



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RD 704

Question orale n° 168

Texte de la question

M. Daniel Boisserie attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, alors que le nouveau schéma national de mobilité durable doit prendre le relais du très controversé SNIT. Il souhaite attirer son attention sur le financement des infrastructures routières qui ne relèvent pas des grands projets d'infrastructures mais, selon une terminologie définie par l'ancien gouvernement, des programmes régionaux de modernisation des itinéraires (PDMI). Alors que les besoins de désenclavement sont criants et que des pans entiers du territoire en sont exclus, les PDMI actuels ne remplissent pas leurs engagements. Jusqu'ici, son prédécesseur a rétorqué que les difficultés à obtenir des cofinancements de la part des collectivités territoriales ralentissaient voire différeraient la réalisation de ces aménagements routiers qui, pourtant, recueillent l'entière adhésion des élus et de la population. L'État prévoit-il de remédier à cette situation qui, si elle devait perdurer, entraînerait de graves problèmes de sécurité, représenterait un facteur discriminant supplémentaire pour nombre de nos concitoyens et hypothéquerait toute mise en place de futures politiques d'aménagement du territoire solidaires et équilibrées. Affectera-t-il une part de l'écotaxe à la modernisation des réseaux situés hors périmètre du schéma national de mobilité et ne conviendrait-il pas de réintégrer les routes aux futurs contrats de projet État-région ? À titre d'exemple, le 4e contrat État-région Limousin 2000-2006 avait consacré 329 millions d'euros aux routes, alors que le PDMI actuel n'a prévu d'en consacrer que 92 millions d'euros. Il peut lui citer un exemple précis. C'est celui de la communauté de communes dont il est le président. En effet, Saint-Yrieix, qui pratique une politique active en matière d'économie et qui représente environ 5 000 emplois, est reliée à l'autoroute A 20 par la RD 704 totalement saturée et fortement accidentogène avec de nombreux morts. Ce territoire qui se paralyse sur le plan industriel a un besoin urgent de liaison rapide avec l'A 20. L'aide de l'État est indispensable pour sauver puis développer nos entreprises et soutenir le département de la Haute-Vienne pour réaliser ce projet.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

M. le président. La parole est à M. Daniel Boisserie, pour exposer sa question, n° 168, relative au financement des infrastructures routières.

M. Daniel Boisserie. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, le nouveau schéma national de mobilité durable devant prendre le relais du très controversé SNIT - Schéma national des infrastructures de transport -, je souhaite appeler votre attention sur le financement des infrastructures routières qui ne relèvent pas des grands projets, mais, selon une terminologie définie par l'ancien gouvernement, des programmes régionaux de modernisation des itinéraires - les PDMI.

Alors que les besoins de désenclavement sont criants et que des pans entiers du territoire en sont exclus, les PDMI actuels ne tiennent pas leurs engagements. Jusqu'ici, votre prédécesseur nous a rétorqué que les difficultés à obtenir des cofinancements de la part des collectivités territoriales ralentissaient, voire différeraient, la réalisation de ces aménagements routiers qui, pourtant, recueillent l'entière adhésion des élus et de la population.

L'État prévoit-il de remédier à cette situation qui, si elle devait perdurer, entraînerait de graves problèmes de sécurité, représenterait un facteur discriminant supplémentaire pour nombre de nos concitoyens et hypothéquerait toute mise en place de futures politiques d'aménagement du territoire, solidaires et équilibrées ? Affecterez-vous une part de l'écotaxe à la modernisation des réseaux situés hors périmètre du schéma national de mobilité et ne conviendrait-il pas de réintégrer les routes aux futurs contrats de projets État-région ? À titre d'exemple, le quatrième contrat État-région Limousin 2000-2006 avait consacré 329 millions d'euros aux routes, alors que le PDMI actuel n'a prévu d'en affecter que 92 millions. Je peux vous citer l'exemple précis de la communauté de communes du Pays de Saint-Yrieix. Celle-ci, qui pratique une politique active en matière de développement économique et qui représente environ 5 000 emplois, est reliée à l'autoroute A20 par la départementale 704, totalement saturée et fortement accidentogène, avec de nombreux morts tous les ans. Ce territoire a un besoin urgent de liaison rapide et sécurisée grâce à l'autoroute. L'aide de l'État est indispensable pour sauver les emplois, développer les entreprises et soutenir le département de la Haute-Vienne pour qu'il réalise au plus vite ce projet.

Je vous remercie de me donner une réponse, rapide pour le président et positive pour moi, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cu villier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. J'essaierai d'être à la fois rapide et positif !

Vous m'interrogez sur un sujet majeur : le financement des investissements routiers dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers, dits PDMI.

Comme vous le rappelez, les PDMI ont succédé au volet routier des contrats de projets État-régions. Or, les comparaisons sont rendues difficiles compte tenu de la décentralisation des infrastructures routières et, notamment, du transfert aux conseils généraux de plus de 18 000 kilomètres de routes nationales. La mise en place d'une contractualisation spécifique aux investissements routiers répondait au souci des différents acteurs des contrats État-régions, qui réclamaient une gouvernance plus équilibrée dans le domaine routier. Je ne crois pas pertinent de revenir sur cet enjeu, d'autant que cela ne changerait rien à la problématique de financement que vous évoquez. Cette problématique relève, aujourd'hui, du financement par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont les ressources seront en effet prochainement abondées par celles tirées de l'écotaxe poids lourds, même si cela doit être différé, compte tenu des difficultés de mise en oeuvre du dispositif.

L'AFITF finance principalement deux types de projets : les grands projets d'infrastructure comme les nouvelles lignes à grande vitesse, les autoroutes et les opérations de modernisation des réseaux, donc les PDMI et les volets ferroviaires et fluviaux des contrats de projets.

Depuis mon arrivée, je m'emploie à redéfinir une programmation des dépenses de l'AFITF qui soit cohérente avec les contraintes budgétaires actuelles que nous connaissons et donne plus de place à la priorité que le Gouvernement s'est fixée, c'est-à-dire l'entretien des réseaux routiers et ferroviaires existants. Ainsi, s'agissant des grands projets d'infrastructure inscrits au Schéma national des infrastructures de transport, j'ai confié à votre collègue M. Duron, président de la commission Mobilité 21, la charge de réexaminer les 245 milliards d'euros de projets inscrits au SNIT et d'enquêter, notamment, sur le cofinancement et la hiérarchisation de l'ensemble de ces projets.

Mais les PDMI sont également des enjeux majeurs de l'aménagement du territoire et une réponse, comme vous l'avez souligné, à la convergence des volontés locales. J'ai par conséquent souhaité qu'ils fassent l'objet d'une nécessaire relance. J'ai en effet pu constater, à mon arrivée, qu'un certain nombre d'engagements pris par mon prédécesseur et par l'ancienne majorité n'étaient pas financés et ne répondaient donc pas aux attentes des élus, d'où un décalage d'une année. Le PDMI, qui devait s'achever en 2014, devra être prorogé jusqu'en 2015. Quoi qu'il en soit, j'ai demandé aux préfets de région d'élaborer une liste hiérarchisée des opérations de modernisation, réalisables dans les cinq ans, du réseau routier national existant.

Il m'est difficile, en revanche, de vous répondre sur la départementale 704. Jamais, en effet, l'État n'a cofinancé de réseaux départementaux. Il doit étudier l'ensemble des enjeux du territoire pour procéder, lorsque cela relève de sa responsabilité, aux investissements nécessaires, afin d'alléger la charge des cofinancements sur d'autres projets, permettant ainsi au département de faire face à ses difficultés. Je suis à votre disposition pour aborder avec vous ce sujet et les problèmes que vous rencontrez localement.

M. le président. La parole est à M. Daniel Boisserie, qui devra être aussi bref que possible, son temps de parole

étant écoulé.

M. Daniel Boisserie. Ma question et la réponse de M. le ministre étaient relativement courtes, monsieur le président !

Je souhaite que l'on examine de plus près tous ces projets qui, s'ils ne sont pas cofinancés par l'État, disparaîtront, ce qui entraînera la mort de certains bassins aujourd'hui totalement enclavés.

Les discussions doivent, en conséquence, se poursuivre le plus vite possible, monsieur le ministre.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Boisserie](#)

Circonscription : Haute-Vienne (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 168

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 février 2013](#), page 1659

Réponse publiée au JO le : [1er mars 2013](#), page 2422

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [19 février 2013](#)