



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RN 174

Question orale n° 507

Texte de la question

M. Bernard Cazeneuve rappelle à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, que la mise à 2x2 voies de la RN 174 est une priorité pour le développement du nord Cotentin. En reliant la RN 13 au nord et l'A 84, autoroute des estuaires au sud, la RN 174 constitue un axe indispensable à l'économie de la région et au désenclavement du port de Cherbourg. Sa question portera donc sur l'achèvement de ces travaux et sur l'engagement financier de l'État sur ce projet d'investissement routier. Afin de réaliser les travaux nécessaires, la route nationale 174 a été découpée en trois tronçons. Le premier qui relie l'A 84 au sud de Saint-Lô et le deuxième qui constitue la grande déviation autour de Saint-Lô, sont achevés et ouverts à la circulation. Le problème se situe donc au niveau du troisième et dernier tronçon, jusqu'à la RN 13. Ce dernier tronçon est divisé en trois sections, la première au sud est financée exclusivement par la région et le département (50 %, 50 %), tandis que la seconde est cofinancée à hauteur de 33 % par l'État. Reste donc la question du financement et de la réalisation de la section nord qui va jusqu'à la route nationale 13. Son non-achèvement est aujourd'hui responsable de l'étranglement qui pénalise notre territoire et dont se plaignent nos habitants, nos entreprises et les élus bas normands. Son financement n'était pas prévu dans le contrat de plan État-région, il était donc question qu'il le soit dans le PDMI (programme de développement et de modernisation des itinéraires) qui n'est encore ni totalement défini, ni signé. Plus récemment, l'État nous proposait, dans le cadre du plan de relance de l'économie, d'entamer les travaux en 2009 avec un financement à hauteur de 11 millions d'euros - dont 50 % serait financé par l'État, 25 % par la région et 25 % par le département -, avec pour objectif une mise en service fin 2011. L'ensemble des travaux étant évalué à 40 millions d'euros, cela laisse en suspens le financement des 29 millions restants. L'achèvement de ces travaux entre naturellement dans la logique du plan de relance de l'économie et aurait des effets très positifs sur le dynamisme de notre région et de nos ports. Enfin, l'achèvement de ces travaux est d'autant plus urgent que la desserte ferroviaire de la Normandie est totalement inadaptée à ses ambitions économiques. Dans un contexte budgétaire fortement contraint et alors que les collectivités territoriales de Basse-Normandie ont fait des efforts considérables, il souhaiterait que l'engagement de l'État soit réaffirmé et son cadre précisément défini.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN 174 DANS LA MANCHE ET DESSERTE FERROVIAIRE

M. le président. La parole est à M. Bernard Cazeneuve, pour exposer sa question, n° 507, relative au financement de l'aménagement de la RN 174 dans la Manche.

M. Bernard Cazeneuve. Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire sur deux questions touchant au désenclavement de la Basse-Normandie et en particulier du Nord Cotentin.

Il s'agit en premier lieu de l'achèvement des travaux de la RN 174 qui relie la RN 13 et l'A 84. Ces travaux ont été prévus en trois tronçons. Le premier, qui relie l'A 84 au sud de Saint-Lô, et le deuxième, la déviation de Saint-Lô, sont achevés. Reste le tronçon nord, entre cette déviation et la RN 13. Ce troisième tronçon n'a pas

été inscrit, malgré les demandes du conseil régional de Basse-Normandie, dans le contrat de projets État-région. Le Gouvernement propose de l'inscrire dans le plan de relance et - sous réserve de confirmation - dans le programme de développement et de modernisation des itinéraires.

Dans le plan de relance, selon les services déconcentrés, l'Etat se propose d'y consacrer 11 millions, dont 50 % seraient à sa charge et 50 % à celle de la région et du département. Seulement, le coût des travaux sur ce tronçon qu'il faut réaliser d'extrême urgence étant de 40 millions d'euros, il manque 29 millions. Comment le Gouvernement compte-t-il faire pour que la RN 174 soit achevée en totalité dans les meilleurs délais ? Le développement du port de Cherbourg et le désenclavement du Cotentin et de son économie en dépendent. Ce désenclavement passe aussi par le chemin de fer. Je me fais le porte-parole des Bas-Normands, unanimes dans leur colère. Plus un train n'arrive à l'heure dans cette région ; quand ils partent ! Par exemple, la semaine dernière, la gare Saint-Lazare était fermée. On a mis sept heures pour faire le trajet Paris-Cherbourg. En 1933, quand le Président de la République est venu inaugurer la gare transatlantique de Cherbourg, depuis Paris il a mis trois heures. Aujourd'hui, le temps normal est de trois heures vingt. En soixante-dix ans, on a perdu vingt minutes. Et ne parlons pas du Paris-Granville : la région Basse-Normandie a acheté la totalité des matériels, et ils ne fonctionnent pas. Aucun usager de cette ligne ne peut se satisfaire des conditions dans lesquelles le service public est rendu.

Monsieur le secrétaire d'État, il y en a plus qu'assez. Quand je vois, dans votre belle région, les élus et la population des Bouches-du-Rhône et du Var se rebeller contre le projet d'une seconde ligne de TGV qui relierait Paris à Nice très rapidement, alors que, dans la mienne, nous n'arrivons même pas à obtenir de l'État des engagements sur une ligne à grande vitesse entre Paris, Caen et Cherbourg, je ne peux que vous dire notre indignation, l'urgence qu'il y a à agir, et notre volonté d'entendre le ministre des transports, lors de sa visite à Caen en mars, donner des garanties aux élus de Basse-Normandie que l'État prend bien la mesure de nos difficultés et entend y répondre rapidement.

M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.

M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire*. Monsieur le député, vous interrogez M. Jean-Louis Borloo, sur l'aménagement de la RN 174 en Basse-Normandie.

Le renouveau de la programmation des infrastructures de transports, conformément à l'engagement n° 14 du Grenelle de l'environnement, constitue une priorité pour le Gouvernement. Dans cette perspective, l'article 15 du projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement institue un schéma national des infrastructures de transport.

Ce schéma, en cours d'élaboration, portera sur le développement des réseaux à travers la planification d'infrastructures nouvelles, mais également sur l'exploitation, l'entretien, et la modernisation des réseaux existants. Il a pour objectif d'organiser les conditions de report de la demande de transport vers les modes les plus respectueux de l'environnement tout en favorisant la compétitivité des territoires dans le cadre d'un développement solidaire et équilibré.

Le volet " modernisation " du schéma relatif aux projets routiers prolongera la démarche engagée avec les programmes de modernisation d'itinéraires qui a fait l'objet d'une circulaire adressée aux préfets de région le 7 octobre dernier. Les préfets ont établi une liste hiérarchisée des opérations susceptibles de faire l'objet d'un engagement de travaux durant la période 2009-2013.

Après un examen national de l'ensemble des propositions, la liste des opérations prioritaires retenues leur sera notifiée, ainsi que l'enveloppe budgétaire pluriannuelle correspondante. Les préfets seront alors mandatés pour engager les négociations conclusives avec les collectivités territoriales. Cet exercice sera réalisé malgré un contexte budgétaire contraint.

Ce n'est qu'à l'issue de ce processus que la liste définitive des opérations retenues au titre du programme de modernisation des itinéraires sera connue. Soyez assuré que la fin de l'aménagement de la RN 174 fera l'objet d'un examen attentif dans ce cadre. Parallèlement, son éventuelle inclusion dans les projets figurant dans le plan de relance de l'économie fait l'objet d'un examen attentif par le Gouvernement.

Par ailleurs, monsieur le député, je ne peux vous laisser dire que l'on porte plus d'attention à telle région qu'à telle autre pour le développement des transports ferroviaires. Acteur du territoire qui, comme bon nombre d'élus locaux, souhaitez un développement équilibré et également réparti, je ne doute pas que vous ne soyez au-dessus de telles polémiques.

Vous mentionnez le fait qu'il y a déjà une ligne de TGV vers le sud et que des oppositions s'expriment dans le Var et les Bouches-du-Rhône contre la construction d'une seconde ligne. Or, si le TGV relie bien Paris à

Marseille, il poursuit jusqu'à Toulon sur une voie normale ; il en va de même de Toulon à Nice puisque le TGV emprunte la voie normale qui ne lui permet pas de rouler à grande vitesse. Les Alpes-Maritimes, département de plus d'un million d'habitants, méritent d'être reliées à Paris à grande vitesse. Cela étant il n'y a pas de disparités entre les régions. Le plan TGV adopté dans le cadre du Grenelle de l'environnement favorise un développement bien réparti et équilibré de tous les territoires.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Cazeneuve](#)

Circonscription : Manche (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 507

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 janvier 2009, page 596

Réponse publiée le : 28 janvier 2009, page 780

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 27 janvier 2009