

POLITIQUE LES DOSSIERS DU LYON-TURIN ET DU CANAL SEINE-NORD MIS EN PAUSE

Transports : pourquoi l'État fait volte-face



Elisabeth Borne, ministre des Transports, a annoncé la suspension temporaire des dossiers du Lyon-Turin et du canal Seine-Nord. L'État entend se concentrer sur la remise à niveau de plusieurs réseaux routiers et ferroviaires qui concernent plus d'usagers. Une feuille de route sera dévoilée à la rentrée concernant les orientations à long terme. Archives AFP **P.27**

FRANCE-MONDE

TRANSPORTS | Le gouvernement veut privilégier les transports du quotidien

Grands projets : l'État freine

Les projets comme le tunnel ferroviaire Lyon-Turin sont suspendus en attendant une loi d'orientation sur les infrastructures de transport. Le gouvernement veut donner la priorité aux réseaux existants, trop longtemps négligés.

Désormais, la priorité va être donnée aux transports du quotidien. Les grands chantiers d'infrastructures de transport sont relégués au deuxième plan. La ministre des Transports Elisabeth Borne a notamment annoncé le gel de deux projets emblématiques : le tunnel ferroviaire Lyon-Turin et le canal à grand gabarit Seine-Nord. Le gouvernement attend les Assises de la mobilité à la rentrée pour fixer les nouvelles priorités en matière de transports à l'horizon 2030.

La ministre a commandé un audit sur l'état des routes, des voies ferrées et du réseau fluvial qui risque d'être alarmant à cause du manque d'investissements depuis des décennies. Une loi d'orientation sera présentée au premier semestre 2018 avec une programmation sur cinq ans des projets et des financements. « Nous devons revoir nos priorités d'investissement. L'entretien et la remise à niveau des réseaux sont un préalable incontournable », a déclaré Elisabeth Borne devant la commission de l'aménagement du territoire du Sénat.

TGV : 1 % des trajets, 16 % des investissements

La ministre a donné l'exemple du TGV qui représente



Le gouvernement veut réorienter les investissements vers les transports du quotidien. Photo Richard MOULLAUD

moins de 1 % des trajets en train mais qui a englouti en cinq ans 16 % des investissements au détriment des trains du quotidien. « Nous venons d'inaugurer deux lignes à grande vitesse mais plus de 5 300 kilomètres de voie ferrée font l'objet de ralentissements car nous n'avons pas su entretenir les réseaux. Nous sommes en train de créer une France à deux vitesses », déplore Elisabeth Borne.

L'État a pris des engagements à hauteur de 18 milliards d'euros pour les nouvelles infrastructures de transport sur les cinq prochaines années (hors Grand

Paris Express) mais les financements correspondants ne dépassent pas 11 milliards d'euros. L'impasse financière s'élève à 10 milliards d'euros si l'État fait le choix de financer en priorité l'entretien et la rénovation des réseaux routiers et fluviaux et des grands ports, pour lesquels il manque toujours 3 milliards d'euros notamment suite à l'abandon de l'écotaxe.

Le Lyon-Turin verra-t-il le bout du tunnel ?

Des projets suspendus, c'est celui qui semble le moins menacé. « Il fait partie des réseaux transeuropéens.

C'est un aspect qu'on devra prendre en compte », reconnaît Elisabeth Borne.

Plusieurs galeries de reconnaissance ont déjà été creusées et l'accord franco-italien pour les travaux a été ratifié par le parlement français en janvier dernier. Le coût du chantier a été réévalué à 26 milliards d'euros par la Cour des comptes. Les travaux seront financés à 40 % par l'Union européenne, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France.

Le canal Seine-Nord va-t-il couler à pic ?

Le maillon manquant du

L'INFO EN +

NOTRE-DAME-DES-LANDES : UNE MÉDIATION LANCÉE

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne figure pas parmi les projets suspendus par la ministre des Transports début juillet. Et pour cause, il est gelé depuis la nomination du nouveau gouvernement. Le Premier ministre Édouard Philippe a décidé d'une médiation pour tenter de sortir de l'impasse ce projet au point mort depuis des années. Les trois médiateurs nommés par le gouvernement ont six mois pour rendre leurs conclusions sur le projet d'aéroport, déclaré d'utilité publique en 2008. Depuis qu'il est devenu ministre de la Transition écologique, ancien opposant farouche, Nicolas Hulot a exprimé ses réserves sur le sujet à la mi-juillet. Avec le nucléaire, Notre-Dame-des-Landes fait partie des dossiers les plus embarrassants pour l'ancien écologiste.

transport fluvial entre la région parisienne et l'Europe du Nord a hérité d'un adversaire de poids au sein du gouvernement. En effet, le Premier ministre Édouard Philippe l'a qualifié de « projet de tous les excès ». L'ancien maire du Havre estime que le canal Seine-Nord favoriserait Anvers et Rotterdam au détriment des ports français.

Ce projet qui fait figure d'Arlésienne depuis 1993 est donc de nouveau remis en cause malgré un plan de financement de 4,5 milliards d'euros bouclé en novembre 2016.

Luc CHAILLOT

QUESTIONS À



Hervé Maurey

Sénateur UDI et président de la commission de l'aménagement du territoire

« L'urgence c'est de remettre en état les réseaux existants »

→ **Le gouvernement a-t-il raison de suspendre les grands projets le temps d'une réflexion ?**

C'est une décision sage. Beaucoup de projets ont été annoncés sans qu'il y ait forcément des financements. Le président a compris que l'urgence c'est de remettre en état les réseaux ferroviaire et routier existants.

→ **La SNCF est-elle prête pour l'ouverture à la concurrence ?**

Je prépare avec Louis Nègre une proposition de loi pour début septembre. Cette ouverture à la concurrence est nécessaire si on veut sauver notre système ferroviaire. Il faut qu'elle entre en vigueur le plus rapidement possible, dès 2019.

→ **Êtes-vous en phase avec le gouvernement sur ce point ?**

J'espère que oui. Le précédent gouvernement voulait attendre le plus longtemps possible. La ministre des Transports était sur une position plus ambitieuse. Mais ses propositions récentes au Sénat montrent que ce n'est pas aussi clair. C'est Emmanuel Macron qui a libéralisé le transport par autocar. J'espère qu'il veillera à ce que la libéralisation ferroviaire se fasse au plus vite. Le fond du problème, c'est une inertie et une peur de la réaction des salariés de la SNCF.

→ **Que faut-il faire de la dette colossale de 45 milliards d'euros de la SNCF ?**

Il faut régler ce problème pour sauver la SNCF. L'État peut reprendre une partie de la dette, mais dans le cadre d'une réforme globale comprenant l'évolution du cadre social sur lequel le précédent gouvernement a reculé de façon irresponsable par peur de mouvements sociaux au moment de la loi El Khomri.

→ **La France doit-elle renoncer aux nouvelles lignes TGV ?**

L'essentiel du trafic ce sont les trains du quotidien. La vraie priorité ce sont les trains vétustes, les problèmes de sécurité et les retards du fait de l'état du réseau. Mais il y a aussi des besoins en termes d'aménagement du territoire. Il y a sans doute des possibilités intermédiaires de modernisation de lignes. On n'est pas obligé d'avoir des TGV partout.

→ **Vous tirez aussi la sonnette d'alarme pour le réseau routier ?**

Le réseau routier souffre des baisses de crédit, notamment les routes départementales, du fait des baisses de dotation et des nouvelles priorités des départements. Le déploiement de la fibre optique coûte très cher. Du coup, les départements mettent moins d'argent sur leurs réseaux routiers.

Recueilli par Luc CHAILLOT

LE CHIFFRE

70 % C'est la part des dessertes TGV qui ne sont pas rentables. La SNCF paye des péages de plus en plus élevés pour faire passer ses trains sur les nouvelles lignes à grande vitesse.

Le terminus des nouvelles lignes TGV

Le TGV a rétréci la France en réduisant les temps de transport mais les nouvelles LGV (lignes à grande vitesse) vont connaître un coup d'arrêt. Si Bordeaux n'est plus qu'à deux heures de Paris et Strasbourg à moins d'1 h 45, Toulouse n'est pas près de se rapprocher à moins de 4 h 15 de la capitale. Les 522 kilomètres de LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes inaugurés début juillet sont probablement les derniers avant longtemps. Emmanuel Macron qui a fait le voyage inaugural Paris-Rennes en moins d'1 h 30 a prévenu qu'il voulait privilégier les « trains du quotidien ». Le plus gros chantier 2017 de la SNCF, c'est une ligne en région parisienne qui va alléger le RER A, la ligne la plus chargée d'Europe avec un

million de voyageurs par jour. Les LGV en Bretagne et en Aquitaine (12 milliards d'euros) ont été financés par des partenariats public-privé. La dette de 44 milliards d'euros de SNCF Réseau n'est plus tenable. « Elle lui coûte 1,5 milliard de frais financiers par an alors que la SNCF doit continuer à s'endetter à hauteur de 2 à 3 milliards par an pour investir », constate Bernard Roman, le président de l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). « Une partie de cette dette a été imposée par l'État pour financer les LGV. Du coup, la SNCF a délaissé le réseau classique qui a besoin aujourd'hui de 30 à 40 milliards d'investissement pour être remis à niveau », déplore le gendarme ferroviaire.

L.C.