

Société

DES ASSISES POUR "RÉVOLUTIONNER" LES MOBILITÉS?

Achille Warnant

19/09/2017

Quel est l'enjeu des Assises de la mobilité qui s'ouvrent le 19 septembre 2017 ? Fixer les priorités en matière de transport, trouver des sources de financements pour le secteur en vue de l'élaboration d'une loi sur la mobilité au premier semestre 2018, sous l'œil vigilant des associations: le chantier qui s'ouvre est de taille. État des lieux par Achille Warnant.

« Le secteur des transports est en pleine révolution et il faut bien sur réorienter notre politique », a prévenu la ministre du transport, Elisabeth Borne, lors d'une conférence organisée par le Gart (Groupement des autorités responsables de transport). Une révolution qui, a-t-elle précisé, appelle « à repenser en profondeur à la fois les usages, les techniques et les politiques publiques ». C'est tout l'enjeu justement des Assises de la mobilité qu'elle inaugurerait ce mardi en compagnie du Premier ministre Édouard Philippe. Un événement qui marque le lancement d'une concertation de trois mois au cours de laquelle élus, associations professionnelles et syndicales, ONG, entreprises et citoyens seront invités à donner leur avis afin de définir conjointement une nouvelle stratégie pour les mobilités. Les Assises devraient ainsi aboutir à l'identification des besoins et à la définition d'« une vision à moyen terme des infrastructures » avec « une programmation, année après année, des projets et des financements de l'État sur une période de cinq ans ». Un comité d'orientation présidé par l'ancien député socialiste du Calvados, Philippe Duron, sera chargé d'animer les débats puis, ceux-ci clos, de fixer les priorités en matière de transport et de trouver des sources de financements pour le secteur. Ces éléments serviront de base à l'élaboration d'une loi sur la mobilité qui devrait être présentée au parlement au premier semestre 2018.

Alors que les difficultés budgétaires s'amoncellent, la volonté du gouvernement de lutter à la fois plus efficacement contre le réchauffement climatique et contre les inégalités sociales tout en réduisant les financements semble un pari difficilement tenable. Pour autant, les Assises de la mobilité devraient permettre plusieurs avancées qu'il convient aussi de signaler. Explications.

Un modèle « à bout de souffle »

Trente-cinq ans après la Loti (loi d'orientation sur les transports intérieurs), les associations et ONG attendent beaucoup de la réflexion qui s'ouvre sur les mobilités. Réseau action climat France, Réseau pour la transition énergétique, France Nature Environnement, Les Amis de la terre, la FUB, le WWF, la Fnaut et la Fondation pour la nature et l'homme se sont ainsi associés pour l'occasion afin de « sortir d'un modèle à bout de souffle ». Ensemble, ces associations préconisent notamment d'inscrire cette loi dans la trajectoire de sortie des énergies fossiles d'ici à 2050. Un enjeu d'autant plus important que le secteur des transports représente à lui seul près du tiers des émissions de gaz à effet de serre. Or, alors que le développement du fret ferroviaire et fluvial est enrayé et que la fréquentation des trains de voyageurs baisse, le secteur aérien et celui du transport routier de marchandise connaissent tous deux un regain important. Une donnée qui effraie les associations de défense de l'environnement et qui explique leur intérêt pour les Assises de la mobilité.

Autre problématique à laquelle devront répondre ces Assises : les inégalités socio-spatiales. En périphérie des métropoles et dans les territoires ruraux, mais aussi dans certains quartiers de grands ensembles, une grande partie des habitants n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture pour se déplacer. Au-delà de l'impact environnemental de ces déplacements, ces mobilités représentent un coût non négligeable pour des individus qui disposent souvent de peu de ressources. Les inégalités d'accès aux transports, et donc les inégalités de mobilités, participent ainsi au creusement des fractures territoriales. Une problématique à prendre d'autant plus sérieusement en compte que, depuis la crise économique de 2008, l'État cherche à réduire la voilure. Dans ce contexte, le secteur des transports pourrait servir de variable d'ajustement, selon les informations du *Figaro*. Au risque d'accentuer encore davantage les inégalités ? Le gouvernement veut croire que non.

La remise en cause des grands projets au profit des « transports du quotidien »

Les associations environnementales et d'usagers des transports demandaient « l'abandon des projets climaticides au profit d'un plan d'investissement dans les transports du quotidien (transports collectifs, vélo, réseaux ferrés) ». Sur ce point, ces dernières semblent avoir été entendues. En effet, conformément à l'engagement pris par le président de la République lors de la Conférence nationale des territoires, Élisabeth Borne a décidé de mettre entre parenthèses une vingtaine de grands projets en cours, comme par exemple la ligne TGV Bordeaux-Toulouse ou le

Canal Seine-Nord, le temps des débats. « Car, pouvait-on lire dans le programme du candidat Macron, l'enjeu n'est plus de construire partout des autoroutes, des aéroports et des lignes de TGV » mais de « moderniser les réseaux existants et de développer de nouveaux services pour que tous les territoires soient raccordés efficacement aux lieux de travail, d'éducation, de culture ou de soin ».

En lieu et place des grands projets « qui sont sur le feu depuis des décennies et sont très datés dans leur conception », la priorité sera dorénavant donnée aux « transports du quotidien » car, comme l'explique la ministre du Transport, « l'enjeu est moins d'apporter de nouvelles infrastructures et de nouvelles solutions » que « d'assurer que les différentes réponses en termes de mobilité sont bien connectées entre elles et de manière fluide ». Et la ministre de donner en exemple une ligne LGV où 15% des investissements requis permettraient de raccourcir le trajet de moitié. Améliorer l'existant serait donc une stratégie payante et juste. Juste parce la LGV concentre 16% des investissements alors qu'elle représente seulement 1% des déplacements. Or, ces lignes desservent pour l'essentiel les grands pôles urbains et sont empruntées en priorité par des usagers « aisés ». Une situation d'autant moins justifiable qu'au même moment les ralentissements sur le réseau ferré se font de plus en plus fréquents du fait du manque d'entretien. De plus, pour faire face à ses investissements, la SNCF Réseau augmente ses péages. Le coût est ensuite reporté par la SNCF Mobilité sur ses clients qui *in fine* sont tentés de ne plus prendre le train. Plutôt que le *mass transit*, ce sont sur des solutions fines que le gouvernement compte s'appuyer pour lutter contre les inégalités territoriales. Une orientation qui rassure les associations d'usagers qui dénoncent depuis des années la fermeture des lignes les moins fréquentées alors qu'elles jouent un rôle essentiel dans les déplacements domicile-travail et dans le développement des villes moyennes.

Une méthode unanimement saluée mais des inquiétudes sur les financements

Sur la forme, la méthode des Assises de la mobilité a été unanimement saluée. Même si elles se disent « vigilantes sur la qualité du processus de concertation » ainsi que sur « les modalités de décision à l'issue de ces Assises », les associations environnementales et d'usagers voient dans cet événement « une opportunité d'engager en urgence et durablement une réorientation des politiques de transports et d'aménagement et de la fiscalité ». Jean-Luc Rigaut, vice-président du Gart, y voit lui une « formidable occasion de reposer la question de la mobilité au sein du quotidien » pour rendre cohérent le « bon usage au bon moment ». Quant à Barbara Pompili, députée LREM (ex-EELV) de la Somme, elle y voit l'opportunité d'un débat ouvert susceptible

d'aboutir « enfin à une grande loi d'orientation sur les mobilités ». Ces Assises doivent, selon ses dires, permettre d'« identifier les nouveaux besoins, de tenir compte des nouvelles mobilités, des nouvelles technologies, des nouvelles façons de travailler » grâce au dialogue entre les acteurs.

Pourtant, si la forme fait consensus, il n'en n'est pas forcément de même du fond. En effet, depuis la « pause » sur les grandes infrastructures, chacun craint que les engagements de l'État soient reportés, voire annulés, afin de soulager les comptes publics de quelques centaines de millions d'euros. Comme le rapporte le *Journal du Grand Paris*, « l'ambiance est donc au branle-bas de combat ». Plusieurs projets structurants sont directement menacés, comme les lignes 17 et 18 du Grand Paris Express qui sont à la fois des grands projets... et des transports du quotidien. Plus problématique, rien n'indique pour l'heure que les crédits qui devaient servir à financer les grands projets soient réorientés vers de plus petits. En effet, les engagements pris par l'État pour les grandes infrastructures au cours des cinq prochaines années représentent 18 milliards d'euros alors que les ressources identifiables ne sont que de 11 milliards. Il faut ajouter à cela le coût de l'entretien des réseaux routiers et fluviaux d'un montant évalué à 3 milliards d'euros, ce qui porte le manque à gagner pour l'État à 10 milliards d'euros (sans compter toute la part de la modernisation ferroviaire qui est estimée à 16 milliard d'euros sur six ans). Un chiffre sur lequel le gouvernement s'appuie pour justifier l'arrêt de certains projets, qui inquiète les associations d'usagers : « Nous n'avons pas de désaccord avec la priorité donnée aux transports du quotidien, explique ainsi Bruno Gazeau, le président de la Fnaut, mais nous nous interrogeons sur les moyens qui leur seront octroyés ». Par ailleurs, comme le souligne la fédération, pour « répondre aux besoins croissants des usagers des transports, (...) éviter la saturation des réseaux routiers et ferrés » et « inciter au report modal pour réduire la pollution de l'air », de « grands investissements bien choisis restent nécessaires ». Autrement dit, tous ces grands projets ne se valent pas et certains d'entre eux participent aussi aux mobilités du quotidien.

Ces trois prochains mois seront donc décisifs pour l'avenir des transports en France. Les Assises de la mobilité représentent de la sorte une opportunité: celle que soit dessiné un projet auquel l'ensemble des acteurs concernés par le sujet aura participé dans une logique *bottom-up*. Mais aussi un risque: celui que la fin des grands projets ne se traduise pas par une réorientation des crédits vers de plus petits mais par une réduction drastique du budget des transports. Au nom de la lutte contre le réchauffement climatique et contre les inégalités, il est plus que jamais nécessaire de mener une politique des mobilités ambitieuses à la hauteur des enjeux. À ce propos, la taxation des poids lourds, évoquée par la ministre des Transports, est une piste intéressante qu'il convient d'explorer. En attendant, rendez-vous est pris pour dans trois mois !