



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

RN 35 et RN 18

Question écrite n° 9386

## Texte de la question

M. Andre Droitcourt appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les conséquences que pourrait avoir la modification des clés de financement des opérations routières prévues dans les contrats du plan Etat-region à venir, sur la partie du réseau national considérée comme non structurante. En effet, la réduction de 50 à 33 p. 100 de la participation de l'Etat à ce type de projets pénalisera anormalement les départements ruraux, confrontés à une réduction d'activité, alors même que le Gouvernement vient d'engager une politique volontariste d'aménagement du territoire. Les charges accrues qui en résultent pour les collectivités départementales et communales concernées ne pourront pas être supportées, dans une conjoncture récessive. L'augmentation consécutive de la participation des collectivités à l'aménagement du réseau national obère, pour une part non négligeable, les possibilités d'amélioration des réseaux locaux. La recherche d'équilibres entre les parties urbaines et celles où la population est moins dense entraîne un effort collectif pour désenclaver ces dernières, et nécessite une participation soutenue de l'Etat. Il demande quelles seront les clés retenues pour la réalisation du contournement de Bar-le-Duc (Meuse), par la RN 35, et la déviation d'Étain (Meuse), par la RN 18, villes et agglomérations de moins de 20 000 habitants.

## Texte de la réponse

Dans le cadre de la négociation des contrats pour le XI<sup>e</sup> Plan, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a demandé aux préfets de région de répartir le financement de certaines opérations interurbaines à parité entre l'Etat, la région et les autres collectivités territoriales concernées. Il s'agit des aménagements sur les routes nationales doublant une autoroute concédée du schéma directeur routier national ; l'autoroute étant destinée à écouler le trafic de transit à moyenne et longue distance, il convient dans ce cas de solliciter la participation des collectivités concernées à hauteur du tiers de l'opération envisagée sur l'itinéraire parallèle, dans la mesure où son rôle principal est d'assurer les échanges locaux dans de bonnes conditions de sécurité et de confort pour l'usager et où il relève donc d'une politique d'aménagement qualitatif. Il était également souhaité que la possibilité d'appliquer cette même clé soit examinée, au cours des négociations des contrats, pour les routes nationales ayant un caractère de desserte locale et n'assurant pas l'écoulement des trafics à moyenne et longue distance. Ce financement devait permettre d'accroître le niveau d'investissement sur cette partie du réseau, alors même que l'enveloppe que peut y consacrer l'Etat est nécessairement limitée, étant donné l'ampleur des besoins sur les axes structurants. En effet, l'aménagement des grands axes, que ce soit les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier ou les grandes liaisons d'aménagement du territoire recensées au schéma directeur, est un élément essentiel pour permettre un développement équilibré du territoire et constitue à ce titre la priorité de l'Etat. Néanmoins, le contrat entre l'Etat et la région Lorraine prévoit une clé pour les déviations d'Étain et de Bar-le-Duc assurant une participation de l'Etat à hauteur de 50 p. 100, le reste du financement étant réparti entre la région et le département suivant une clé respective de 30 p. 100 et 20 p. 100.

## Données clés

**Auteur :** [M. Droitcourt André](#)

**Circonscription :** - UDF

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9386

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 décembre 1993, page 4563

**Réponse publiée le :** 25 juillet 1994, page 3787