



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

organisation

Question orale n° 1077

Texte de la question

M. Francis Saint-Léger attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur l'engagement de l'État en faveur du désenclavement du département de la Lozère. L'aménagement de la route nationale 88 et en particulier des contournements de Mende et de Langogne demeure essentiel pour le département. La réalisation de la rocade ouest de Mende a été inscrite dans le présent programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Il est impératif que la rocade est ainsi que la déviation de Langogne puissent être prises en compte dans le cadre du prochain PDMI. Concernant l'autoroute A 75, l'aménagement de nouveaux échangeurs à Saint-Chély-d'Apcher, au Massegros ainsi qu'au Monastier apparaît tout à fait nécessaire afin de favoriser l'essor économique de ces secteurs et la desserte locale. La RN 106 constitue également un axe important pour le département de la Lozère. Cinq millions d'euros ont été alloués par l'État pour l'aménagement de sa partie nord dans le cadre de son déclassement. Des travaux importants ont été effectués dans la partie sud. D'autres aménagements indispensables demeurent néanmoins à effectuer. Enfin, en matière ferroviaire, les lignes Clermont-Ferrand-Nîmes et Béziers-Neussargues doivent être impérativement pérennisées tant leur importance en matière de fret et de service au public pour les voyageurs est primordiale. Il désire connaître la volonté de l'État sur ces dossiers essentiels pour le département de la Lozère.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT DU DÉPARTEMENT DE LA LOZÈRE

M. le président. La parole est à M. Francis Saint-Léger, pour exposer sa question, n° 1077, relative au désenclavement du département de la Lozère.

M. Francis Saint-Léger. Je voudrais interroger M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, au sujet de l'engagement global de l'État en faveur du désenclavement routier et ferroviaire du département de la Lozère.

L'aménagement de la route nationale 88, en particulier des contournements de Mende et de Langogne, demeure prioritaire pour la Lozère et bien au-delà puisqu'il s'agit, plus largement, de relier dans de bonnes conditions Toulouse à Lyon.

Après les mises en service des viaducs du Romardiès et de Rieucros, la réalisation de la rocade ouest de Mende, située entre le viaduc de Rieucros et la RN88, a été inscrite dans le programme de modernisation des itinéraires routiers, le PDMI, et j'en remercie M. le ministre d'État. Il est désormais nécessaire d'avoir une visibilité sur le co-financement de cette opération et l'échéancier de sa réalisation.

Il est impératif que la rocade nord-est de Mende et la déviation de Langogne puissent être prises en compte dans le cadre du prochain PDMI afin de parvenir à la finalisation des contournements de ces deux villes. Je voudrais donc savoir où en sont les études relatives à ces projets.

Concernant l'autoroute A75, l'aménagement de nouveaux échangeurs à Saint-Chély-d'Apcher, au Massegros

ainsi qu'au Monastier apparaît également tout à fait nécessaire afin de favoriser à la fois l'essor économique et la desserte locale.

Enfin, en matière ferroviaire, les lignes Clermont-Ferrand-Nîmes et Béziers-Neussargues doivent impérativement être pérennisées, j'y insiste, tant leur importance en matière de fret et de service au public pour les voyageurs est primordiale.

Des travaux d'envergure doivent être clairement planifiés sur la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes, dite " du Cévenol ", afin d'assurer son confortement. La semaine dernière, à l'occasion des 140 ans de l'ouverture du tronçon Langeac-Langogne, l'association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes a très justement décerné à ce train le trophée du train le plus lent d'Europe. On pourrait même dire : le plus lent des pays industrialisés. En effet, alors que les TGV roulent à plus de 300 kilomètres/heure, le Cévenol est limité à 30 kilomètres/heure sur de nombreuses portions. De plus, le trafic fret est interrompu jusqu'à fin août sur cette même ligne. Cette situation n'est pas acceptable, et toutes les dispositions doivent être prises afin que ces lignes qui sont hors du réseau TGV soient maintenues et même développées. Voilà quelles sont nos préoccupations.

Je souhaiterais des précisions sur l'engagement de l'État concernant ces dossiers très importants pour le département de la Lozère.

M. Jacques Remiller. Très bien !

M. François de Rugy. Très bonne question !

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Vous avez rappelé, monsieur le député, que le Gouvernement était attaché à l'aménagement de la RN88, notamment entre l'autoroute A75 et Lyon, puisqu'il s'agit d'une infrastructure de transport majeure pour la desserte des territoires ruraux, et urbains, du Massif central dans son acception la plus large.

Dans cette optique, notre ambition est de réaliser à terme le contournement de Mende à deux fois deux voies. Les contraintes budgétaires, que vous connaissez, imposent toutefois de se concentrer sur une première phase, plus modeste mais réalisable plus rapidement, une route bidirectionnelle.

La réalisation de la rocade ouest de Mende est inscrite au PDMI de la région Languedoc-Roussillon - vous y avez d'ailleurs beaucoup oeuvré - pour un montant de 21,6 millions d'euros et la rocade sera construite dans ce cadre. Cette route bidirectionnelle devrait être mise en service avant 2014, et les études nécessaires sont engagées.

Le prolongement de cette rocade vers l'est afin de réaliser un contournement complet, qui devrait suivre, n'a pas pu être inscrit à l'actuel PDMI. Nous l'examinerons donc lors de la prochaine génération de PDMI avec, dans le même esprit, la possibilité de le réaliser dans un premier temps sous la forme d'une route bidirectionnelle.

S'agissant des déviations des communes de Langogne et de Pradelles, j'ai mandaté le préfet de la région Languedoc-Roussillon pour poursuivre les études préalables à leur déclaration d'utilité publique.

S'agissant des échangeurs sur l'A75, cette autoroute comporte, depuis sa création, une densité de points d'échanges importante et supérieure à la moyenne des autres autoroutes. Ainsi, Saint-Chély d'Apcher, ville que vous connaissez bien et que vous aimez, est déjà desservie par deux échangeurs distants de cinq kilomètres. Toutefois, à la demande des collectivités, Jean-Louis Borloo et moi-même avons commandé le lancement des études du complément de l'échangeur nord. Cet aménagement n'a de sens que parce que votre conseil général avance de son côté sur la réalisation du barreau de raccordement à la route départementale 989. Par ailleurs, dans un contexte budgétaire contraint, nous pourrions aussi financer ces opérations conjointes par un redéploiement des financements prévus sur l'ex-RN106, comme nous l'avons indiqué dans un courrier au président du conseil général de la Lozère.

En ce qui concerne le diffuseur du Monastier, nous avons, en lien avec le conseil général de Lozère, lancé une réflexion sur les possibilités d'aménagement du carrefour permettant de desservir la nouvelle zone d'aménagement concerté. Comme il s'agit d'un aménagement nouveau et d'une desserte locale, nous comptons naturellement sur les collectivités pour le prendre en charge.

Le demi-échangeur du Massegros, dans l'Aveyron, a également été examiné : il ne présente qu'un intérêt limité compte tenu des trafics attendus et de sa position par rapport à celui de Séverac-le-Château. Nous ne sommes pas opposés à sa réalisation, si les collectivités locales veulent bien assumer son financement.

Enfin, en matière ferroviaire, les travaux de maintenance des lignes Clermont-Nîmes et Béziers-Neussargues se poursuivent, afin d'améliorer un niveau de service très dégradé compte tenu de la trop longue absence de

travaux.

Sur la portion centrale de la ligne des Cévennes, entre Langeac et Langogne, 13 millions d'euros de travaux ont été programmés dans le cadre du plan rail Auvergne. Ces travaux s'achèveront en 2012, et nous avons d'autres projets de remise à niveau de cet itinéraire.

Sur la ligne Béziers-Neussargues, des travaux de maintenance seront réalisés à l'automne prochain sur le fameux viaduc de Garabit, pour un montant de 1,5 million d'euros, ce qui permettra de sécuriser l'approvisionnement de l'usine ArcelorMittal de Saint-Chély d'Apcher.

M. le président. Je vous rappelle qu'une question orale et sa réponse ne doivent pas excéder une durée de six minutes.

Données clés

Auteur : [M. Francis Saint-Léger](#)

Circonscription : Lozère (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1077

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 mai 2010, page 5121

Réponse publiée le : 19 mai 2010, page 3248

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 11 mai 2010