Du big bang des transports à l'impasse

LA MINISTRE des Transports, Elisabeth Borne, a joué, le 30 juillet, les visiteuses de début de soirée à l'Elysée. Un rendez-vous de la dernière chance afin d'obtenir du président de la République qu'il fasse cesser les vexations de Gérald Darmanin et d'Edouard Philippe quant à sa loi d'orientation de la mobilité.

L'ambition de cette polytechnicienne était de provoquer une révolution des transports, du covoiturage au train, sans oublier les bus, les voies navigables, la bagnole en copropriété, etc. Annoncé fin 2017, le projet de loi devait être rendu public dès mars 2018 et voté dans la foulée. Mais la présentation a été repoussée à avril, puis à mai, à juin et, enfin, à fin juillet. Aux dernières nouvelles, elle est renvoyée au... printemps 2019. Ou à la saint-glinglin.

La faute à qui ? Les conseillers de la ministre ciblent la radinerie de son collègue du Budget et accusent Edouard Philippe. A Matignon, la première mouture, riche de 150 articles (plus un futur codicille sur l'aérien), a été jugée « *bornélique* (sic) ». Pas vraiment un compliment. Au fil des mois, la copie a été réduite à 120 articles, puis limitée à 80, comme la vitesse sur les routes. Macron a donné un dernier coup de hache : 40 articles... Le projet initial de la ministre était pourtant bourré d'idées, comme l'amélioration des transports entre le domicile des salariés et leur boîte, la création de TER-route reliant les gros bourgs et les petites villes, l'amélioration du réseau routier. Et l'inévitable préparation de la ligne TGV entre Bordeaux et Toulouse.

Babette s'en va-t-en guère

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont le rôle consiste à distribuer l'argent public, devait voir ses moyens dopés, pour lui donner une réelle indépendance par rapport à Bercy. De 2,4 milliards, son budget devait grimper à 3 milliards. Un vrai coup d'accélérateur.

Où trouver ce « *pognon de dingue* » ? Ancienne directrice de cabinet de Ségolène Royal, Borne a d'abord eu l'idée d'un remake de l'écotaxe sous la forme d'une vignette poids lourds. Aussitôt, les anciens bonnets rouges ont menacé de reprendre les fourches, soutenus par les patrons routiers. Exit la vignette.

La ministre a alors suggéré une augmentation du « versement transport », prélevé par l'Urssaf sur toutes les boîtes de plus de dix salariés et fixé en fonction de critères locaux (2,95 % du salaire à Paris, 2,33 % à Saint-Denis, mais 0,6 % à Alençon). Devant la bronca du Medef, Borne a sorti le grand jeu de la séduction à la mi-juillet. « *On avait invité deux responsables du Medef à venir discuter avec des conseillers techniques,* raconte un de ses proches. *Ceux-ci ont ouvert une porte, et la ministre est arrivée.* » Hélas, cette apparition digne de Lourdes n'a pas produit de miracle. « *Ce sera un petit effort pour les entreprises mais qui permettra des gains de rendement avec des salariés* », a plaidé la ministre. En vain.

Bilan de la dernière visite d'Elisabeth Borne à l'Elysée : son projet ne fait pas rêver. Il pourrait même s'émietter. Quelques articles seraient glissés dans le prochain projet de loi de finances, et une minuscule loi servirait de voiture-balai au premier trimestre 2019. Du big bang au big flop ?

J. C.

Même morte, l'écotaxe coûte encore

VOILÀ le contribuable de nouveau écotaxé ! Et cela quatre ans après la très coûteuse annulation, en septembre 2014 par Ségolène Royal, de cet impôt écolo sur les poids lourds. Le 18 juillet, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a accordé 10 millions de dommages et intérêts à l'une des sociétés désignées par l'Etat pour collecter les télépéages. Ce groupe, selon le magazine économique « Capital », est Axxès, une filiale commune des boîtes de BTP Vinci et Eiffage.

Suprême humiliation, le tribunal administratif a estimé que la décision de Royal n'était « *justifiée par aucun motif d'intérêt général* » et que la ministre avait « *commis une faute en procédant irrégulièrement à la résiliation* » du contrat. Cette amende s'ajoute au milliard qu'a coûté, selon la Cour des comptes, l'annulation de l'écotaxe en rachat de matériel et en dédommagements divers. Avec, en plus, une hausse de 650 millions par an de la taxe sur les carburants réglée par les automobilistes pour compenser l'écotaxe qui manque à l'appel. Sans oublier la possible « vignette pour poids lourds » aujourd'hui évoquée par la ministre des Transports, Elisabeth Borne, directrice de cabinet de Royal au moment de l'annulation de l'écotaxe *(voir ci-dessus)*.

Et ce n'est peut-être pas fini : trois autres sociétés de télépéage – des filiales de Total, de Sanef et de l'allemand DKV, selon « Capital » – réclament au tribunal administratif un total de 117 millions d'indemnisations supplémentaires.

Pas grave : on n'en est plus à 100 briques près !

Le Canard enchaîné, 8 août 2018

À TOUTE CHO

AVEC LE ON