



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 19 septembre 2017

**Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre
Ouverture des Assises de la mobilité
Palais Brongniart, mardi 19 septembre 2017**

Seul le prononcé fait foi

Mesdames et messieurs les ministres,
Mesdames et messieurs les présidents d'exécutifs locaux,
Mesdames et messieurs les parlementaires,
Messieurs les présidents,
Mesdames et messieurs,

L'évènement se déroule en 1557. Le 10 août exactement, à Saint-Quentin dans l'Aisne. Ce jour-là, le roi d'Espagne Philippe II inflige une sévère défaite au connétable de Montmorency. Le père de Philippe II, le vieil empereur Charles Quint qui vit retiré, exulte. Son fils va réussir là où il a échoué. La route de Paris est ouverte. Après tout, seuls 180 kilomètres séparent Saint-Quentin de la capitale française. Que croyez-vous qu'il se passe ? Rien. Il ne se passe rien. Sans qu'il soit nécessaire de tirer un seul coup de canon, les troupes de Philippe II battent en retraite. Le nom de cet adversaire redoutable qui a fait plier le plus puissant prince d'Europe ? L'état des routes.

L'anecdote est de Fernand Braudel. Elle figure au chapitre III de son livre *L'identité de la France*. Le chapitre s'intitule « *La distance, une mesure qui varie* ». Il commence surtout par ces quelques phrases. Vous me permettrez de les citer. Elles me semblent assez bien résumer l'histoire des transports français et la question qui nous réunit ici. Braudel écrit : « *Jusqu'ici, j'ai considéré l'espace comme un invariant. Or, il varie évidemment, la véritable mesure de la distance étant la vitesse de déplacement des hommes. Hier, leur lenteur était telle que l'espace emprisonnait, isolait. La France hexagonale (...) était encore un espace immense, qui n'en finissait pas de dérouler ses routes et ses obstacles* ».

Il en a fallu de l'énergie, du savoir-faire, de l'ingéniosité, des efforts pour venir à bout de « *cet espace immense* » et de ces « *obstacles* ». Je pense à vos lointains prédécesseurs – je m'adresse là aux professionnels des travaux publics-, qui ont accompli la « révolution des routes » de la période 1765-1780, avec notamment la création de l'Ecole royale des Ponts et Chaussées, plus vieille école d'ingénieurs du monde. Je pense à la révolution du rail et du charbon, à celles des autoroutes et du T.G.V. Nous venons d'inaugurer deux nouvelles lignes à grande vitesse. Une troisième est en cours de finalisation. Je connais peu d'évènements capables de susciter encore aujourd'hui autant d'émerveillement et disons-le franchement, de fierté. Cette émotion survient aussi quand on inaugure une nouvelle station de métro, un nouveau parcours pour le Tramway. C'est une fierté qui rejaillit, légitimement d'ailleurs, sur ces grands services publics du transport que sont la SNCF et la RATP. Des opérateurs qui exportent aujourd'hui, avec succès, leur savoir-faire et qui se montrent conquérants sur les marchés internationaux.

Ces infrastructures, il fallait les faire. Il fallait les planifier, les financer, les construire. Nous sommes tous heureux je crois, de disposer du réseau routier extrêmement dense et du 2^{ème} réseau ferroviaire d'Europe. **Il fallait aussi organiser l'utilisation de ces infrastructures.** Une mission que la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a accomplie, je crois, avec efficacité. On aurait pu continuer à en prévoir de nouvelles, du moins sur le papier, sans trop se poser de questions. C'est toujours agréable de ne pas se poser de questions. Mais cela n'a qu'un temps.

Trente-cinq ans après la LOTI, le temps nous a semblé venu de réfléchir de manière à la fois très ouverte et très organisée, **à l'avenir** des transports français. Et de nous **poser** au fond **la seule question** qui vaille lorsqu'on est un responsable public, national comme local : **de quels transports les Français auront-ils besoin d'ici 10 à 20 ans ?** Quelles sont les urgences à traiter ; les points noirs à résorber ; les inégalités à corriger, les nouveaux services à prévoir, en lien avec l'évolution du pays et de ses territoires ? Derrière cette question, très concrète, **s'en cache une autre**, plus stratégique, qui est celle **de l'organisation, de l'architecture et du financement des transports en France.**

Les besoins auxquels je veux que l'on s'intéresse aujourd'hui sont ceux de la mobilité quotidienne des Français. Quels sont-ils ? Certains sont nouveaux ; d'autres plus anciens. Ils ont un point commun : ils sont tous criants. **J'en vois au moins trois.** Sans doute y-en-a-t-il d'autres. Ce sera justement un des objectifs de ces Assises d'en dresser la liste de manière très précise.

1. **Le premier besoin** va vous paraître peut-être évident, mais pour moi, c'est le plus important. Ce besoin, **c'est le temps.** Les Français passent en moyenne **une heure par jour** dans les transports. C'est une **moyenne.** Ça veut dire que certains y passent quelques minutes. Et que d'autres y passent une **bonne partie de leur matinée et de leur soirée.** Or **ce temps est précieux.** C'est le temps du repos, le temps du loisir, le temps de la famille, celui des amis. **C'est le temps de la « vraie distance »** dont parle

Fernand Braudel. Dans les grandes **métropoles**, les transports publics **jouent** globalement bien **leur rôle, en tous cas dans les centres villes**. En revanche, on frôle souvent la **congestion chronique** aux **heures de pointe**, notamment en **périphérie**. Avec ce que cela peut impliquer d'énerverment, de fatigue et de stress. Mais aussi de temps et d'argent perdus pour la collectivité.

2. Le **deuxième besoin** est un besoin **d'équité**. Je rappelle, mais ça aussi vous le savez, que 40% de la population réside dans un territoire sans transport collectif. **Et que dans ces zones, c'est la voiture ou rien**. Or, le budget transport d'une personne qui vit en milieu rural est 20% plus élevé que celui d'une personne qui habite une ville de plus de 100 000 habitants. Je vous laisse deviner pourquoi. Au-delà, on voit bien ce que cela peut **susciter comme sentiment d'injustice ou d'abandon**. On voit aussi les **problèmes** que cela pose pour **trouver un emploi** ou **accéder à des services publics** aussi essentiels que l'éducation ou les soins médicaux. C'est « *cet espace qui emprisonne* » que je veux avec vous, libérer.
3. Le **troisième besoin** est un besoin que je qualifierais « **d'agilité** ». Ce qui importe aujourd'hui, c'est moins le mode de transport, que **la possibilité de voyager « porte-à-porte » le plus simplement possible**. Pour y parvenir, il faut pouvoir **combiner plusieurs solutions**, en général à partir de **notre téléphone**. Dans ce domaine, des innovations émergent tous les jours. Des innovations que nous ne soupçonnions pas il y a encore 3 ans, 1 an, 6 mois. Des innovations qui, mises bout à bout, commencent à ressembler à une révolution. Des innovations qu'il nous faut, nous « Etat », nous « élus », nous « autorités régulatrices », nous « entreprises » ou startup, encourager, valoriser, accompagner. **Pour un jour pouvoir proposer partout, en tout point du territoire, une solution, voire plusieurs solutions de mobilité. Et j'ajouterais : « à tous les prix ».**

En plus de ces besoins très concrets, du quotidien, la France, cette fois entendue en tant que « Nation » doit relever plusieurs **défis**. **Trois** pour être précis et sans doute une fois encore, non exhaustif.

1. **Le défi de la sobriété**. Sobriété en carbone, en émissions polluantes. Vous le savez, les transports représentent 1/3 des émissions de gaz à effet de serre au niveau national, 1/5 des émissions de particules fines. Parfois c'est bien plus, comme à Paris ou dans certaines agglomérations. La journée nationale de la qualité de l'air, qui aura lieu demain, sera d'ailleurs l'occasion de prendre conscience du chemin qu'il nous reste à parcourir. C'est un enjeu majeur de santé publique. Dans le droit fil des accords de Paris, la France s'est fixé comme objectif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. C'est le « défi des défis » ou plus exactement le défi de « plusieurs défis » : défi industriel bien sûr, défi technique, défi financier, numérique, organisationnel, **défi social évidemment**. **Parce que la meilleure façon de réussir cette transition, c'est de**

l'accompagner, c'est d'aider les Français à modifier leurs habitudes et leurs comportements.

2. **Le deuxième défi est celui de l'attractivité.** Je ne vais pas m'étendre sur celui-ci car nous aurons l'occasion de le traiter dans d'autres cadres. La qualité exceptionnelle de certaines de nos réussites ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. Le président de la République l'a dit le 1^{er} juillet 2017, des réseaux, essentiels pour la vie économique de notre pays, ne sont plus à la hauteur des besoins et des ambitions. Je pense au réseau fluvial. En tant qu'ancien maire du Havre, je pourrais aussi vous parler durant des heures des infrastructures portuaires. Ce n'est pas le sujet du jour, mais nous aurons très vite l'occasion d'échanger sur cette question qui me tient à cœur et me passionne.

3. **Le troisième défi** n'est pas, comme certains peut-être s'y attendent, le défi financier. C'est à la fois cela et plus que cela. Ce troisième défi, c'est le « **défi de la sincérité** ». J'ai fait référence tout à l'heure aux trois nouvelles LGV, qui représentent un investissement total d'environ 13 milliards d'euros. Je m'en réjouis évidemment. Je m'en réjouis pour les régions et les populations concernées, je m'en réjouis pour les élus et bien sûr pour les ingénieurs, ouvriers, artisans qui y ont travaillé. Le problème ne concerne pas tant le passé que l'avenir. Quel est-il ce problème ? **A vrai dire, c'est plus qu'un problème, c'est une impasse. Certains Gouvernements ont beaucoup promis. Quand je dis beaucoup, je dis trop.** Résultat : sur la durée du quinquennat qui commence, il manque environ 10 milliards d'euros. 7 milliards pour financer les nouveaux projets pour lequel l'Etat s'est engagé ; 3 milliards pour assurer la maintenance des réseaux. **On aurait pu faire comme les autres : continuer à promettre** en laissant le soin à nos successeurs de dire « stop ». Avec le Président de la République, nous **avons fait le choix inverse**, celui de la **sincérité : sincérité des promesses, sincérité des financements, sincérité des intentions, sincérité des objectifs.**

L'époque des grands projets techniques, industriels n'est donc pas derrière nous, mais devant nous. Ces projets ne seront peut-être plus tout à fait proportionnels au nombre de kilomètres d'asphalte ou de rail, mais, croyez-moi, ils réclameront autant d'ingéniosité, de savoir-faire et pas mal d'investissements. C'est le propre de toute révolution « industrielle ». Parce que le transport c'est à la fois un service et une industrie. La **révolution** que je vous propose d'engager est **celle d'un transport disponible, accessible, multiforme, multi-prix aussi, souple, rapide, économe.**

Une « révolution quotidienne du quotidien » qui va permettre, à sa façon, avec ses outils, ses infrastructures, d'améliorer la vie, le confort de millions de Français. Et, ce faisant, de structurer « l'espace France » : ses villes bien sûr, mais aussi ses périphéries et ses zones rurales. Voilà, en quelques mots, l'objectif à atteindre. On peut bien sûr le critiquer, sans doute

le préciser, le décliner— vous êtes là pour ça- mais cet objectif tout simple me semble répondre à des besoins, à des impératifs que j'ai pu observer en tant que maire du Havre, parlementaire ou premier ministre aujourd'hui.

Pour y parvenir, il faut **d'abord réfléchir**. Réfléchir pour **faire des choix**. Définir des priorités. Nous **aurions pu le faire à l'abri des regards** dans les cénacles habituels. Par souci de réalisme, de sincérité aussi, **nous avons voulu en débattre au grand jour**. Parce que l'époque d'une approche « verticale », centralisatrice de la politique des transports est, reconnaissons-le, un peu derrière nous. Parce qu'aujourd'hui, **pour faire des « bons » transports**, des transports qui rendent service aux gens, eh bien, **il faut associer les « bonnes » personnes**, qui sont un peu plus nombreuses qu'auparavant, un peu plus diversifiées aussi. Il faut aussi y associer **les « bons métiers »**.

Le Président de la République l'a annoncé : le Gouvernement présentera au Parlement au **premier semestre 2018, une loi d'orientation des mobilités**. Je pense sincèrement que ce sera un moment très important pour l'avenir de notre pays. Et nous avons besoin de vous pour le réussir. C'est pourquoi, **pour « nourrir » cette future loi**, nous lançons à partir d'aujourd'hui plusieurs initiatives et concertations. La ministre des Transports vous en dira un peu plus tout à l'heure. Ces initiatives permettront de faire le tour des sujets : déclinaison de la stratégie nationale de logistique, présentation de la politique maritime du Gouvernement au mois de novembre, lancement d'assises du transport aérien au début de l'année 2018.

Mais le cœur de cette nouvelle physionomie des transports, et je dis « le cœur » parce que c'est celle qui va toucher directement et tous les jours les Français, c'est la mobilité du quotidien. Et cette mobilité, c'est **vous qui allez la dessiner à partir d'aujourd'hui et jusqu'à la mi-décembre dans ces Assises**. Vous allez la dessiner autour **de six axes de travail** qui reprennent les besoins et les défis que j'ai évoqués :

- **Comment rendre nos mobilités plus propres**, comment en réduire les émissions je dirais « par unité », mais aussi comment optimiser l'utilisation des véhicules existants grâce au partage ou à la rationalisation des trajets ?
- **Comment développer les mobilités connectées ?** Les initiatives se multiplient, parfois de manière un peu anarchique. L'enjeu est bien sûr d'encourager ces initiatives, d'en développer les usages, mais aussi de les réguler et si, vous me passez l'expression, de mieux les « connecter » aux politiques de transport public.
- **Comment réduire les « inégalités devant la mobilité »** entre, je l'ai dit, des territoires ou des zones qui cumulent tous les avantages et d'autres qui cumulent tous les inconvénients ou les obstacles ?

- **Quatrième axe ou quatrième question : comment assurer la complémentarité** de nos différents modes de transport pour que chaque besoin ou problème de mobilité trouve sa solution ? Une complémentarité qui est aussi, en elle-même, une partie de la réponse aux questions que j'ai posées plus haut.
- **Comment renforcer la sécurité et la sûreté de nos transports ?** Vous allez me répondre : en entretenant le réseau. Bien sûr. Mais pas seulement, car les nouvelles technologies apporteront elles-aussi des solutions.
- Enfin, vous **serez appelés à réfléchir aux questions de gouvernance et de financement.**

Durant les 3 prochains mois, chacune de ces questions sera instruite par les meilleurs experts dont nous disposons, sous l'égide d'une personnalité reconnue pour sa connaissance des sujets. J'ai eu le plaisir de les rencontrer juste avant de m'exprimer devant vous. Je leur ai donné les objectifs dont je viens de vous parler. Je leur ai fait part aussi de ma confiance, de celle du Gouvernement, pour mener à bien cette mission.

Ces questions, nous les poserons aussi directement aux Français, qui sont les premiers concernés, grâce à des consultations que nous organiserons partout en France.

Avant de conclure, je voudrais insister sur **deux points très importants.**

1. Le premier concerne le financement des infrastructures. Nous allons en effet essayer de faire mieux que définir des priorités. Nous allons en **programmer le financement de manière précise, soutenable** et dans la durée. Dès aujourd'hui, nous mettons en place un conseil d'orientation des infrastructures. Son but ? Proposer une planification capable de nous donner, collectivement, de la visibilité sur une dizaine d'années. Ce conseil proposera ainsi une programmation du financement de nos infrastructures, à la fois des nouveaux projets qui seront lancés et de l'entretien du réseau. **Elle sera particulièrement détaillée pour les 5 premières années.** Elle devra surtout être sincère, soutenable, c'est-à-dire équilibrée en recettes et en dépenses. Cette programmation sera adossée au projet de loi d'orientation et donc, de ce fait, soumise au Parlement. J'ai souhaité **confier la présidence de ce conseil à Philippe Duron.** Le choix n'a pas été trop difficile à faire. D'abord parce que Philippe Duron est un Normand. Ensuite parce qu'il est un fin connaisseur des transports. En plus d'avoir été un grand élu local, il a présidé aux destinées de l'AFITF jusqu'en 2017. Tout le monde a salué la qualité de son travail à la tête de la commission Mobilité 21 qui avait été chargée en 2013 de faire le tri dans les projets d'infrastructures retenus dans le cadre du schéma national d'infrastructures de transport. Il était donc le « Normand de la situation ». Et je le remercie très sincèrement d'avoir accepté cette mission.

Monsieur le président Duron, vous comprenez mieux que quiconque l'attente des élus pour leurs projets et vous savez les réactions que provoque la pause dans les grands projets d'infrastructure. Je vous connais assez pour savoir que vous mènerez vos travaux avec discernement, dans un esprit d'égalité de traitement, en vous fondant sur l'utilité socio-économique des projets et en imaginant des solutions de financement et de gouvernance innovantes. Sans cela, vous le savez, nous le savons tous, l'impasse que je mentionnais tout à l'heure ne pourra pas être résolue.

Permettez-moi de m'attarder sur deux projets particuliers par leur ampleur, par l'attachement que leur portent élus et responsables économiques et par la vigueur des propos qu'ils ont suscités ces dernières semaines :

- a. Premièrement, le tunnel ferroviaire entre Lyon et Turin. La France est engagée par un accord binational avec l'Italie. La France tient ses engagements et le Président de la République aura l'occasion d'évoquer ce sujet le 27 septembre prochain à l'occasion du sommet qui se tiendra à Lyon.
- b. Deuxièmement, le Canal Seine-Nord Europe. J'ai entendu l'émotion, légitime, que l'annonce de la pause a provoquée dans les Hauts-de-France. J'ai observé aussi la solidarité d'une région autour de ce projet et la volonté des élus locaux de trouver les solutions pour le rendre possible.

Quelle est aujourd'hui la situation ?

Elle est à la fois simple et complexe.

Simple parce que pour ce projet de 4,9 Md€, l'Etat s'est engagé à hauteur de 1 Md€, les collectivités locales à hauteur de 1 Md€ et l'Europe à hauteur de 2 Md€. Restent 900 M€ qu'il faudra emprunter. 900 M€ qu'il faudra garantir aussi et rembourser.

Et c'est là que la situation devient complexe car, d'une part, l'Etat a promis 1 Md€ mais j'ai indiqué plus tôt ce qu'il en était des engagements enthousiastes des gouvernements précédents.

Et d'autre part, l'emprunt serait aujourd'hui contracté par l'Etat, garanti en tout cas par l'Etat et compte tenu de l'absence de recettes affectées, remboursé par l'Etat.

De 1 Md€ de l'Etat, on passe à 1,9 Md€.

Les collectivités locales ont fait un effort en proposant de verser en premier leur contribution, repoussant d'autant les paiements de l'Etat. C'est un geste significatif.

Mais il faut encore trouver la solution pour l'emprunt. C'est pourquoi j'ai chargé Gérard DARMANIN et Elisabeth BORNE de réfléchir et d'analyser une solution reposant sur la transformation de la société de projet d'Etablissement public de l'Etat en Etablissement public local, les collectivités locales assumant la conduite du projet, ce qui est inédit pour une réalisation de cette ampleur.

Il s'agira également de garantir les recettes permettant de rembourser l'emprunt et, plus généralement, le financement de l'opération, en mettant en place une ressource compatible avec la logique de report modal qui est au cœur de ce projet.

2. Le second point que je voulais aborder concerne le modèle économique ferroviaire.

Je souhaite qu'en parallèle de ces Assises, nous menions une réflexion particulière à ce sujet. Nous le savons : il y a de multiples questions sur l'avenir du transport ferroviaire. Après avoir doté la France du réseau TGV le plus performant d'Europe, il est temps de réorienter ce secteur vers les mobilités du quotidien et de tirer les conséquences de la montée en puissance des métropoles.

Cela suppose de se poser la question de la place du ferroviaire dans l'ensemble des mobilités. **Cela suppose de se poser aussi la question de son modèle économique.** Je rappelle que l'endettement du seul réseau croît de 3 mds d'euros par an. Je rappelle aussi que 70% des dessertes de son fleuron, le TGV, sont déficitaires.

Dans un monde qui s'ouvrira de manière progressive et maîtrisée à la concurrence, nous devons réfléchir aux moyens d'assurer la stabilité et la compétitivité de ce secteur clef.

C'est pourquoi **j'ai souhaité que ces questions soient abordées de façon cohérente et à part.** L'objectif, quel est-il ? Il est de **doter l'Etat d'une stratégie claire** pour renforcer ses transports ferroviaires. Durant les prochains mois, Jean-Cyril Spinetta sera chargé de proposer les conditions d'une transformation réussie du secteur ferroviaire. Il me rendra **ses conclusions après les Assises, durant le 1^{er} trimestre 2018.**

Le débat pourra ainsi s'engager sur des bases saines et solides. Instruit, documenté, chiffré grâce à vous, ce débat se déroulera **devant les représentants de la Nation, c'est-à-dire devant tous les Français.** Il sera riche, il sera passionnant. Il sera surtout sincère, utile, salutaire même, car il permettra d'engager résolument notre pays dans la voie de la mobilité du 21^e siècle.