

[ACCUEIL \(/\)](#)

[INDUSTRIE - SERVICES \(HTTPS://WWW.LESECHOS.FR/INDUSTRIE-SERVICES/\)](https://www.lesechos.fr/industrie-services/)

[TOURISME - TRANSPORT](#)

Le financement des infrastructures de transport menacé par la crise des « gilets jaunes »

[LIONEL STEINMANN \(HTTPS://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/?ID=9980\)](https://www.lesechos.fr/journalistes/?ID=9980) | Le 14/12 à 08:30 | Mis à jour à 09:48



La trajectoire des investissements dans le rail, la route et le fluvial pour les dix ans à venir est inscrite dans le projet de Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) qui a été présentée il y a 3 semaines à peine en conseil des ministres. Mais cette programmation est menacée par un déficit de recettes et un risque de coupes budgétaires. - *Pierre Gleizes/REA*

La trajectoire d'investissements pour les dix ans à venir repose sur la création d'une « nouvelle ressource » de 500 millions d'euros par an, qui ne semble plus d'actualité dans le climat de ras-le-bol fiscal.

Ce n'est évidemment pas ce que souhaitent les « gilets jaunes », mais leur mouvement pourrait se traduire par une révision à la baisse des budgets consacrés aux infrastructures de transport. Ce scénario n'est certes pas encore acté, mais il apparaît assez probable.

PUBLICITÉ

En théorie, la trajectoire des investissements dans le rail, la route et le fluvial pour les dix ans à venir est connue : elle est inscrite dans le projet de Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) présenté **il y a trois semaines à peine en conseil des ministres** (<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0600215738284-la-loi-sur-les-mobilites-enfin-en-conseil-des-ministres-2224751.php>). Le texte consacre la priorité à l'entretien des réseaux existants, budget régulièrement raboté ces dernières années pour faire des économies.

Son montant a donné lieu à des mois de batailles entre le ministère des Transports et Bercy. A l'arrivée, les sommes dévolues à la maintenance du réseau ferré et des routes **restent inférieures à ce que préconisaient deux audits indépendants** (<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0600205915183-routes-nationales-rail-des-budgets-dentretien-qui-restent-inferieurs-aux-besoins-2225520.php>) en début d'année. Mais elles sont orientées à la hausse, notamment pour le réseau routier national, pour passer de 670 millions d'euros en moyenne ces dernières années à 930 millions en 2023.

Une double menace

Mais cette trajectoire est menacée par les « gilets jaunes ». Au niveau des recettes, tout d'abord : comme le rappelait il y a encore un mois la ministre des Transports Elisabeth Borne, « *cette programmation repose [...] sur la mobilisation d'une ressource nouvelle à hauteur de 500 millions par an à compter de l'année 2020.* »

Cette nouvelle taxe devait être supportée par le transport routier, la piste la plus fréquemment évoquée étant celle d'une vignette. Le gouvernement devait trancher sur ce sujet avant la mi-novembre. Mais face à la fronde des « gilets jaunes », il a jugé urgent d'attendre. Le climat de ras-le-bol fiscal rend désormais très improbable la création d'un nouveau prélèvement à partir de 2020. Ce qui obligerait le gouvernement, privé de cette ressource, à tailler dans les investissements annoncés. Une situation qui s'est déjà produite durant le quinquennat de François Hollande, après **l'abandon de l'écotaxe** (https://www.lesechos.fr/09/10/2014/lesechos.fr/0203847351493_abandon-de-l-ecotaxe--les-gagnants-et-les-perdants.htm).

Ramener le déficit dans les clous

Ces crédits peuvent néanmoins être préservés si le gouvernement choisit de redéployer d'autres budgets. Mais le plus probable est que l'ensemble des ministères soit mis à la diète, car les mesures lâchées par Emmanuel Macron pour désamorcer la crise pourraient coûter jusqu'à 14 milliards.

Afin de ramener le déficit public dans les clous, toutes les économies seront bonnes à prendre, et la tentation sera forte de renouer avec une vieille recette : reporter des opérations de maintenance et de rénovation dûment programmées, au risque que la dégradation des routes et de voies ferrées ne s'aggrave, et ne coûte encore plus cher à réparer par la suite.

Interrogé, le ministère des Transports indique qu'« *aucune remise en cause* » n'est à l'ordre du jour. L'entourage d'Elisabeth Borne estime au contraire que « *la loi mobilité et sa programmation des investissements font partie de la réponse politique du gouvernement aux préoccupations des gilets jaunes.* » Il reste à la ministre quelques mois pour trouver 500 millions par an supplémentaires.

Lionel Steinmann

@lionelSteinmann (<https://twitter.com/lionelSteinmann>)

Suivre



