

Pas de projets sans budget

L'État va devoir beaucoup augmenter le budget consacré aux transports terrestres, et donc trouver de nouveaux financements, s'il veut à la fois rénover l'existant, améliorer les déplacements quotidiens et réaliser de grands projets.

Composée d'élus et d'experts, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) avait été chargé par le gouvernement de « faire le tri » dans les nombreux projets laissés en jachère depuis plusieurs années, de « chiffrer les dépenses nécessaires » et de voir ce qui est « possible en fonction des moyens disponibles et des nouvelles priorités » du gouvernement.

Trop de « promesses non financées »

Recevant son rapport, hier, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a souligné la nécessité de « sortir de cette véritable dérive qui a consisté à multiplier les promesses non financées, ce dont notre pays a souffert ».

« Surtout, notre politique d'infrastructures a fini par en oublier les besoins auxquels elle devait répondre, des besoins pourtant es-



TGV. La France coupée en deux ; ceux qui l'ont et les autres, qui le regardent passer... très loin de chez eux ! PH. D'ARCHIVES AFP

sentiels pour nos citoyens », a-t-elle déploré : « L'entretien de leurs routes et lignes ferroviaires du quotidien, la meilleure connexion de leur territoire aux grands axes ou à la métropole la plus proche, le désengorgement de leurs grandes villes. »

Le COI propose trois scénarios pour tenter de répondre à ces besoins, sans oublier le développement du fret, et un coup de pouce aux « mobilités innovantes » et au vélo. Le premier recense ce qui est

envisageable si l'État met 48 milliards d'euros sur vingt ans, ce qui correspond peu ou prou au maintien du budget actuel. Il condamne la plupart des grands projets et permet à peine de rénover l'existant, d'autant que l'État s'est déjà engagé à apporter 10 milliards d'euros pour des opérations en cours.

Le deuxième fixe un budget d'environ 60 milliards pour l'État, toujours sur vingt ans. « Bâti pour permettre de satisfaire les priorités du président de

la République », il répond au cahier des charges. Le troisième est plus volontariste, avec une note à 80 milliards.

Pour trouver des fonds supplémentaires, le COI propose d'« aller vers un meilleur recouvrement des coûts auprès des utilisateurs ». Cela devrait essentiellement passer par l'affectation aux transports d'une part plus importante des recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (Ticpe) et/ou « une application accrue du principe pollueur payeur » – avec notamment une vignette pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers – et, pour les transports publics, une augmentation des prix des billets.

Quel que soit le scénario retenu, il n'est cependant plus question de construire d'un seul tenant de longues lignes à grande vitesse. Le COI suggère ainsi d'abandonner, ou de repousser à un horizon très lointain, la LGV de Paris vers Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon, ou celle devant relier Bordeaux à Dax. Deux exemples parmi beaucoup d'autres. ■