



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

autoroutes

Question écrite n° 8605

Texte de la question

M. Jean-Paul Mariot attire l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur le projet autoroutier Langres Territoire de Belfort. Depuis quelques mois, l'autoroute A 5 entre Paris et Langres desservant Chaumont, Troyes, Sens et Melun est achevée. L'autoroute A 26, branchée sur l'A 5 à Troyes, assurera par ailleurs la quasi-continuité autoroutière en direction du tunnel sous la Manche et du réseau autoroutier anglais. L'examen d'une carte des grandes liaisons autoroutières internationales met en évidence une discontinuité de quelque 140 kilomètres entre Langres et l'A 36 au niveau de Belfort. A ce jour, seules des décisions à caractère politique ont été prises sous le précédent Gouvernement, mais ces décisions n'ont jamais été confirmées par l'inscription au schéma national du réseau autoroutier français. Il lui demande donc de lui confirmer si ce maillon manquant entre les autoroutes A 5 et A 36 sera inscrit au schéma national des autoroutes et au schéma européen des grandes liaisons pour 1998.

Texte de la réponse

Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant l'amélioration de la liaison routière entre Langres et le Territoire de Belfort. Comme le rappelle opportunément la question, et quelles qu'aient été les annonces passées, cette liaison routière figure, au schéma directeur routier national, comme grande liaison d'aménagement du territoire et non comme autoroute. Par contre elle ne figure pas au schéma du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2010. L'avenir de cette liaison sera examiné dans le cadre global des réflexions initiées par le Gouvernement en vue de l'élaboration des schémas de services collectifs. En effet, lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) qui s'est tenu le 15 décembre 1997, le Gouvernement a acté les principes de révision de la loi d'orientation du 4 février 1995. Dans ce cadre, il a décidé d'élaborer des schémas de services collectifs et notamment un schéma multimodal des transports de personnes et un schéma multimodal des transports de marchandises. Ces deux schémas de services ont vocation à se substituer aux cinq schémas d'infrastructures de transport existants ou prévus par la loi d'orientation. Le Gouvernement souhaite que ces schémas ne se résument pas à un recensement d'infrastructures, mais s'attachent d'abord à définir dans une approche multimodale les différents objectifs de services de transport aux usagers qui seuls permettent de justifier leur modernisation, leur adaptation ou leur extension. Ils seront donc construits à partir d'une évaluation des évolutions prévisibles de la demande de transport et définiront les moyens permettant de la satisfaire de façon compatible avec les exigences économiques, sociales et environnementales du développement durable, et notamment de la lutte contre l'effet de serre. Cette approche privilégiera une meilleure utilisation des réseaux et équipements existants. Les schémas de services collectifs feront l'objet d'une élaboration concertée conduite par l'Etat au niveau interrégional coïncidant avec les grands ensembles territoriaux qui structurent l'espace français afin de : faciliter la concertation locale, l'association des partenaires économiques et sociaux et la bonne articulation entre planification nationale et planification régionale ; assurer la cohérence et l'efficacité des choix et décisions publiques d'investissement à une échelle pertinente, permettant d'intégrer la dimension européenne et internationale à donner au développement régional. Cette large concertation permettra donc aux

parlementaires, aux collectivités territoriales comme aux représentants socioprofessionnels et aux associations du Grand Est d'argumenter leur point de vue sur l'amélioration de la liaison routière entre Langres et le Territoire de Belfort. Cette concertation pourra s'appuyer utilement sur les études préliminaires relatives au barreau autoroutier Langres-Belfort, actuellement conduites par le centre d'études techniques de l'équipement et sur les études d'amélioration de la RN 19 disponibles. Il convient également que soit prise en compte l'entrée en vigueur de la directive européenne 93/97 relative aux règles de marché public de travaux qui impose, depuis le 1er janvier 1998, le respect de la procédure de mise en concurrence pour toute attribution de nouvelle concession autoroutière et pour tout allongement des concessions déjà attribuées. Dans ce cadre, il apparaît clairement que le financement de l'extension du réseau autoroutier par le mécanisme de l'adossement n'est plus possible et que la mise en concurrence portera notamment sur le montant de la subvention publique demandée par les candidats à l'attribution des concessions dont l'équilibre financier ne peut être assuré par les recettes perçues, eu égard à leur trafic. Ce nouveau cadre rend d'autant plus indispensable la comparaison d'une nouvelle section autoroutière avec un aménagement de la RN 19, tant en termes de qualité de service (nombre d'échangeurs, ...), qu'en termes de coûts supportés par l'Etat et les collectivités locales (coût de la mise à deux fois deux voies de la RN 19 comparé à la subvention publique nécessaire à la réalisation d'une nouvelle section autoroutière). C'est dans ce cadre que seront arrêtées les modalités d'amélioration de la liaison Langres-Belfort, en prenant en compte les orientations générales fixées par le Gouvernement, les trafics attendus, l'intérêt économique et les contraintes financières et environnementales.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Mariot](#)

Circonscription : Haute-Saône (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8605

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 janvier 1998, page 128

Réponse publiée le : 20 juillet 1998, page 3987