



Mobi**Edito** (*Mobit lex 1.1.2019*)

L'année renversante

**8T0Z**

*Les adverbes classiques de la langue française nous semblent bien pôles pour qualifier le scénario de ces douze derniers mois. Palsembleu, aurait dit Brassens, ou cornegidouille. Car du printemps des cheminots à l'automne des gilets jaunes, tant de routines et de certitudes ont valdingu .*

Il faut plus que jamais se méfier des apparences. Au sortir du printemps, Emmanuel Macron et Edouard Philippe étaient célébrés vainqueurs d'un conflit cheminot inédit dans sa forme comme dans sa durée. Quelle fermeté ! Quel sang froid ! D'un seul coup d'un seul, le Juppé de 1995 était vengé et l'autorité du politique restaurée. Les plus réfractaires des Gaulois renvoyés à leurs braseros de pacotille, la France pouvait enfin passer à la suite : l'enseignement, la santé, les retraites.

Six mois plus tard, c'est une France déchirée, abasourdie par la transgression et la violence du mois de décembre qui s'apprête à affronter une nouvelle

année pleine d'inconnues. Les gilets jaunes ont renversé la table des évidences trop vite écrites ; ils ont fait douter des gouvernants trop persuadés d'avoir raison. Forcément, il y a eu un hic, entre le printemps 2017 et l'automne 2018, qu'il serait trop simple de faire passer pour un déficit de pédagogie politique malgré les stupéfiantes déclarations des nervis habituels (Gilles Le Gendre : «*Nous avons sans doute été trop intelligents et subtils*»). La proportion élevée de Français soutenant la contestation initiale révèle tellement de sentiments disparates : rejet d'une gouvernance suffisante, souffrance sociale, douleur du déclassement, inégalités territoriales... Aux historiens, aux vrais, de commencer leur travail de chronologie et d'analyse des causes et des enchaînements. Nous nous contenterons de faire le nôtre, à chaud, de relever quelques traits et tendances de cette année 2018 de la mobilité qui nous paraissent importants pour comprendre ce qui se passe. Voici notre chronique d'une année cul par dessus tête.

Commençons par une simple question : pourquoi la résistance d'une majorité de cheminots à la réforme ferroviaire a-t-elle échoué, et la colère des gilets jaunes déclenchée par les hausses des taxes sur l'essence a-t-elle réussi ?

Dans les conflits sociaux modernes, l'opinion publique fait souvent la différence ; en l'occurrence, elle a plutôt soutenu le gouvernement contre les cheminots car elle considérait que quelque chose ne tournait plus rond dans le ferroviaire, et donné raison à des gilets jaunes porteurs d'un message simple et vierges de tout compagnonnage idéologique ou syndical.

Au printemps, la méthode du gouvernement – implacable verticalité et refus de négocier au fond – a connu quelques ratés. Ils ne furent pas assez nombreux pour que les cheminots le fassent plier, mais trop évidents pour ne pas laisser des traces dans l'opinion publique. C'est tout le paradoxe de cette victoire politique. Voulu et assumée pour mettre une deuxième fois à terre des syndicats déjà laminés par la réforme du Code du travail, elle a installé un petit bruit de fond qui n'a cessé de s'amplifier au fil des provocations verbales du Président de la République: le pouvoir macronien est trop centralisé, sûr de lui et méprisant. Après l'affaire Benalla et les départs fracassants de Nicolas Hulot et Gérard Collomb, la révolte des élus au congrès des Régions de France à Marseille, fin septembre, fut un avertissement sans frais ; l'hallali est venu du plus profond d'un pays dont l'imaginaire reste foncièrement lié à ses territoires.

«*Le gratin s'est séparé des nouilles*»: nous avons employé cette expression à l'occasion du conflit cheminot, nous aurions pu la recycler pour les gilets jaunes.

Elle nous semble illustrer, de façon provocatrice, le fossé qui s'est creusé entre les sachants et les faisants, entre les cadres sup et l'exécution, entre les dirigeants et les prolos, les sans grade, les employés. C'est le symptôme d'une

société divisée, fracturée, dans laquelle le rêve du management participatif s'effondre devant la puissance hiérarchique, à rebours de tous les bréviaires du vivre ensemble. Le macronisme a réinstauré une autorité verticale anachronique ; il en paie sévèrement le prix. S'il fallait ne garder qu'une citation à vertu prédictive, ce serait celle d'Amélie de Montchalin, députée LREM... en mars dernier: *«Ceux qui se posent des questions sur notre travail doivent avoir une vision annuelle.»* Bien vu, en effet. La sanction est arrivée en décembre.

En choisissant de mépriser ou, pire, de discréditer les corps intermédiaires et la presse, le président de la République et son gouvernement ont révélé une prétention insensée : expliquer directement aux Français, sans filtre, que la politique menée est la bonne. Les chiffres plus forts que les mots ? S'il n'y avait eu que ça... L'excès de communication, à la limite de la manipulation collective, a privé le nouveau pouvoir de l'indispensable ancrage social de ses réformes dans les professions et les corps constitués. Les Assises se sont multipliées, sans rarement atteindre le niveau de crédibilité, de sincérité et d'audience qui auraient conféré à leurs ministres un socle de légitimité. Voilà ce que nous écrivions il y a tout juste un an, en décembre 2017, à propos des «Assises de la mobilité», dont le seul assemblage des termes est déjà une provocation sémantique :

*«On ne peut s'empêcher d'être circonspect devant la représentativité de ces Assises : "60 réunions, 25000 votes sur la plate-forme participative", s'est enthousiasmée la ministre. Il ne s'agit pas de mépriser le gros travail d'organisation, d'animation et de synthèse mené pendant quatre mois par la DGITM, le CGEDD et les équipes de la ministre pour donner corps à ces Assises improvisées, mais les Français se sont-ils vraiment prononcés ?»*  
([Mobitelex 202](#), 19 décembre 2017)

Bon, on avoue que se citer soi-même n'est guère élégant – mais après tout, début décembre, le co-président d'Avenir Transports Benoît Simian s'était invité lui-même, lors d'une réunion d'Avenir Transports, à présenter le résultat de la mission parlementaire sur le verdissement des flottes ferroviaires, dont il était le rapporteur. La réunion a été reportée...

[En tout état de cause, la grande consultation nationale, ouverte et pluraliste, sur la mobilité durable, n'a pas eu lieu.](#)

La ministre des Transports l'a refusée : une telle proposition, sur le modèle de la consultation réussie sur les violences faites aux femmes, lui a pourtant été transmise. On peut imaginer qu'elle aurait fait surgir plus massivement les problématiques du coût de l'essence et de l'acceptabilité de la Transition énergétique ; *a minima*, elle aurait constitué une base de travail autrement plus solide que ces courtes Assises qui n'ont jamais permis à la LOM (loi d'orientation des mobilités) de prendre une dimension politique à la mesure

des enjeux qu'elle prétendait traiter. Logiquement, l'année 2018 s'est conclue par les départs du directeur général de la DGITM, François Poupard, et d'une bonne partie de ceux qui avaient espéré et travaillé à une loi d'envergure. Arbitrages perdus, inexpérience politique, management désastreux: la ministre est en échec mais elle est toujours là.

Quel gâchis... Tant de bruit et de promesses pour une loi sans souffle ni moyens.

Nous exagérons ? Nous oublions la prise en compte des nouvelles mobilités, la création des AOMD partout sur le territoire, la nouvelle planification des infrastructures ? Nous voyons surtout, malgré les chiffres de propagande, trop peu de financements (il manque d'ores et déjà 500 millions d'euros par an à partir de 2020), trop peu d'encouragements aux mobilités collectives menacées, trop peu d'audaces dans l'intégration des mobilités alternatives au transport public. Pire, la fragilisation des ressources (contestation du Versement Transport par une partie du patronat, progression du concept de gratuité à l'initiative d'élus en mal de réélection) inquiète tous ceux qui persistent, sur leur territoire, à garder ces liens collectifs d'une inestimable valeur que sont les bus, les cars, les trains, les trams, tôt le matin et tard le soir, tous les jours de l'année ou presque... Certains sont trop peu remplis ? Mais a-t-on oublié que le propre d'une activité de réseaux, a fortiori en matière de service public, consiste à équilibrer les plus et les moins ? Là encore, attention aux seuls chiffres. Fermons les petits bureaux de poste, les gares, les arrêts de cars, les perceptions, les petits commerces et tant d'autres lieux de rencontres et d'échanges, et vous avez... la voiture comme seul horizon.

Eternelle suprématie de l'automobile et de la symbolique routière: les 80 km/h, les ronds-points, les radars, les péages, l'essence... Le poids économique du véhicule automobile dans son ensemble (coût de possession et coût d'utilisation) reste bien trop élevé pour des ménages modestes, *a fortiori* quand ils connaissent des infortunes de la vie (divorce, santé, licenciement). Mais la puissance de la représentation automobile et le soutien inconditionnel de Bercy à ce secteur économique rendent difficile l'émergence des solutions alternatives en zone rurale ou périurbaine, contrairement aux aires urbaines denses où les élus gagnent patiemment le combat des aménagements contre le tout-voiture, et rendent possible la vie sans véhicule en propriété.

Et puisque cette année ne pouvait ressembler à aucune autre, voilà que l'icône française des constructeurs automobiles et des patrons décomplexés, Carlos Ghosn, se retrouve en prison au Japon.

La presse française, presque tout entière sous perfusion de la publicité automobile, a longtemps été indulgente avec lui, peu empressée d'aller voir de plus près ses pratiques, reconnaissante de quelques prébendes généreusement distillées. Mieux vaut respecter le gratin que les nouilles ? En tout cas, mieux vaut désormais faire modeste et simple... Un autre patron, Jean-Marc Janaillac, a connu une infortune inédite; il était modeste mais son coup du printemps fut si atypique qu'il en devint foireux. Il s'est en quelque sorte démissionné lui-même en avouant son impuissance au compromis, avec les personnels de l'entreprise et l'Etat. Son successeur n'a pas de pudeurs: son management de rupture et ses choix forts imposent de fait l'attention.

Qu'il semble difficile de dire simplement les choses, de ne pas céder à l'autocensure, au politiquement correct, à la plus anodine des facilités voire des lâchetés. Les petits arrangements avec les devoirs de vérité et d'honnêteté ont de grandes conséquences: le discrédit des médias traditionnels, et la toute puissance des réseaux sociaux non modérés, où circulent tant de calembredaines. Cette effervescence digitale est aussi une réponse à la force de propagande des pouvoirs politiques et économiques. Voici ce que théorisait en 1928, il y a presque un siècle, Edward Bernays, l'homme qui avait été chargé par le président Américain Woodrow Wilson en 1917 de faire adhérer l'opinion publique américaine à la guerre en Europe: *«La manipulation consciente et intelligente des habitudes organisées et des opinions des masses est un élément important d'une société démocratique. Ceux qui manipulent ce mécanisme invisible constituent un gouvernement invisible qui est le vrai pouvoir régnant de notre pays.»*

Diable! En est-on encore là aujourd'hui ? A écouter les gilets jaunes, le peuple veut reprendre en mains son destin, confisqué par quelques élites – et là on s'arrête, tellement sont insupportables certains relents.

En vérité, face au mouvement très disparate des gilets jaunes, l'opinion française est comme face à un Paris-Brest après un réveillon de Noël: mi-séduite, mi-écœurée.

Logiquement attirée par des revendications légitimes à un redressement du pouvoir d'achat et à plus de dignité sociale, forcément écœurée par l'atteinte aux biens (radars automatiques, commerces, préfecture) et les amalgames faciles. La banalisation de la violence (dix morts sur les routes et ronds-points, et tant de slogans d'intolérance) pose problème, tout comme leur paranoïa («on est les seuls à payer») et leur refus de désigner des porte-parole. Comment faire société quand chacun voit midi à sa porte ? Comment trouver des solutions quand on les veut pour soi tout seul ?

Malgré tout, il serait bon que tout le monde tire les leçons des angles acérés

du récit social français. Le discours politique (et médiatique) ne valorisait plus guère, depuis un an et demi, que la réussite des entrepreneurs et la performance des premiers de cordée. Il fut un temps pas si lointain où l'écart de salaire entre l'ouvrier et le PDG de Renault était de 1 à 40. Il est aujourd'hui de 1 à 1000. Les chiffres parlent parfois davantage que les mots... Certains faits aussi sont parlants. Le décès d'un agent de la direction des routes, le 15 décembre dernier, sur l'autoroute A84, à Villers-Bocage, près de Caen, en sécurisant un accident; ces deux ouvriers de 33 et 55 ans d'un chantier de maintenance ferroviaire, le 10 octobre, près de Tarbes, tués dans la collision entre deux engins au bas d'une rampe très pentue. Cette énumération n'est malheureusement pas exhaustive. Ces accidents passent inaperçus mais racontent l'ingratitude du quotidien de dizaines de milliers d'hommes et de femmes qui travaillent à la mobilité des personnes et des biens; certains prennent des risques au service de tous et le paient parfois au prix fort.

[A propos d'accidents, le drame de Millas \(six enfants décédés dans une collision entre un car et un TER\), c'était il y a tout juste un an.](#)

Plusieurs expertises sont encore en cours, et *Mobilette* respecte sa ligne: attendre la vérité judiciaire. Mais d'ores et déjà, la puissance du déni de la responsabilité individuelle (en l'occurrence, à propos de l'hypothèse d'une erreur de la conductrice du car) interpelle : mieux vaut incriminer le ferroviaire que le conducteur défaillant qui sommeille en chacun de nous. Certains élus locaux ne font pas montre d'un grand courage dans l'affaire: les positions locales se conservent parfois au prix de quelques petites lâchetés. Lâcheté ou courage ? Dans l'affaire des petites lignes ferroviaires, auxquelles le rapport Spinetta avait promis un sort plutôt funeste, le gouvernement a choisi, à chaud, de ne pas ouvrir un nouveau front d'opposition. Mais depuis il ne fait pas grand-chose pour éviter, dans la plupart des cas, une fermeture inéluctable, en silence... Double lâcheté ? À Notre-Dame-des-Landes, on pencherait nettement vers le courage, celui d'avoir tenu une ligne quand tant de prédécesseurs avaient botté en touche; c'est d'ailleurs peut-être la seule trace nette du passage de Nicolas Hulot.

On a assez peu parlé du ferroviaire... On le garde au chaud pour les prochaines semaines, car son avenir, bien davantage qu'en 2018, se jouera en 2019. On voudrait se montrer résolument optimiste pour un mode définitivement structurant du territoire et des déplacements, à la lumière des promesses enregistrées lors du colloque organisé fin novembre à Bordeaux avec la région Nouvelle-Aquitaine, sur une autre façon de faire du ferroviaire. Mais les manœuvres comptables et court-termistes de Bercy refroidissent bien des ardeurs, comme les incertitudes sur le casting du futur GPF (groupe public ferroviaire). Et voilà que la CFDT, marrie de ses résultats aux élections

professionnelles de novembre, refuse de signer à l'UTP ce qu'elle avait négocié avec le gouvernement. Si les corps intermédiaires continuent à nourrir eux-mêmes leur discrédit...

Une année renversante, définitivement. Des Champs-Élysées en folie un soir de juillet après la victoire en Coupe du Monde de foot à Moscou, en détresse six mois plus tard après un affrontement inouï entre gilets jaunes survoltés et infiltrés, et forces de l'ordre mal organisées.

L'Europe dans son ensemble n'en mène pas large. Même les Anglais sont touchés, avec un Brexit sans fin qui menace leur flegme et leur unité. Et un aéroport de Gatwick paralysé du 18 au 20 décembre par la menace de drones, vendu aux Français de Vinci pour plus de deux milliards d'euros une semaine plus tard... My God! Les repères sont à ce point troublés que c'est en Italie, avec une coalition si peu recommandable, que l'on trouve quelques mesures vraiment écolos: 6000 € pour échanger son véhicule contre un modèle hybride ou électrique, une taxe sur l'immatriculation des SUV qui passe de 1100 € à 2500 €, une taxation des Gafa... Diantre!

Le gouvernement français aura-t-il encore la force politique d'agir autrement sur la question environnementale ? Depuis qu'une certaine Ségolène Royal a stigmatisé l'écologie punitive, le débat public sur la question est perverti, alors que l'essentiel réside dans la recherche de leviers efficaces et lisibles ; simples...

En cette fin d'année, le doute a envahi les esprits des décideurs publics. Faut-il faire CDG Express alors que la situation du RER B est si difficile ? Le projet promet d'apporter 200 millions d'euros à l'amélioration de la ligne empruntée par des centaines de millions de passagers, mais l'argument est-il encore audible ? A ce compte-là, on aimerait bien que le doute s'empare du gouvernement à propos de la privatisation d'ADP, véritable dilapidation de patrimoine public. Par les temps qui courent...

Et si finalement, les Français allaient mieux à l'étranger que sur leur sol ?

Aux quatre coins du globe, à Doha et Ryiad, à Manchester et Hanovre, à Shangai et Bogota, les BTPistes, sociétés d'ingénierie et exploitants tricolores remportent des marchés flatteurs. Puisse le plaisir des équipes sur place être communicatif...

Car il va bien falloir trouver le chemin d'un autre renversement, celui qui permettra aux Français de retrouver une cohésion mise à mal depuis douze ans par des gouvernances présidentielles si peu consistantes. Déjà se profilent les élections européennes du mois de juin. Seront-elles un exutoire généralisé des frustrations populaires ? La première étape d'une relance sérieuse du projet communautaire ? Il y aura aussi les suites de 2018 : la LOM, le

nouveau groupe ferroviaire, la concurrence en Ile-de-France, l'avenir des routes et autoroutes, le redressement du fluvial... et tant d'autres sujets que nous traiterons dans les mois qui viennent.

2018 laisse donc dans l'expectative pour 2019 : refondation ou bouleversements prolongés ? On en restera là pour cette chronique qu'il semble impossible de conclure avec rationalité. On se contentera de partager ces vers d'Aznavour, entendus quelques semaines après sa mort, le 1er octobre, alors que la France basculait dans la crise. Il voyait ainsi l'après-guerre :

*Ils renaîtront les jours heureux*

*Les soleils verts de notre vie*

*Ils reviendront semer l'oubli*

*Après le feu*

Et refleuriront avec eux

Les fruits pervers de l'espérance

Avant courrier de l'insouciance

Et des jours heureux

\* \*