



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Désenclavement de la Lozère

Question orale n° 694

Texte de la question

M. Pierre Morel-À-L'Huissier attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'enclavement du territoire de la Lozère, tant routier que ferroviaire. Il lui rappelle que deux lignes ferroviaires étaient classées en TET : Béziers-Neussargues et la ligne des Cévennes. La première fait l'objet d'une expérimentation et la seconde a été régionalisée. Aujourd'hui, la plus grande crainte apparaît sur la pérennité de ces deux voies ferrées. Par ailleurs, il est réclamé depuis des années la mise à deux fois deux voies de la RN 88 qui relie Lyon à Toulouse en passant par la Lozère. Concernant ce département, aucune avancée n'est constatée entre l'A75 et Langogne. Au regard de la nécessité de désenclaver le département de la Lozère, il lui demande ce que compte faire l'État, d'une part sur les deux lignes ferroviaires, et d'autre part sur la RN 88 dans son segment lozérien.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT DE LA LOZÈRE

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huissier, pour exposer sa question, n° 694, relative au désenclavement de la Lozère.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Je souhaite évoquer le désenclavement de la Lozère, sans entrer dans les polémiques que j'entends régulièrement sur ce que doivent faire l'État d'un côté et les régions de l'autre – en l'occurrence les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes. Je souhaiterais obtenir de votre part des réponses précises, tout d'abord sur la RN88 : nous attendons depuis longtemps des aménagements en deux fois deux voies entre Langogne et La Canourgue ainsi que la jonction avec l'A75. Depuis une vingtaine d'années, il n'y a pas d'inscription de crédits et aucun processus n'a réellement été engagé, si ce n'est un contournement de Mende, qui ne correspond pas réellement à la RN88 – c'est une petite boucle –, ainsi que des études concernant Langogne. Que compte faire l'État pour cette voirie nationale relevant de la compétence de l'État, en liaison avec les régions concernées ?

Je souhaite ensuite vous interroger sur le désenclavement concernant les lignes ferroviaires. Nous avons jusqu'à présent deux lignes ferroviaires nationales au titre des trains d'équilibre du territoire. La ligne des Cévennes, allant d'Alès à Langogne, a été régionalisée tandis que la ligne de Béziers à Neussargues fait l'objet d'une expérimentation. Je souhaiterais savoir ce que compte faire l'État en matière de programmation financière.

J'attends une réponse également sur la régionalisation : nous voyons bien aujourd'hui tous les problèmes que pourrait poser une éventuelle discordance entre les deux régions traversées, par exemple l'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, l'une voulant faire beaucoup et l'autre peut-être moins. Que compte faire l'État en la matière ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des infrastructures de transport pour un département enclavé comme la Lozère. S'agissant des routes nationales, l'État prévoit de porter une attention particulière à l'aménagement d'une vingtaine d'itinéraires assurant une fonction de désenclavement. Ainsi, dans le cadre de la programmation des infrastructures contenue dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités, il est prévu une enveloppe de 1 milliard d'euros sur dix ans pour améliorer la qualité du réseau routier national desservant les territoires ruraux, notamment sur le plan de la sécurité et sur celui du niveau de service.

En Lozère, un aménagement de la RN88 permettrait d'améliorer significativement les conditions de circulation. Deux opérations sont d'ores et déjà inscrites à l'actuel contrat de plan État-région : les travaux de la rocade ouest de Mende se poursuivent et l'enquête publique du contournement de Langogne doit se tenir au quatrième trimestre 2019. Bien évidemment, l'aménagement de toute la RN88 sera poursuivi dans les prochains contrats de plan État-région.

Concernant les lignes ferroviaires, l'État tiendra ses engagements au titre du protocole des trains d'équilibre du territoire, signé en mai 2017, et du contrat de plan État-région. Cela concerne deux lignes du département : celle de l'Aubrac et la ligne des Cévennes. Devant leur état de dégradation, des travaux d'urgence ont été réalisés par SNCF Réseau en 2018, notamment pour maintenir la desserte de l'usine ArcelorMittal sur la ligne de l'Aubrac. Des travaux d'adaptation de l'infrastructure au nouveau matériel roulant ont également été financés en urgence et intégralement par l'État en 2018 sur la ligne des Cévennes.

Plus généralement, il conviendra de rechercher de nouvelles solutions plus adaptées pour remettre en état ces lignes. Le Gouvernement a ainsi confié au préfet François Philizot une mission de recensement visant à établir et à partager avec les parties prenantes un état des lieux de la situation des petites lignes aux niveaux national et régional. Cette mission doit permettre d'identifier les différentes solutions techniques, organisationnelles, financières et contractuelles pour assurer leur avenir, puis décliner les solutions identifiées pour répondre aux préoccupations légitimes. Dans ce cadre, il est certain que des discussions devront être initiées entre l'État et les collectivités de Lozère concernant l'entretien de ces deux lignes, et plus particulièrement les conditions de pérennisation de la desserte du site industriel d'ArcelorMittal. Soyez assuré, monsieur le député, de l'engagement du Gouvernement pour apporter des solutions de mobilité aux territoires enclavés.

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Je me suis concentré sur ces trois questions qui me semblent essentielles et j'ai bien pris connaissance de la réponse. Je souhaite rappeler que la population lozérienne attend depuis très longtemps ce désenclavement. Concernant la RN88, certes il y a Mende, certes il y a Langogne, mais il y a aussi cinq ou six segments dangereux, notamment dans la vallée du Lot. Toute orientation budgétaire, toute facilitation en la matière serait fort utile pour nous.

Concernant la ligne Béziers-Neussargues, ArcelorMittal est un joyau industriel de notre département : il a besoin de cette ligne. Sans celle-ci, 15 000 camions seraient déversés sur les routes nationales et sur l'A75 ; autant dire que la circulation serait difficile entre Béziers et Clermont-Ferrand ou Lyon.

Quant à la petite ligne de desserte d'Alès à Langogne, elle est compliquée, sinueuse : des travaux sont nécessaires pour la sécuriser. Nous avons donc besoin de l'État en la matière.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Morel-À-L'Huissier](#)

Circonscription : Lozère (1^{re} circonscription) - UDI, Agir et Indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 694

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [26 mars 2019](#)

Réponse publiée le : 3 avril 2019, page 3310

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [26 mars 2019](#)