LE MONDE | 12.09.2018 à 06h42 • Mis à jour le 12.09.2018 à 12h40 |  
Propos recueillis par Éric Béziat

L’arbitrage – très attendu – est enfin dévoilé : l’Etat va investir 13,4 milliards d’euros dans les voies ferrées, routes et équipements de transport français entre 2018 et 2022. Ce chiffrage a été présenté mardi 11 septembre par Elisabeth Borne, la ministre des transports, au Conseil d’orientation des infrastructures (COI), un collège d’experts présidé par l’ancien député socialiste et spécialiste des transports, Philippe Duron.

Le COI avait été créé il y a un an afin d’éclairer le gouvernement sur ses choix de dépenses en matière d’infrastructures de transport. La programmation financière sera l’un des chapitres de la vaste loi d’orientation des mobilités (LOM) à venir. Elisabeth Borne revient sur ces choix financiers majeurs.

**Quel sera l’apport financier de la nation pour les infrastructures de mobilité des prochaines décennies ?**

Nous dévoilons une brique importante de la LOM, qui sera présentée en conseil des ministres fin octobre. Nous sommes partis d’un constat : la politique des transports s’était focalisée ces dernières années sur les grandes infrastructures. Or cette politique mène à une impasse financière et elle ne répond pas complètement aux besoins des citoyens.

Nous accomplissons une révolution culturelle sur le financement des infrastructures de transport, à la fois en termes de méthode et en termes de priorités. La méthode c’est la sincérité. Nous allons en finir avec l’addiction aux grands projets et avec les promesses non financées qui remettent en cause la crédibilité de l’Etat. Plus question de promettre à tort et à travers, dans les territoires, des programmes qui ne sont pas réalistes.

Cela se traduit par le fait que nous allons, pour la première fois, faire voter une loi de programmation en matière de transports, comme il y a une loi de programmation militaire. Nous définissons une trajectoire financière sur le quinquennat en cours et sur le quinquennat suivant, avec l’idée que tous les acteurs du transport ont besoin de visibilité. C’est, je le souligne, une première.

Quant aux priorités, l’idée est de partir des besoins de nos concitoyens et de donner la primauté aux transports du quotidien. Cela veut dire que l’on finance d’abord l’entretien des réseaux, les trains pour aller au travail, le désenclavement routier… C’est évidemment moins spectaculaire que des grandes inaugurations, mais cela permet de répondre aux attentes des Français.

**Cela signifie-t-il que l’Etat fera des économies sur ses infrastructures de transport ?**

L’enjeu de cette programmation, ce n’est pas de dépenser moins. Au contraire. L’Etat va dépenser beaucoup plus et beaucoup mieux. Nous allons augmenter les investissements dans les transports de 40 %, sur ce quinquennat, par rapport au montant consacré dans le précédent quinquennat. Nous passons de 9,5 milliards d’euros dépensés de 2013 à 2017 à 13,4 milliards d’euros investis entre 2018 et 2022, puis à 14,3 milliards les cinq années suivantes.

Pour ce qui est d’investir mieux, cinq priorités vont structurer cette programmation des infrastructures. Mais, d’abord, la priorité des priorités, c’est l’entretien et la remise à niveau de nos réseaux, pour lesquels nous prévoyons de dépenser au total plus de 10 milliards d’euros sur dix ans dans le routier et le fluvial, auxquels s’ajoutent plus de 36 milliards d’euros investis par SNCF Réseau pour le ferroviaire sur la même période.

Clairement, nous n’avons pas attendu le drame de l’effondrement du viaduc autoroutier à Gênes, cet été, pour agir. Quand je suis arrivée à la tête de ce ministère, j’ai lancé des audits sur l’état des réseaux ferroviaires fluviaux et routiers. Ils ont montré que l’Etat a fait des économies sur l’entretien et la régénération. L’effet de ces choix est imperceptible dans un premier temps, mais au bout d’un moment on finit par avoir un réseau vieillissant ou qui se dégrade.

Le gouvernement refuse cette logique et met en place un véritable plan de sauvegarde du réseau routier national avec des moyens sans précédent : + 25 % de crédits supplémentaires sur ce quinquennat par rapport au dernier quinquennat pour l’entretien ; + 70 % en matière de gros travaux routiers dans la décennie qui vient, si on compare avec la décennie passée.

**13,4 milliards d’euros entre 2018 et 2022, c’est quand même 5 milliards de moins que ce qui avait été promis ici et là par les gouvernements précédents. Quels projets allez-vous abandonner ?**

Notre démarche est claire. Nous avons cinq priorités : l’entretien des réseaux ; l’augmentation de la part du ferroviaire autour des grandes agglomérations ; le désenclavement routier de certains territoires ; le développement des transports en commun et des mobilités actives ; le soutien au fret ferroviaire et fluvial.

Ces cinq axes sont le cœur de notre politique. Ce n’est pas pour autant que nous abandonnons les grands programmes de développement, on n’est pas dans le tout ou rien. Nous ne renonçons pas, par exemple, à l’amélioration des grandes liaisons interurbaines ferroviaires dans le pays, mais on les programme en les échelonnant dans le temps et en commençant, sur chacun des projets, par des investissements qui sont compatibles avec nos priorités.

**Est-ce un principe qui pourrait s’appliquer à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, actuellement en suspens ?**

Oui, c’est une bonne illustration. Nous avons pour objectif de doubler la part modale du train autour des grandes agglomérations. Commencer par désaturer les nœuds ferroviaires à l’approche des gares de Bordeaux et Toulouse répond à notre volonté de faciliter les transports du quotidien et correspond en même temps à une première phase de travaux préalables à la construction d’une nouvelle ligne.

C’est un exemple parmi d’autres. Grand projet par grand projet, je rencontrerai dans les jours qui viennent les présidents de région pour discuter avec eux de la façon dont on va les réaliser.

**Vous avez évoqué la catastrophe de Gênes. Il y a des inquiétudes sur l’état des ponts français…**

Je le redis, car je pense que l’effondrement de Gênes a créé beaucoup d’émotion dans le pays, nos ponts, nos ouvrages d’art, en France, font l’objet d’une surveillance régulière avec des visites annuelles des diagnostics tous les trois ans, que l’on soit sur le réseau routier national non concédé ou sur les autoroutes concédées. Pour ces deux réseaux, nous allons d’ailleurs rendre public, d’ici la fin du mois, l’état des principaux ouvrages.

Evidemment, il faut aussi se préoccuper des ponts gérés par les collectivités locales. J’ai beaucoup échangé sur ces sujets avec des associations d’élus et nous nous rencontrerons prochainement pour voir comment on peut accompagner et, le cas échéant, apporter un appui en termes d’ingénierie aux collectivités qui en auraient besoin.

**Le chantier du futur contournement routier de Strasbourg est vivement contesté localement. A l’heure du dérèglement climatique, il est accusé de faciliter la mobilité carbonée. Faut-il l’abandonner ?**

Très clairement, la mobilité propre est au cœur des priorités du gouvernement. Et la LOM portera beaucoup de mesures dans ce domaine comme le verdissement des flottes, les zones à faible émission ou un plan ambitieux pour le vélo que nous présenterons vendredi 14 septembre avec le premier ministre et le ministre de la transition écologique et solidaire, François de Rugy. Sur les 13,4 milliards d’euros prévus sur ce quinquennat, le rail bénéficie de 51 % des investissements (sans compter les 3,6 milliards d’euros par an consacrés à l’entretien et à la modernisation du réseau), alors que la route représente 38 %.

A Strasbourg, il est essentiel de réduire le trafic dans le cœur de l’agglomération. Il y a un enjeu important de qualité de vie et de lutte contre la pollution. C’est l’objectif de ce contournement de Strasbourg que vous mentionnez, qui, comme certains autres contournements autoroutiers, reste nécessaire.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |

|  |
| --- |
| [**Pour le PS, les Landes sont « sacrifiées » par l’Etat | L’info des Landes**](http://www.landesinfo.fr/actu/pour-le-ps-les-landes-sont-sacrifiees-par-letat-linfo-des-landes/)  in [Actualités](http://www.landesinfo.fr/categorie/actu/) / [Dax](http://www.landesinfo.fr/categorie/ma-ville/dax/) / [L'info de Dax](http://www.landesinfo.fr/categorie/vivre-dans-les-landes/linfo-de-dax/) / [Ma Ville](http://www.landesinfo.fr/categorie/ma-ville/) / [Politique](http://www.landesinfo.fr/categorie/actu/politique/) / [Vivre dans les Landes](http://www.landesinfo.fr/categorie/vivre-dans-les-landes/) — by [admin](http://www.landesinfo.fr/author/admin/) — 16 septembre 2018  A défaut de voir un jour la LGV depuis Bordeaux, Dax devra sans doute se contenter du TGV vers Paris (Illustration).  La LGV entre Bordeaux et Dax ne semble plus être dans les projets du Gouvernement. C’est en tout cas l’avis du Parti Socialiste des Landes qui, par la voix de son premier secrétaire fédéral Titouan Daudignon, dénonce un sacrifice des Landes par l’État. Voici le communiqué du PS des Landes.  «L’interview d’Élisabeth Borne dans Le Monde sur la future loi de programmation des infrastructures marque un nouveau coup d’arrêt à la LGV Bordeaux-Dax. Les Landes ont disparu de la carte et ne figure même plus dans la liste des investissements programmés à très long terme. Une déception pour la très grande majorité des Landaises et des Landais favorable à la LGV et pour le monde économique.  C’est aussi un terrible camouflet pour les élus locaux proches de la Macronie et en premier lieu Geneviève Darrieussecq la très silencieuse secrétaire d’État. Malheureusement pour les Landais, le moyen le plus rapide pour rallier Paris reste encore de prendre un avion à la base aérienne de Mont-de-Marsan. Un privilège peut accessible à la majorité d’entre nous.»  [***Pyrénéesinfo***](http://aquitaine-infos.over-blog.com/) ***Landes, E.B*** |

