé par la loi Macron du 6 août 2015, qui permet la création de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE). Le président Hollande, lui, peut annoncer cinq ans après Sarkozy que ce canal Seine-Nord Europe est désormais «irréversible». Pour cet investissement à 4,5 milliards d'euros, l'Union européenne met 1,8 milliard sur la table, auxquels s'ajoutent 1 milliard pour les col-

lectivités territoriales, 1 milliard pour l'Etat et 780 millions financés par l'emprunt. Après le TGV et le tunnel sous la Manche, le Nord rêve de cette infrastructure «promesse d'une économie décarbonnée», vante le 5 avril 2016 François Hollande, qui y voit déjà «des bateaux de 3300 tonnes, voire 4400 tonnes [l'équivalent de 200 camions], reliant les grands ports européens».

Las. Le président Macron en décide autrement. L'état des finances de la France ne permet pas le lancement de nouveaux grands chantiers. M. Bertrand, appuyé par les élus locaux de tous bords politiques et par le milieu économique, a donc lancé un ultimatum: «A la mi-octobre, le gouvernement doit nous dire définitivement si c'est oui. Si c'est non, c'est une déclaration de guerre contre la région.» D'autant que le président des Hauts-de-France a proposé au gouvernement d'avancer les deux premières années de financements prévus par l'Etat, et de garantir, en lieu et place de celui-ci, l'emprunt de 780 millions d'euros nécessaires pour le bouclage du financement de l'infrastructure.

«Ça ne coûte rien à l'Etat!»

«Ce projet, ce n'est pas un truc d'élus, insiste M. Bertrand. Pourquoi mettre autant d'argent, nous demande-t-on? Parce que, derrière, c'est 50 000 emplois, dont 10 000 pendant la construction.» Le président du Medef Hauts-de-France, Frédéric Motte, représentant de 44 000 entreprises régionales et plus de 110 000 salariés, note dans ce projet la possibilité d'irriguer tout le territoire, pas seulement les métropoles et les villes portuaires. Le président de la chambre de commerce et d'industrie Hauts-de-France, Philippe Hourdain, y voit, lui, un formidable outil de compétitivité pour les entreprises contribuant à la transition énergétique.

Les gros industriels régionaux tels que Bonduelle, Leroy Merlin

«À LA MI-OCTOBRE, LE GOUVERNEMENT DOIT NOUS DIRE SI C'EST OUI. SI C'EST NON, C'EST UNE DÉCLARATION DE GUERRE CONTRE LA RÉGION»

XAVIER BERTRAND
président de la région
Hauts-de-France

ou Decathlon soutiennent le projet. «Regardez, on est tous là, on a tous bouleversé nos agendas pour être ici, à Péronne», fait remarquer François Dutilleul, président du directoire Rabot Dutilleul Investissement, un groupe de BTP nordiste centenaire.

«Si on veut concurrencer les Belges, il faut les infrastructures nécessaires, plaide Franck Gonsse, secrétaire général national de la coordination nationale des travailleurs portuaires et assimilés (CNTPA). Il faut du linéaire de quais, des plates-formes multimodales pour aller chercher ces flux qui nous appartiennent et qui passent aujourd'hui par les pays voisins. L'idée n'est pas de diminuer Le Havre et défendeur du fret ferroviaire.

Autre verrou: Bercy. Mais, pour Jean-Louis Borloo, le canal Seine-Nord va faire gagner de l'argent à l'Etat: «Sa contribution est inférieure aux retours sur TVA! Globalement, ça ne coûte rien à l'Etat! Au lieu de couiner dans leurs bureaux, ils devraient être là avec nous.»

L'ancien ministre s'étonne surtout que l'Etat puisse laisser filer la subvention exceptionnelle de l'Union européenne de 1,8 milliard d'euros. «Le monde moderne, c'est l'information, les nouvelles technologies et la logistique, a insisté M. Borloo. Le canal, c'est la vie et c'est l'emploi.» ■

LAURIE MONIEZ

Les grands projets enterrés peuvent-ils ressusciter ?

DEPUIS LE MOIS DE JUILLET, par décision présidentielle, une vingtaine d'investissements dans les infrastructures de transport sont gelés. Leur sort dépend des priorités du gouvernement en matière de politique de mobilité, qui doivent être définies lors des Assises de la mobilité, qui ont débuté mardi 19 septembre.

Parmi eux, une poignée de grands programmes – les plus conséquents et les plus emblématiques – focalisent l'attention. Outre le canal Seine-Nord, le tunnel ferroviaire Lyon-Turin est aussi sur la sellette. Un projet transfrontalier à 26 milliards d'euros, pris pour cible par des collectifs de militants écologistes et de riverains, de part et d'autre de la frontière. Les travaux ont commencé en 2014 et un tunnelier géant a déjà percé à grand-peine des trous conséquents dans la vallée de la Maurienne (Savoie).

Les partisans du tunnel ont bon espoir de voir confirmé ce projet déjà bien engagé. Le 19 septembre, le premier ministre, Edouard Philippe, a souligné que «la France s'est engagée par un traité international», et que «le président de la République aura l'occasion d'évoquer le sujet le 27 septembre lors du sommet franco-italien qui se tiendra à Lyon. Un lieu pas choisi par hasard», a-t-il ajouté.

L'avenir d'autres projets, comme la ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax-Espagne, dite GPSO (Grand pro-

jet ferroviaire du Sud-Ouest), à l'étude depuis 2015, est nettement plus incertain. Si le tronçon vers l'Espagne semble devoir être oublié, les élus toulousains s'accrochent à l'idée d'un prolongement de la nouvelle ligne TGV, qui met Bordeaux à deux heures de Paris.

«L'effet d'un électrochoc chez les élus»

Les édiles de Toulouse et de sa région ont repris des négociations avec le ministre des transports, Elisabeth Borne, dans l'espoir de sauver des bribes du programme initial. «L'annonce de la pause des grands projets a fait l'effet d'un électrochoc chez les élus, explique Mme Borne. Cela les incite à réfléchir davantage aux détails de chaque investissement, à trouver de nouvelles sources de financement.»

L'espoir n'est peut-être donc pas perdu pour les zéloteurs des grands travaux ferroviaires. «Il est certain que l'accessibilité ferroviaire de Toulouse, mais aussi de Limoges ou de Clermont-Ferrand, n'est aujourd'hui pas optimale», constate Philippe Duron, le président fraîchement nommé du tout nouveau conseil d'orientation des infrastructures. En faisant preuve de pas mal d'inventivité, avec l'aide des capacités d'ingénierie financière des grands groupes de BTP, certains élus auront peut-être encore demain des TGV à offrir à leurs électeurs. ■

É. BÉ.