

# Elisabeth Borne lance le grand virage de la politique des transports

- La ministre détaille la « pause » dans les grands projets d'infrastructures.
- Elle ouvre la voie à une taxation des camions sur des routes nationales.

## TRANSPORTS

La refondation de la politique des transports, rendue indispensable par la pénurie de financements publics, se précise, et elle suscitera sans aucun doute son lot de mécontentements. Dans une interview aux « Echos », Elisabeth Borne confirme la « pause » annoncée samedi par Emmanuel Macron dans le lancement de nouvelles grandes infrastructures.

La ministre chargée des Transports prend soin de ne citer aucun projet nommément, mais la décision vise manifestement la réalisation de nouveaux axes TGV (dans le Sud-Ouest ou entre Poitiers et Limoges, par exemple), ainsi probable-

ment que le projet de canal Seine-Nord. Le feu vert à la construction de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne sera lui aussi retardé. Et les élus concernés devront attendre la future loi de programmation, qui doit être votée au premier semestre 2018, pour savoir si le projet qu'ils poussent est différé de quelques mois... ou de quelques années.

Les chantiers financés par l'argent public ne sont pas les seuls menacés. Les concessionnaires autoroutiers, qui ont obtenu pas moins de trois plans de relance sur les deux derniers quinquennats, étaient prêts à en négocier un quatrième. Mais Elisabeth Borne écarte cette hypothèse, estimant qu'il ne serait « pas raisonnable » d'investir à nouveau dans un réseau concédé déjà de

## 10

### MILLIARDS D'EUROS

Le montant des dépenses annoncées mais non financées pour le quinquennat à venir, selon la ministre des Transports.

grande qualité. Priorité sera donc donnée à l'entretien du réseau existant, qu'il soit routier ou ferroviaire, ainsi qu'à son optimisation. Le covoiturage sera encouragé, et la SNCF, de son côté, est sommée d'améliorer son efficacité. Ce n'est qu'à cette condition que l'Etat se dit prêt à reprendre tout ou partie des quelque 44 milliards d'euros de dette du sys-

tème ferroviaire. Le groupe public se consolera en relevant que le gouvernement évoque officiellement cette reprise, alors que le précédent exécutif avait enterré cette perspective, pourtant inéluctable. Mais les négociations avec les syndicats sur les nécessaires gains de productivité s'annoncent sportives.

Les fédérations de transporteurs routiers risquent de monter eux aussi au créneau : si Elisabeth Borne écarte une renaissance de l'écotaxe, elle annonce clairement sa volonté de dégager de nouvelles ressources en taxant le transport de marchandises poids lourds. La démarche ne devrait concerner toutefois certaines routes nationales et certaines régions, ce qui devrait réduire les oppositions. — L. S.



Le gouvernement entend donner la priorité à l'entretien des réseaux existants, ferroviaire comme routier, ainsi qu'à leur optimisation.

## INTERVIEW // ÉLISABETH BORNE Ministre chargée des Transports

### « Nous ne pouvons pas poursuivre les promesses non financées »

Propos recueillis par **Antoine Boudet** @ABoudet et **Lionel Steinmann** @lionelsteinmann

**Que signifie la « pause » annoncée dans la construction de nouvelles infrastructures ? Les LGV inaugurées samedi sont donc les dernières ?**

Il y a des priorités, chacun doit en prendre conscience. Nous ne pouvons pas poursuivre une politique des transports faite de promesses non financées, comme ce fut le cas ces dernières années. Sur le quinquennat à venir, près de 10 milliards de projets d'infrastructures ont été annoncés sans être financés, dont 7 milliards de projets nouveaux. Ma priorité, c'est d'assurer une mobilité pour tous et pour tous les territoires. Et cela passe d'abord par les transports de la vie quotidienne. Nous inaugurons des lignes à grande vitesse, mais il faut être conscient que, dans le même temps, les réseaux de tous les jours se dégradent. Sur le réseau ferré national, 5.300 kilomètres de lignes sont ralenties pour des raisons de sécurité. Ce constat préoccupant est aussi valable pour les voies rapides en Ile-de-France ou pour les axes routiers qui ne sont pas au niveau, alors qu'ils supportent un énorme trafic de poids lourds. Il ne faut pas oublier non plus que 40 % de la population vit en dehors des périmètres de transport urbain, sans autre possibilité que la voiture individuelle pour ses déplacements. Face à cette réalité, il faut faire des choix. C'est l'objectif de la démarche que nous engageons, avec une priorité aux déplacements de la vie quotidienne, et donc à la remise à niveau des réseaux existants.



Elisabeth Borne : « Nous visons une politique multimodale, où chaque mode prend sa juste place. »

**Où se feront les économies ?**

L'argent doit prioritairement aller à l'entretien et à la modernisation. L'ajustement se fera donc forcément sur les grands projets.

**Lesquels ? Le CDG Express, par exemple ?**

Non, car ce projet n'a pas vocation à fonctionner avec des ressources publiques. Les dépenses inscrites dans les contrats de plan Etat-région, qui visent à satisfaire des besoins de proximité, ne seront pas elles non plus remises en question. Sur tous les autres grands projets, nous ne lancerons pas de travaux et nous ne signerons pas de contrats de concession tant que nous n'aurons pas eu un très large débat sur les investissements prioritaires, et en travaillant aussi bien sur les dépenses que sur les recettes. Nous lancerons également des audits

indépendants pour objectiver l'état des réseaux. Tout cela se concrétisera par une loi de programmation, qui devrait être adoptée au premier semestre 2018. Elle fixera les investissements sur les dix ans à venir, avec un cadrage budgétaire clair et des dépenses correspondant aux recettes sur les cinq prochaines années.

**Les élus vont à bon droit rappeler les promesses qui leur ont été faites...**

A partir du moment où les engagements dépassent de manière très importante les ressources, nous ne pouvons pas nous engager à faire tout ce qui a été promis par d'autres. Il faut en profiter pour se poser à nouveau la question sur la manière dont on répond aux besoins de mobilité des Français. Cela a été fait trop systématiquement par la réali-

sation de nouvelles infrastructures, et insuffisamment par la modernisation. Dans le ferroviaire, avant de construire une nouvelle voie, il faut d'abord se demander comment innover pour tirer le meilleur parti de l'infrastructure existante, à travers les systèmes de signalisation, par exemple. Il faut également travailler sur les méthodes d'exploitation : dans certains pays, on met 15 minutes pour retourner un train, chez nous, c'est 45 minutes.

**Quel sera l'objet des Assises de la mobilité que vous annoncez pour la rentrée ?**

Nous allons redemander aux Français quels sont leurs vrais besoins de mobilité, dans les zones rurales par exemple, identifier également les bonnes initiatives, se projeter aussi sur tout ce que l'innovation va nous apporter. Il faut répondre aux

besoins de mobilité de demain, en arrêtant d'y apporter les réponses d'avant-hier. Nous souhaitons réfléchir aussi aux ressources : les flux de camions qui transitent par nos territoires doivent eux aussi contribuer au financement de nos infrastructures.

**Vous souhaitez ressusciter l'écotaxe ?**

Non, ce ne serait pas une bonne idée de la relancer en l'état, mais il faut réfléchir à une façon de faire payer ces poids lourds. Certaines régions sont volontaires pour lancer des expérimentations. D'autres demandent à pouvoir créer, comme l'a fait le Grand Paris, une taxe spécifique dédiée aux besoins en équipement. Cela peut également passer par la mise en place de péages sur certaines sections de routes nationales, sans pénaliser les déplacements de proximité, à l'image de ce qui a déjà été fait dans les Landes. Nous devons donc débattre des ressources, comme d'autres pays l'ont fait.

**Y aura-t-il des fermetures de ligne ou de gare ?**

Ce sera aux régions d'y répondre. Nous visons une politique multimodale, où chaque mode prend sa juste place, dans une période où

nous ne pouvons plus nous permettre d'avoir des réponses surdimensionnées par rapport aux besoins. Le TER doit ainsi être un transport de masse, avec beaucoup de voyageurs à bord.

**Etes-vous favorable à un nouveau plan de relance autoroutier ?**

Nous avons un réseau routier national qui est vraiment à deux vitesses. Le réseau autoroutier concédé a fait l'objet déjà de nombreux plans de

« Les flux de camions qui transitent par nos territoires doivent eux aussi contribuer au financement de nos infrastructures. »

relance, il est déjà de grande qualité et ce ne serait pas raisonnable d'y investir encore beaucoup d'argent par un nouveau plan de relance. Dans le même temps, le réseau routier non concédé se paupérise. Mais quant à adosser celui-ci au réseau concédé en échange d'une prolongation des concessions, il faut être clair, les règles européennes ne nous le permettent pas. ■

## Dette du ferroviaire : « l'Etat prendra ses responsabilités, si chacun fait sa part du chemin »

**Les excès passés en matière d'infrastructures se ressentent aussi sur la dette de SNCF Réseau, ce qui a conduit à une forte augmentation des péages ferroviaires. Est-ce tenable ?**

Le modèle économique du ferroviaire est un sujet financier, mais c'est aussi un sujet de politique des transports. Augmenter trop les péages, ceux supportés par les TGV, par

exemple, peut conduire à une politique malthusienne en termes d'offre, alors que le TGV doit être un mode de transport populaire, accessible à tous. Les choix sur les grands équilibres du ferroviaire ne doivent pas conduire à réduire l'offre ou à pratiquer des tarifs trop élevés.

A partir du moment où on mobilise des milliards d'euros pour bâtir une ligne à grande vitesse, le système

doit inciter à y faire circuler le maximum de trains.

**Une reprise par l'Etat de tout ou partie des 44 milliards de dette de SNCF Réseau est-elle envisageable ?**

Il faut reposer les équations économiques et cela passera certainement par la question de la dette. L'Etat peut se saisir du sujet, mais à condition

que chacun s'interroge sur sa performance économique, du côté de SNCF Réseau comme de SNCF Mobilités. Si nous remettons de l'argent dans le système, ce sera du donnant-donnant. Nous devons avoir la garantie que chacun fait le maximum pour être efficace. Ce travail a commencé, mais il faudra accélérer. L'Etat prendra ses responsabilités si chacun fait sa part du chemin. ■