



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

routes

Question écrite n° 61065

## Texte de la question

M. Jean Grellier alerte M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) qui a vocation à prendre la relève du volet routier des contrats de plan État-régions. Il a été demandé aux préfets de région de hiérarchiser, en concertation avec les préfets de départements, les opérations de modernisation du réseau routier national susceptibles de faire l'objet d'un engagement certain des travaux durant la période 2009-2013. Or il est notable de constater et de regretter le retard pris pour l'élaboration des programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI), annoncés pourtant depuis plus d'une année par le directeur général des routes. Dans les PDMI, sont inscrits la création des directions interdépartementales des routes, la définition des moyens consacrés au réseau routier national, la politique d'investissement concernant le réseau national (rapports entre l'État et les régions en particulier), et sa planification, en définissant les itinéraires prioritaires. Parallèlement, le Gouvernement a aussi lancé des consultations auprès des collectivités territoriales et des élus nationaux. Malheureusement, aucun PDMI n'a encore vu le jour. Ce vide juridique, budgétaire et prévisionnel déstabilise et inquiète les acteurs des différents chantiers en cours ou à venir, et en particulier les entreprises, les collectivités locales et les populations concernées. Compte tenu de l'importance du rôle économique de ces travaux concernant l'aménagement du territoire, il lui demande donc de bien vouloir lui préciser si les PDMI vont être réellement mis en place, dans quels délais, ainsi que la date de leur mise en application.

## Texte de la réponse

Les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) succèdent au volet routier des contrats de plan État-régions. Ces programmes recouvrent l'ensemble des opérations qui visent à moderniser le réseau routier non concédé existant sans créer de nouvelles fonctionnalités et sans augmenter substantiellement la capacité du réseau. Ils couvrent la période 2009-2014. En octobre 2008, il a été demandé aux préfets de régions de proposer, en concertation avec les élus et les grandes collectivités territoriales, une liste hiérarchisée d'opérations de modernisation du réseau routier national susceptibles de faire l'objet d'un engagement certain des travaux avant 2013. Ces opérations devaient répondre aux enjeux d'amélioration de la qualité environnementale des infrastructures et du cadre de vie des riverains (traitements antibruit, mise aux normes assainissement, déviations localisées), d'optimisation du fonctionnement du réseau ou encore de renforcement de l'accessibilité des territoires. Il convenait aussi d'éviter l'arrêt de chantiers déjà engagés, de terminer les travaux déjà lancés lors de précédents contrats et d'accompagner, dans la mesure du possible, les restructurations militaires. Ces concertations ont permis d'arrêter, dans toutes les régions de France, la liste des opérations de modernisation à engager sur la période. Elles ont aussi permis d'identifier les intentions de participation des collectivités territoriales. Celles-ci sont extrêmement variables d'une région à l'autre. Dans certaines régions, seul le conseil régional envisage de participer. Dans d'autres régions, la participation est partagée entre le conseil régional et les conseils généraux, voire les communautés d'agglomération. Dans d'autres enfin, aucune participation n'est prévue. Ces intentions représentent aujourd'hui un engagement financier d'un peu moins de 2,4 MdEUR, soit 40 % du montant cumulé des PDMI au plan national. Par ailleurs,

en 2006, le Gouvernement a lancé une démarche de contractualisation avec les régions : les contrats de projets 2007-2013 comportent un volet transports pour lequel la contribution de l'État est de 3 679 MEUR. La partie ferroviaire de ce volet transports comporte une contribution de l'État de 1 791 MEUR auxquels il convient d'ajouter 1 269 MEUR en faveur des transports collectifs urbains (dont 400 MEUR réservés au matériel roulant transilien). Au sein de cette partie ferroviaire, les études et les acquisitions foncières des futures lignes à grande vitesse représentent environ 151 MEUR et les opérations de régénération des infrastructures, qui viennent compléter le plan de rénovation de l'État, atteignent près de 250 MEUR. Fin 2010, le taux d'avancement du volet ferroviaire des contrats de projets 2007-2013 pourrait s'établir à près de 59 %.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Grellier](#)

**Circonscription :** Deux-Sèvres (4<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 61065

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 octobre 2009, page 9667

**Réponse publiée le :** 23 novembre 2010, page 13021