



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

perspectives

Question orale n° 270

Texte de la question

M. Michel Raison attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le retard pris par la contractualisation des plans de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI). Les volets routiers des contrats de plan se sont terminés fin 2007. Les négociations n'ont pas encore commencé entre l'État et les collectivités locales pour assurer le financement des chantiers en cours et pour définir les nouvelles opérations à programmer en priorité. Plusieurs raisons pour justifier ce retard important ont été avancées: les élections présidentielles et législatives d'avril et juin 2007, la tenue du Grenelle de l'environnement entre juillet 2007 et décembre 2007, les élections locales de mars 2008. Aujourd'hui, après plus de 16 mois, les élus sont toujours sans perspective à court ou moyen terme et les inquiétudes sont de trois ordres. Premièrement, le niveau budgétaire des futurs PDMI au regard des multiples projets de modernisation et de sécurisation recensés sur le patrimoine routier national : c'est le cas en Franche-Comté où le réseau routier comporte encore des points noirs sur le patrimoine routier national, comme par exemple, la traversée du village de Saulx-de-Vesoul par la RN 57. Les premiers secteurs affectés par une diminution des crédits routiers seront ceux qui sont le plus en retard en terme d'infrastructures de transport, car considérés par le passé comme n'étant pas prioritaires. Or, les départements à dominante rurale, peu peuplés, comme la Haute-Saône, dépendent étroitement du transport routier dès lors qu'ils ne bénéficient pas de réseaux de transport collectif. Deuxièmement, des chantiers, engagés dans le cadre des CPER 2000-2006, sont bloqués faute d'un accord sur le financement des travaux restant à réaliser. Tel est le cas de la déviation de Luxeuil-les-Bains, dont la construction est stoppée à mi-parcours. L'arrêt des travaux pendant de longs mois est incompréhensible, tant il est évident que les décideurs publics n'auront pas d'autre alternative que de les finir en priorité. Troisièmement, le respect par l'État des récentes conventions signées avec des collectivités territoriales afin de réaliser des barreaux autoroutiers stratégiques, en particulier sur un axe est-ouest, de l'Atlantique à la Suisse. Ainsi la convention signée le 3 juillet 2006 engage, dans le cadre d'une concession, la réalisation d'un tronçon autoroutier entre l'A31 (Langres) et la ville de Vesoul. Malgré la fin de la phase de consultation préconisée par la commission nationale du débat public, l'absence de perspectives clairement fixées par l'État suscite des interrogations légitimes. Les deux déviations de Port-sur-Saône et de Langres, qui restent sous maîtrise d'ouvrage de l'État à l'horizon 2014, sont concernées au plus haut point. Il est indispensable que les chantiers routiers actuellement interrompus puissent être poursuivis, sans attendre la finalisation des PDMI qui n'interviendra pas avant de nombreux mois. Pour Luxeuil-les-Bains, c'est un engagement de 7 millions d'euros seulement et qui, de toute façon, sera finalement pris. Il serait opportun que des négociations spécifiques puissent être menées au cas par cas. Pour les PDMI dans leur ensemble, les négociations doivent avancer plus rapidement. Si la limitation de la circulation automobile est nécessaire dans les zones très urbanisées, il n'en est pas de même dans un milieu rural dépendant de la voiture individuelle. Si le triplement des autoroutes ne doit plus être la priorité, il n'en est pas de même dans un milieu rural qui a besoin d'infrastructures modernes. C'est à ce prix que la Haute-Saône peut être désenclavée et avoir, même tardivement, des chances égales de développement. Aussi, il lui demande de se faire le porte-parole des territoires ruraux, de leurs habitants et de leurs acteurs économiques pour que les PDMI soient à la hauteur des enjeux, et qu'ils le soient avant la fin de l'année 2008 comme cela est évoqué.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT ROUTIER DE LA HAUTE-SAÔNE

M. le président. La parole est à M. Michel Raison, pour exposer sa question, n° 270, relative au désenclavement routier de la Haute-Saône.

M. Michel Raison. Je souhaite rappeler le retard pris par la contractualisation des plans de développement et de modernisation d'itinéraires, les PDMI.

Alors que les volets routiers des contrats de plan se sont terminés fin 2007, les négociations n'ont pas encore commencé entre l'État et les collectivités locales pour assurer le financement des chantiers en cours et pour définir les nouvelles opérations à programmer en priorité.

Plusieurs raisons ont été avancées pour justifier ce retard important : les élections nationales, la tenue du Grenelle de l'environnement, les élections locales de mars. Aujourd'hui, plus de seize mois après, les élus sont toujours privés de perspectives à court ou moyen terme et les inquiétudes grandissent. Elles sont de trois ordres.

Premièrement, le niveau budgétaire des futurs PDMI semble insuffisant au regard des multiples projets de modernisation et de sécurisation. C'est le cas en Franche-Comté, où le réseau routier comporte encore de nombreux points noirs : je pense notamment à la traversée du village de Saulx-de-Vesoul par la RN 57, ce village étant le seul à ne pas bénéficier d'une déviation entre le Luxembourg et Besançon.

Les premiers secteurs affectés par une diminution des crédits routiers seront, encore une fois, les zones les moins peuplées, en particulier les territoires ruraux comme la Haute-Saône, qui dépendent étroitement du transport routier puisqu'ils bénéficient peu des réseaux de transport collectif.

Deuxièmement - c'est un point que je tiens à souligner -, des chantiers engagés dans le cadre des contrats de plan État-région 2000-2006 sont bloqués faute d'un accord sur le financement des travaux restant à réaliser. C'est le cas de la déviation de Luxeuil-les-Bains, dont la construction est stoppée à mi-parcours, alors que le déboisement est achevé et que tout est prêt : la suspension des travaux pendant de longs mois est d'autant plus incompréhensible que les décideurs publics n'auront évidemment pas d'autre alternative que de les finir en priorité. Ce dossier mériterait presque qu'on lui consacre une émission télévisée !

Enfin, des inquiétudes existent quant au respect par l'État des récentes conventions signées avec des collectivités territoriales afin de réaliser des barreaux autoroutiers stratégiques, en particulier sur un axe est-ouest, de l'Atlantique à la Suisse. Ainsi, la convention signée le 3 juillet 2006 prévoit, dans le cadre d'une concession, la réalisation d'un tronçon autoroutier entre l'A31, au niveau de Langres, et la ville de Vesoul. Malgré la fin de la phase de consultation préconisée par la Commission nationale du débat public, l'absence de perspectives clairement fixées par l'État suscite des interrogations légitimes. Les deux déviations de Port-sur-Saône et de Langres, qui restent sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sont concernées au plus haut point.

Il est donc indispensable que les chantiers routiers actuellement interrompus puissent être poursuivis sans attendre la finalisation des PDMI, qui n'interviendra pas avant de nombreux mois.

Pour Luxeuil-les-Bains, c'est un engagement de - oserais-je dire seulement ? - sept millions d'euros, qui devra de toute façon être réalisé. Il serait opportun de mener des négociations spécifiques au cas par cas, et d'accélérer celles qui concernent les PDMI dans leur ensemble.

Si la limitation de la circulation automobile est nécessaire dans les zones très urbanisées, il n'en est pas de même dans un milieu rural dépendant de la voiture individuelle et des camions. Si le triplement des autoroutes ne doit plus être la priorité, il n'en est pas de même dans un milieu rural qui a besoin d'infrastructures modernes. C'est à ce prix que des départements comme la Haute-Saône pourront être désenclavés et bénéficier, même tardivement, des mêmes chances de développement que le reste du territoire.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, je vous demande de vous faire le porte-parole des territoires ruraux, de leurs habitants et de leurs acteurs économiques, pour que les PDMI soient à la hauteur des enjeux et qu'ils soient finalisés avant la fin de l'année 2008.

M. le président. La parole est à M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative.

M. Bernard Laporte, *secrétaire d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative*. Monsieur le député, les programmes de développement et de modernisation des itinéraires, les PDMI, prendront en 2009 le relais des volets routiers des contrats de plan État-région en cours d'achèvement. Ce nouveau cadre de programmation, dont la négociation a été engagée en 2007 par une consultation des parlementaires et des

collectivités locales, est actuellement en voie de finalisation.

Le financement de l'ensemble des infrastructures de transports nationales relève de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. C'est le cadrage financier des programmes de cet établissement qui fixera les enveloppes financières dévolues aux programmes de développement et de modernisation des itinéraires. Ce cadrage financier est en cours de finalisation par le Gouvernement : il s'agit notamment d'intégrer les orientations définies lors du Grenelle de l'environnement.

Une des priorités des PDMI sera bien évidemment l'achèvement des opérations déjà engagées dans le cadre des contrats de plan État-région, mais non financées en totalité par ces derniers.

Concernant la déviation de Saulx-de-Vesoul, les études détaillées, financées dans le cadre de l'actuel contrat de plan État-Région, sont en cours de réalisation par les services du ministère en charge des transports. Le financement des travaux sera donc examiné dans le cadre des PDMI.

Quant à la déviation de Luxeuil, les financements inscrits au contrat de plan État-région 2000-2006 ont permis de mettre en service en début d'année une nouvelle section à deux fois deux voies entre l'échangeur de la Motte et le demi-diffuseur de Saint-Valbert, qui constitue une première section fonctionnelle de cette opération routière. Le financement nécessaire pour la deuxième section entre le demi-diffuseur de Saint-Valbert et l'échangeur de la Zouzette devra être recherché dans le cadre des PDMI.

Le protocole du 3 juillet 2006 prévoit que les deux déviations de Langres et de Port-sur-Saône seront intégrées sous forme d'apport en nature à la concession de la liaison autoroutière entre l'A 31 et Vesoul-ouest. Ces deux déviations devront également être programmées dans le cadre des PDMI.

M. le président. La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite que vous puissiez faire passer le message à vos collègues concernés.

Pour ce qui concerne la déviation de Luxeuil, j'aurais préféré qu'on n'attende pas les négociations des PDMI pour trouver 7 millions d'euros - qui seront trouvés de toute façon -, afin d'accélérer la mise en marché de la fin de ces travaux. Certes, comme vous l'avez indiqué, une partie de la liaison a déjà été mise en service en deux fois deux voies, mais ce tronçon de 500 mètres est inutile tant que les trois kilomètres qui suivent ne sont pas achevés.

Données clés

Auteur : [M. Michel Raison](#)

Circonscription : Haute-Saône (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 270

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 mai 2008, page 3893

Réponse publiée le : 14 mai 2008, page 1993

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 13 mai 2008