

# Transport : l'État au pied du mur

La ministre des Transports veut une loi d'orientation des mobilités ambitieuse.

**TRANSPORTS** Elisabeth Borne, la ministre des Transports, compte remettre au carré tout ce qui cloche dans le monde du transport public. Et la liste est longue... Le groupe public ferroviaire ploie sous 45 milliards d'euros de dette, le TGV est en panne de rentabilité avec 70 % de lignes en déficit, les présidents de région sont pressés de faire appel à d'autres opérateurs que la SNCF pour réduire leur facture, les Français sont découragés

d'utiliser les transports en commun, trop loin de chez eux ou de leur lieu de travail...

## Nombreux chantiers

La litanie n'impressionne pas la ministre des Transports, qui connaît parfaitement ses dossiers et leurs difficultés. Elisabeth Borne aborde avec détermination les nombreux chantiers ouverts lors des « assises de la mobilité », lancées en septembre, et ceux plus

délicats confiés à plusieurs personnalités : Jean-Cyril Spinetta, l'ancien patron d'Air France-KLM, se penche sur l'avenir du ferroviaire en France, Philippe Duron sur les infrastructures à programmer dans les dix prochaines années et Anne-Marie Idrac, ancienne présidente de la SNCF, va piloter le déploiement des véhicules autonomes voués à désenclaver les habitants des « zones périurbaines ». Le temps est compté. Le gouver-

nement présentera un projet de loi d'orientation des mobilités au premier semestre 2018. Tous les sujets sensibles comme le traitement de la dette de SNCF Réseau, les modalités de la concurrence dans le ferroviaire, la « pause » dans les grands projets d'infrastructure doivent y trouver une réponse. Une promesse souvent formulée. Mais cette fois, Elisabeth Borne l'affirme, il s'agit de passer à l'action sans tabou. ■ **V. C.**

## VOITURE AUTONOME : IDRAC AU VOLANT

La ministre des Transports et ses homologues de l'Économie et de l'Intérieur ont choisi Anne-Marie Idrac pour déployer la stratégie nationale sur le véhicule autonome. L'ancienne secrétaire d'État aux Transports du gouvernement Juppé et ex-PDG de la SNCF devra faciliter le développement d'une filière industrielle tricolore et proposer un cadre législatif pour faire évoluer les règles de circulation des véhicules sur « route ouverte » actuellement régies par la convention internationale de Vienne.

Élisabeth Borne : « On ne peut pas tout vouloir à la fois, un TGV partout, pas cher et qui paie des péages élevés... »

PROPOS RECUEILLIS PAR  
**BERTILLE BAYART** @BBayart  
ET **VALÉRIE COLLET** @V\_Collet

Élisabeth Borne, la ministre des Transports, a lancé les assises de la mobilité. Objectif : réconcilier les Français avec les transports en commun.

**LE FIGARO.** - Vous avez lancé les assises de la mobilité. Quel est le sens de votre démarche ?  
**Élisabeth BORNE.** - Nous sommes à un moment charnière dans le domaine des transports. Le XIX<sup>e</sup> siècle a eu le chemin de fer. Le XX<sup>e</sup>, la voiture. Aujourd'hui, c'est la révolution digitale. L'objectif des assises de la mobilité, déclinées dans une quarantaine d'ateliers thématiques et territoriaux, est de comprendre, partout, quels sont les besoins de mobilité et d'y apporter des réponses, en utilisant les opportunités permises par cette révolution. Le transport, c'est le quotidien des gens. C'est aussi un enjeu économique et social : un Français sur quatre a refusé un emploi ou une formation faute de solution de mobilité. Nous menons parallèlement trois réflexions particulières : sur les infrastructures, qui feront l'objet d'une loi de programmation inédite, sur l'innovation et sur le ferroviaire, avec la mission Spinetta dont j'attends les conclusions sous trois mois.

**Des consultations, des missions et des rapports sur le ferroviaire, on a le sentiment d'en avoir déjà beaucoup eu...**

Le but n'est pas de faire un rapport de plus ! C'est de définir une stratégie cohérente pour l'État. Je ne suis pas sûre que cette réflexion globale de fond ait été menée. Notre réseau n'a pas fondamentalement évolué depuis qu'il a été conçu, au XIX<sup>e</sup> siècle. Nous lui avons seulement ajouté les lignes à grande vitesse et le RER en région parisienne. Mais nous ne tirons pas parti de la puissance du ferroviaire, qui est irremplaçable pour le transport de masse. L'émergence des métropoles n'a pas été traduite dans le réseau.

**Mais comment traiter le sujet central, qui est celui de la dette du système ferroviaire ?**  
On s'est longtemps caché derrière son petit doigt. On a fait semblant de croire que le problème pourrait être résolu sans une action forte de la part de l'État, et simplement par le système des péages payés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau. Résultat : une dette de 45 milliards d'euros, qui enlève 3 milliards par an. Le président de la République et le premier ministre ont annoncé qu'ils voulaient s'attaquer à ce sujet, qu'on a sous-estimé par le passé, parce que finalement on ne voulait pas le traiter. Nous n'abordons sans tabou. Nous ne nous contenterons pas de déplacer la dette entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau. On est arrivé au bout de cette méthode.

**Quitte à ce que cette fameuse dette revienne à l'État, avec les conséquences que cela implique sur le niveau de la dette publique ?**  
Nous regarderons toutes les solutions. Mais le sujet n'est pas principalement celui-là. Ce qui est important, c'est que le système de péage ne soit pas conçu au regard de cette seule contrainte financière mais plutôt pour inciter la SNCF à rendre le meilleur service possible. Les péages d'aujourd'hui la poussent à faire rouler moins de trains, mais de grande capacité et avec un prix du billet élevé. Or, les élus et les Français veulent plus de fréquences et des prix plus bas ! Mais on ne peut pas tout vouloir à la fois, un TGV partout, pas cher et qui paie des péages élevés...

**Justement, allez-vous remettre en question le nombre de gares desservies en France par le TGV ?**  
Ce que je dis, c'est qu'il faut en finir avec les injonctions contradictoires. On est attachés à ce que les TGV circulent partout, et au-delà des lignes à grande vitesse. Mais il faut avoir conscience des conséquences en termes de coûts. C'est le but des consultations en cours. Chacun doit être conscient des enjeux car la SNCF est le sujet de toute la nation. Nous devons remettre le modèle économique du ferroviaire sur ses pieds. Cela suppose que l'État ait une stratégie cohérente et que chacun fasse sa part du chemin. Les cheminots, notamment, en ont parfaitement conscience.

**Vous aviez annoncé une pause sur les grands projets d'infrastructures et maintenant vous annoncez la sortie de la pause. Avez-vous changé d'avis ?**  
Une pause à elle seule ne fait pas une politique. Cette décision du président de la République, début juillet, a eu l'effet escompté : elle a été un électrochoc et a fait bouger les esprits. Il faut maintenant réinterroger les projets pour les reconstruire sur de nouvelles bases, avec de nouveaux financements et montages. Par exemple, nous sommes engagés par un traité international sur le tunnel Lyon-Turin, mais on ne va pas financer sur cinq ans un projet construit pour cent ans. Nous allons donc bâtir un montage en société de projet avec un financement sur quarante à cinquante ans. Il faut aussi renforcer la part accordée à l'entretien par rapport à celle consacrée aux grands projets. La priorité, c'est l'entretien et le renouvellement des réseaux. Ne reproduisons pas avec nos infrastructures routières et fluviales l'erreur que nous avons commise avec notre rail. Nous ne pouvons pas laisser se détériorer le patrimoine du pays.

**Les élus vont-ils convaincre d'assouplir votre position ?**  
Parler de pause a aussi donné aux présidents de région l'occasion de réfléchir à de nouvelles sources de financement. Plusieurs d'entre

Ce qui est important, c'est que tous les Français aient une alternative à la voiture

ELISABETH BORNE

## LES TRANSPORTS EN CHIFFRES

13 %

Part des transports dans le budget des Français

3000

Coût annuel en euros d'une voiture individuelle

25 %

Part du coût des transports publics acquittée en France par les voyageurs

45

milliards d'euros : montant de la dette de SNCF Réseau



Élisabeth Borne, ministre des Transports, jeudi dans son bureau à Paris.

F. BOUCHON/LE FIGARO

eux, ceux de Provence Alpes Côte d'Azur, Occitanie et Nouvelle Aquitaine nous ont dit : « On a créé en Ile-de-France un outil comme la Société du Grand Paris avec ses propres recettes fiscales, pourquoi pas chez nous ? »

**Faut-il continuer à entretenir l'ensemble du réseau ou bien abandonner la partie la moins fréquentée ?**

Tout le monde, et notamment les élus et les autorités organisatrices de transport, doit s'interroger sur les meilleures solutions. Ce qui est important, c'est que tous les Français aient une alternative à la voiture, qui représente une dépense de 3000 euros par an, ou au minimum à la possession d'une deuxième voiture. Dans les grandes métropoles, des transports de type RER ont leur place. Sur le réseau capillaire dédié au fret, on peut avoir une maintenance adaptée avec des opérateurs ferroviaires de proximité. Et puis, partout, il faut envisager ce que la modernisation, une meilleure signalisation peuvent apporter plus vite et pour moins cher que des grands projets de nouvelles infrastructures de très long terme.

**Faut-il revoir la gouvernance du système ferroviaire, aujourd'hui**

organisée autour de trois Épic (Groupe, SNCF Mobilités, SNCF Réseau), ce qui semble intrinsèquement inefficace ?

La dernière réforme a fait quelque chose de très important en unifiant le gestionnaire du réseau et l'exploitant. Cela dit, le dimensionnement de l'Épic de tête, très consistant, est un sujet qui peut être regardé. Mais il est d'abord du ressort de l'entreprise et pas de la loi.

**Au vu des contraintes financières, la commande publique française suffira-t-elle à assurer la charge de travail des sites français d'Alstom, en particulier à Belfort ?**  
L'État est engagé par les promesses qui ont été faites concernant les commandes de TGV, et celles qui portent sur des locomotives font l'objet d'un appel d'offres. Nous aidons aussi le groupe à remporter des contrats à l'export. Il revient maintenant à Alstom, et demain à Siemens Alstom, avec son histoire et son attachement à la France, de faire des choix sur la répartition de la charge liée à ses commandes, y compris à l'international, qui soutiennent les sites de production français.

**Le rail va s'ouvrir à la concurrence.**

**Cela suppose-t-il de mettre fin au régime de retraites spécial et au statut des cheminots ?**

La question des retraites sera abordée dans le cadre de la réflexion globale confiée à Jean-Paul Delevoye. Mon sujet n'est pas le statut. En revanche, je souhaite que l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs soit une réussite pour tous, et donc que cette échéance soit préparée, anticipée. Ce sera très différent de ce qu'on a fait pour le fret, pour lequel on a préféré attendre la dernière minute.

**Quelle place l'innovation occupe-t-elle dans votre projet ?**

Une place essentielle. Les nouvelles mobilités auront un rôle central à jouer. Par exemple, je crois beaucoup au covoiturage. Nous soutenons BlaBlaLines, qui organise le covoiturage domicile-travail dans plusieurs villes (Reims, Toulouse et en Ile-de-France), grâce aux certificats d'économie d'énergie. Nous voulons aussi développer une politique ambitieuse pour le véhicule autonome. Avec Bruno Le Maire, nous avons décidé de confier la coordination de cette stratégie à Anne-Marie Idrac, ce qui est sur les aspects industriels, législatifs et de sécurité. ■