

SNCB: un milliard en plus d'investissements publics

Le Soir - DAVID COPPI - 26/07/2016

Le gouvernement réfléchit à une « politique d'investissements publics productifs » qui auraient l'aval de l'Europe. A commencer par la mobilité. François Belot, ministre responsable, annonce un surcroît d'investissement de 1 milliard, notamment pour boucler le RER. C'est la première étape d'un plan Mobilité en deux temps...

Samedi à Val Duchesse, Charles Michel annonçait « 25 mesures phares » pour 2017. On pouvait lire, à la quatorzième place sur la liste : « Domaine ferroviaire – investissements – mise en place du plan de transport 2017 ». Une formulation générique qui cache la volonté de mettre en œuvre une... « politique d'investissements publics productifs ». Ce n'est pas nouveau, mais ça vient de ressortir. On le signalait ces derniers jours : Charles Michel fait grand cas du concept dans sa recherche d'une stratégie à mi-législature pour la suédoise, visant tout spécialement le domaine de la Mobilité. Il a évoqué le sujet à diverses reprises auprès de ses interlocuteurs, il en fut question il y a quelques semaines lors d'un comité ministériel restreint, enfin samedi à Val Duchesse. Où François Bellot, nouveau ministre (MR) de la Mobilité, à l'origine de la démarche – le déclic, c'est lui –, a précisé ses vues, partagées par le Premier ministre, devant ses pairs réunis.

Il nous l'expliquait lundi : « C'est désormais une option forte au gouvernement ». Et chiffrait d'emblée l'opération pour ce qui concerne la SNCB : « Il s'agit d'un investissement d'un milliard d'euros, en plus de ce qui était prévu ou prévisible dans le traditionnel plan d'investissements ».

Relancer la croissance avec la mobilité

Avant de zoomer sur le rail, François Bellot élargit son raisonnement : « Notre idée part d'un constat. Nos sociétés en Europe ont quatre grands défis à relever : la mobilité, le vieillissement, l'éducation, la mutation énergétique. Pensez à la mobilité, qui nous intéresse ici : une étude de l'université de Gand indique que chaque jour, les bouchons et les difficultés de trafic en Belgique coûtent entre 600.000, au mieux, et 3 millions d'euros, supportés à 60 % par les entreprises, le reste par les ménages... Un gouffre pour l'État, qui perd automatiquement en recettes fiscales. Redresser cette situation, c'est générer de la croissance. Laquelle stagne globalement, on le sait. Alors, comment lui redonner de la vigueur ? En l'occurrence en opérant sur la mobilité. Non pas via la politique budgétaire, moyen d'action classique et principal, mais qui est limitée par les contraintes du pacte de stabilité – lequel bride les capacités d'intervention des États –, mais en investissant dans les infrastructures, pour autant, on l'a dit, que cela ne creuse pas le déficit de l'État. »

Retour au rail : « Pour cela, la SNCB est un terrain d'action idéal. Sa dette est externalisée – elle ne se situe pas dans le périmètre de la dette de la Belgique –, elle

est « commerciale », si vous voulez. On peut – et c'est là mon projet – agir par ce biais. Je souhaite que la société engage un milliard d'euros, probablement un peu plus, nous en reparlerons, en faveur d'investissements dans les infrastructures. Et cela en plus, donc, de la dotation annuelle de l'Etat, de plus ou moins 2,9 milliards d'euros. On gonfle l'endettement global de la société, mais c'est un endettement vertueux, appelé à produire très vite des effets positifs sur le plan socio-économique, qui plus est dans une période de taux d'intérêts au plancher. C'est un investissement public productif. On peut convaincre l'Europe de nous laisser opérer ». CQFD.

Le RER en ligne de mire

Le milliard en question, qui serait libéré illico dans le plan d'investissements 2016-2020 de la SNCB, serait voué essentiellement à achever les travaux relatifs au RER (« *C'est bon pour la Wallonie comme pour la Flandre, n'oubliez pas qu'il y a 50 gares d'un côté, 80 de l'autre* »), également à assurer l'accès au port d'Anvers. Plus généralement, il permettra aussi d'« *opérer un saut qualitatif dans l'offre faite aux usages, en particulier aux navetteurs, c'est le but principal* ».

Notre dossier sur le RER, l'interminable calvaire

A Val Duchesse samedi, l'idée a été en quelque sorte validée par les experts du Bureau du plan, qui ont loué devant les ministres cette façon de (tenter de) recréer de la croissance, par l'investissement public. Au château toujours, Johan Van Overtveldt, ministre (N-VA) des Finances, a assuré, selon François Bellot, « *de sa détermination à plaider le dossier au plan européen, sachant qu'à ce stade, nous avons déjà eu des signaux positifs, ce qui nous pousse à agir publiquement* ». Les experts ont aussi passé ce message « *tout simple et évident* » à Johan Van Overtveldt : avec une « *épargne des Belges* » qui s'élève à 260 milliards d'euros, notre pays est « *couvert* ». C'est un argument à faire valoir devant la Commission lorsqu'on demande des marges d'action pour les investissements publics. Le ministre des Finances en tiendra compte.

Ce n'est pas tout. « *Cet investissement massif dans les infrastructures SNCB, c'est une première étape d'une stratégie plus globale en matière de mobilité, je l'ai dit au début* ». A savoir : « *Nous visons, après cela, en 2017, la mise au point des tunnels bruxellois, l'amélioration du trafic routier autour de la capitale, également la résorption des gros problèmes autour d'Anvers, de Gand et de Liège, là encore en voulant investir financièrement* ». Pour cela, « *il faudra s'entendre avec les entités fédérées, la Flandre, la Région bruxelloise et la Wallonie. Le tout afin de programmer un agenda et des interventions vertueuses au plan socio-économique qui auront un effet retour positif rapide, et qui, là aussi, devront avoir l'aval des autorités européennes.* » L'objectif toujours : « *Recréer de la croissance via les investissements publics productifs* ». La nouvelle frontière de la suédoise ?

Plan de mobilité: tout reste à faire

PAR ERIC RENETTE

Depuis le début, la mobilité est inscrite en bonne place dans le menu du gouvernement « 14-19 » de Charles Michel. Dès l'accord gouvernemental, parallèlement aux économies imposées au Groupe SNCB, il est prévu qu'il faut organiser « *une concertation avec les Régions au niveau politique et entre la SNCB et les sociétés régionales de transport au niveau technique et commercial. La concertation et les structures aux différents niveaux seront ancrées dans un nouvel accord de coopération.* » Il faut ensuite passer de l'intention à la réalité. Les gouvernements s'évertuent généralement à malmener la logique qui veut qu'on définisse d'abord quelle mobilité on veut pour les années à venir, puis quelles structures et quels moyens financiers sont nécessaires pour y arriver et, enfin, qui désigner à la tête de ces structures pour atteindre les objectifs.

Dans la présentation de sa vision stratégique, la ministre Jacqueline Galant annonce une « plateforme d'intermodalité » pour « *permettre à l'État de (re)jouer réellement son rôle de stratège et d'arbitre, sans outrepasser, cela va de soi, les limites de ses compétences découlant des réformes successives de l'État. Cette plate-forme vise notamment à faciliter l'émergence d'une vision à long terme pour une politique de mobilité intégrée entre le fédéral et les régions.* » En 2015, elle met en place un « observatoire de la Mobilité », dont on entendra plus parler ensuite.

Parallèlement, le Sénat, lieu de débat officiel entre fédéral et entités fédérées, prépare un « rapport d'information sur la nécessité de coopération entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer un plan de transports publics mieux intégré » (long pour dire « il faut coopérer ! », non ?) pour lequel défilent les témoignages des responsables des différentes sociétés d'exploitation de transports publics.

François Bellot actuel ministre de la Mobilité, ne veut plus ajouter de structure supplémentaire. Le lieu de dialogue et de concertation doit être le comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) où il siège avec les ministres régionaux de la mobilité (matière régionalisée depuis 1989 sauf SNCB et Belgocontrol qui sont restés fédéraux). Pourtant, il existe une réelle dimension fédérale à la mobilité en matière d'harmonisation des stratégies (exemple : le RER), des tarifications (la carte Mobib), des investissements (SNCB, élargissement du ring autoroutier, tram de Bruxelles vers l'aéroport de Zaventem), des pratiques (harmonisation des critères d'application des taxes kilométriques pour poids lourd, tarifs intégrés des transports publics)...

Des investissements publics pour soutenir la croissance?

PAR DOMINIQUE BERNS

La conjoncture est morose, les taux d'intérêt sont bas, mais les États ne peuvent pas investir. La faute au pacte budgétaire européen...

Les patrons, les syndicats et... le ministre des Finances plaident pour une révision des règles budgétaires jugées trop rigides. Voici pourquoi...

1 Le paradoxe.

Il y a, dans la situation actuelle, quelque chose de paradoxal, voire d'insensé : les taux d'intérêt sont très, très bas ; et certains États, dont la Belgique, pourraient s'endetter pour presque rien et ainsi investir. Ce serait doublement rationnel : d'une part, parce que les besoins d'investissements publics sont criants (au hasard, citons le réseau routier ou le RER), alors que depuis un quart de siècle, les dépenses publiques d'investissement sont tout juste suffisantes pour compenser la détérioration des infrastructures existantes (l'investissement net est nul). Et d'autre part, parce qu'une politique de grands travaux (« utiles », cela s'entend) soutiendrait une conjoncture morose. Le même constat vaut pour les autres États-membres de la zone euro. Et cela s'explique : en période d'austérité, reporter ou supprimer des dépenses d'investissements est une mesure d'économie qui semble « indolore » à court terme, mais qui est in fine très « coûteuse » à moyen et long terme car elle affaiblit le potentiel de croissance de l'économie.

2 La loi d'airain.

Mais voilà : le pacte de stabilité et de croissance ne distingue pas dépenses courantes et dépenses d'investissements. En particulier, il ne permet pas d'isoler celles-ci et de leur réserver un traitement propre lors de l'application des règles budgétaires – à la différence, par exemple, de la « règle d'or des finances publiques », qui juge naturel que les dépenses d'investissement soient financées par l'emprunt (à l'instar de ce que font les entreprises). Une certaine flexibilité existe : la « clause d'investissement » du pacte de stabilité peut autoriser un État à s'écarter temporairement des exigences budgétaires, mais dans des conditions si restrictives que seul un État-membre – la Finlande – pourrait aujourd'hui y prétendre.

3 Le Plan Juncker.

Il existe certes le Plan Juncker, un montage qui pourrait générer 315 milliards d'investissement sur trois ans (2015-2017) au sein de l'Union européenne, au départ d'une mise de fonds de... 21 milliards d'argent public (qui servirait à garantir la rentabilité des fonds privés). Un an et demi après son lancement, 12,8 milliards d'euros ont été octroyés, qui devraient générer quelque 100 milliards d'investissement total, assure la Commission européenne. Beaucoup trop peu, selon l'économiste Jacques Drèze, qui plaide pour... 2.000 milliards d'investissement – mais aussi pour une révision des règles budgétaires (*Le Soir* du 2 juin).

4 Assouplir le Pacte ?

La demande est généralisée. En Belgique, elle est portée tout autant par la FEB, la Fédération des entreprises, que par les syndicats. Sur la meilleure manière d'assouplir les règles budgétaires européennes, les avis divergent. Pas la conviction qu'il est urgent d'agir. Pragmatiquement, la FEB estime ainsi qu'il serait préférable

de revoir d'abord la « clause d'investissement » – tout simplement parce que cela pourrait être mis en œuvre assez rapidement –, quitte à revoir en profondeur le pacte budgétaire plus tard. Le ministre des Finances, Johan Van Oortveld, a présenté le dossier il y a une quinzaine de jours lors de la réunion des ministres des Finances de la zone euro (Eurogroupe). La question y est désormais à l'ordre du jour, précise-t-on à son cabinet. Mais il faudra convaincre l'Allemagne, obnubilée par le « Schwarze Null », l'équilibre budgétaire...