

Coup d'envoi du big-bang dans les transports

- Le gouvernement lance les Assises de la mobilité ce mardi, prélude à une grande loi sur les transports en 2018.
- Objectif : adapter les politiques publiques aux nouvelles pratiques et faire le tri dans les projets d'infrastructures.

TRANSPORTS

Antoine Boudet
aboudet@lesechos.fr
Et **Lionel Steinmann**
lsteinmann@lesechos.fr

Quels moyens de transport privilégier demain ? Pour avoir, comme ministre de l'Economie, déjà donné son nom aux cars longue distance dont il a libéralisé le marché, Emmanuel Macron, comme président de la République, ne pouvait pas ne pas faire du sujet des transports en général un dossier prioritaire de son quinquennat. Le gouvernement lance donc ce mardi les Assises nationales de la mobilité, une grande concertation qui doit à la fois moderniser la politique des transports et faire le tri dans les projets d'infrastructures à venir.

« Il faut répondre aux besoins de mobilité de demain, en arrêtant d'y apporter les réponses d'avant-hier. »

ÉLISABETH BORNE
Ministre des Transports

Ces assises, qui dureront trois mois, déboucheront sur une loi d'orientation des mobilités (LOM) qui sera présentée début 2018 au Parlement. Avec un double objectif. D'abord, adapter les politiques publiques aux mutations en cours. Avec le numérique, le vélopartage ou bientôt les véhicules autonomes, les transports du quotidien sont en pleine révolution, et cela ne fait que commencer. Les assises doivent soutenir l'essor de ces nouvelles pratiques et adapter le cadre législatif en conséquence.

Un trou de 10 milliards sur les chantiers annoncés

Le covoiturage sur courte et moyenne distance, encore embryonnaire, devrait notamment être encouragé. Le gouvernement espère y trouver des solutions pour décongestionner les métropoles et y réduire la pollution, ou encore s'attaquer aux « déserts de mobilité », ces zones où la voiture individuelle reste l'unique moyen de déplacement.

De surcroît, le covoiturage est relativement peu coûteux à développer, car il consiste à mieux utiliser des véhicules et des routes qui existent déjà. Cela répond au second objectif des assises : sortir la politique des transports de son impasse financière. Ligne TGV Bordeaux-Toulouse, canal Seine-Nord, tunnel du Lyon-Turin... Plusieurs chan-

tiers d'envergure ont été annoncés ces dernières années sans que leur financement soit sécurisé. Résultat, quelque 10 milliards d'euros manquent à l'appel sur les cinq ans à venir. Le gouvernement a donc décrété dès cet été une « pause » dans la réalisation de nouvelles infrastructures, au grand dam des élus des régions concernées.

Les assises vont passer au tamis la liste des projets déjà annoncés, pour déboucher sur une planification sur dix ans des investissements, avec « une programmation équilibrée en recettes et en dépenses » sur les cinq premières années, indique le ministère. Ce travail de hiérarchisation, qui promet d'être impopulaire, sera effectué, par un conseil d'orientation des infrastructures créé pour l'occasion.

Cette instance, composée notamment d'élus, sera présidée par Philippe Duron. Cet ancien député PS a piloté le premier travail d'inventaire de ce type mené en 2012. Il est prié de réactualiser, sans doute en proposant plusieurs scénarios. Son expertise et sa capacité à formuler des préconisations courageuses seront un atout pour l'exécutif.

Mais l'Etat ne compte pas que tailler dans les dépenses. Les assises doivent également avancer sur de nouvelles sources de financement. Un projet à hauts risques, car la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a déjà indiqué à plusieurs



Elisabeth Borne, la ministre des Transports. Parmi les sujets potentiellement explosifs, la future loi traitera de l'avenir du système ferroviaire. Photo Stéphane de Sakutin/AFP

reprises qu'elle souhaitait taxer davantage les poids lourds, ce que la profession considère comme un casus belli.

Autre sujet potentiellement explosif, la future loi traitera aussi

de l'avenir du système ferroviaire, avec notamment les conditions de mise en concurrence de la SNCF et un potentiel donnant-donnant sur la reprise de tout ou partie des 45 milliards d'euros du système.

Ces thématiques ne seront toutefois pas abordées lors des assises elles-mêmes, a précisé le ministère, mais dans le cadre d'une « concertation complémentaire » qui sera menée simultanément. ■

L'Ile-de-France joue la carte du covoiturage

Valérie Pécresse, la présidente de la région-capitale, veut aider les start-up travaillant à transformer la voiture individuelle en transport collectif.

Jean-Michel Grady
@ogrady99

Chaque jour ouvré on compte 16 millions de trajets sur le réseau routier francilien, avec à la clef une moyenne de 250 kilomètres d'embouteillages et des millions d'heures perdues. Comment sortir de cette impasse ? « Le covoiturage, pour nous, est quelque chose d'absolument crucial », a déclaré lundi Valérie Pécresse, la présidente de la région Ile-de-France.

1,1 occupant par véhicule

« Selon les études, c'est 1,1 ou 1,3 occupant par véhicule en Ile-de-France sur les routes. [...] Si l'on arrive à avoir deux occupants par voiture en moyenne, on enlève un tiers de voitures des routes, c'est considérable », a-t-elle souligné, entourée par les représentants de 17 jeu-

nes pousses, et avec sa casquette de présidente d'Ile-de-France Mobilités (ex-Stif). Quelques start-up se sont déjà lancées sur le créneau avec des modèles différents (lignes virtuelles, recrutement sur des bassins d'emploi, auto-stop numérique...), mais il faut encore les aider afin de développer le covoiturage courte distance.

Outre des actions classiques – ouvrir au covoiturage les futures voies de bus réservées sur l'A10, l'A12 et l'A3 ; construire 10.000 nouvelles places de parking-relais près des gares de banlieue d'ici à 2021, dont certaines réservées aux covoitureurs – la région, mais aussi la Ville de Paris, vont leur accorder un certain nombre d'avantages. Ile-

Le chiffre clef

250

KILOMÈTRES d'embouteillages en moyenne en Ile-de-France chaque jour ouvré.

de-France Mobilités versera ainsi jusqu'à 50.000 euros à chacune de ces 17 start-up afin qu'elles puissent, de début octobre à fin décembre, bénéficier des offres promotionnelles de la région, comme le versement de deux euros par conducteur ou passager recruté.

Déjà des adeptes

Huit d'entre elles verront même leurs services intégrés dans le moteur de recherche d'itinéraires Vianavigo, que 3,5 millions de Franciliens consultent chaque mois. Rendez-vous fin décembre pour un bilan de l'opération.

Le concept fait d'ores et déjà des adeptes. « Nous nous félicitons de la multiplication des offres de covoiturage comme BlaBlaLines que vient de lancer BlaBlaCar ou encore des offres d'ecov (Covoit'ici), de Karos ou de WayzUp, trois start-up qui ont été soutenues par la Ville de Paris grâce à la plateforme d'incubation Rolling Lab de Paris & Co », a déclaré Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris. ■

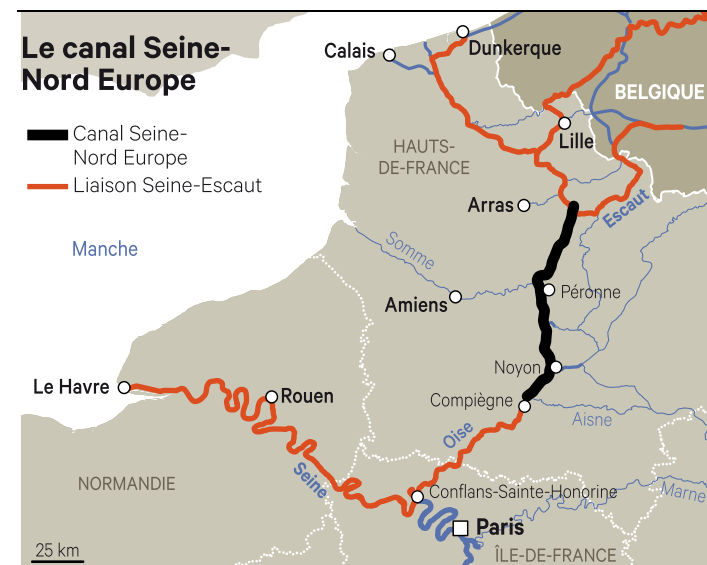
La région Hauts-de-France réclame le pilotage du canal Seine-Nord

Xavier Bertrand, avec les présidents des départements traversés, veut prendre la majorité du grand barreau fluvial vers l'Europe du Nord.

Olivier Ducuing
—Correspondant à Lille

Le dossier du canal Seine-Nord n'est pas bouclé. Une réunion sous pression mardi dernier chez la ministre en charge des Transports, Elisabeth Borne ; une proposition spectaculaire des collectivités d'assumer la garantie d'emprunt nécessaire au canal et d'en prendre le contrôle ; une démonstration de force à Péronne (Somme) vendredi avec plus de 500 personnalités, dont Jean-Louis Borloo : Xavier Bertrand refuse clairement de se laisser enfermer dans le calendrier des Assises de la mobilité, qui débute ce mardi.

Associé aux présidents de tous les départements traversés et à la région Ile-de-France, le patron de la région des Hauts-de-France fait, en effet, du canal Seine-Nord un enjeu politique majeur. Hormis quelques



« LES ÉCHOS »

voix discordantes chez les Verts de Picardie, il est vrai que ce projet bénéficie d'un puissant consensus régional, car attendu comme levier de croissance de l'économie locale. Quatre grandes plates-formes logistiques devraient ainsi être implantées le long de son parcours.

« Montrer une volonté de décentralisation »

Ce futur barreau fluvial de 107 kilomètres de long doit relier Compiègne au Cambrésis et se raccrocher au réseau fluvial nord-européen. Son coût est estimé à plus de 4,5 milliards d'euros, dont 1 milliard supporté par l'Etat, autant par les collectivités, et près de 2 milliards par Bruxelles. Mais, interrogé en juillet lors d'une séance de questions au gouvernement, le Premier ministre, Edouard Philippe, a confirmé une pause dans le projet du fait de l'absence de couverture de l'emprunt d'autofinancement.

Xavier Bertrand estime, de son côté, offrir au gouvernement une porte de sortie par le haut, que ce dernier ne peut plus refuser. D'autant qu'il propose aussi d'avancer la part de l'Etat sur les deux premières années. « C'est la plus petite contribution de l'Etat dans l'histoire des infrastructures,

1 milliard, ce sera inférieur à son retour sur TVA ! », a souligné Jean-Louis Borloo.

Le gouvernement a salué l'offre des collectivités d'assurer la garantie de l'emprunt (estimé à 776 millions d'euros) et pris acte de leur proposition de régionaliser la société de projet. Mais le sujet réclame désormais les arbitrages de Matignon et de l'Elysée. « C'est une opportunité pour le gouvernement Philippe et pour Emmanuel Macron, accusés de recentraliser, de montrer une volonté éclatante de décentralisation », a fait valoir Jean-René Leckerf, le président du Conseil départemental du Nord. Malgré une situation financière tendue, son département apporterait 200 millions d'euros dans la corbeille.

Reste un sujet épineux, celui de la recette affectée destinée à rembourser l'emprunt. « Une écotaxe régionale, c'est "niet", nous ne voulons pas tuer le transport routier », a prévenu Xavier Bertrand. Le président des Hauts-de-France verrait en revanche d'un bon œil une taxe sur le trafic de transit. Une fin de non-recevoir du gouvernement serait perçue comme une déclaration de guerre par celui qui s'est pourtant clairement démarqué de la frange la plus dure des Républicains. ■