



Séance du 30 novembre 2010

QUESTIONS ORALES

AVANT-PROJET DU SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard, auteur de la question n° 1066, adressée à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

M. Jacques Mézard. L'avant-projet du schéma national des infrastructures de transports, publié le 12 juillet dernier, expose les priorités françaises en la matière pour les vingt ou trente années à venir.

À la lecture de ce document, en particulier des cartes qu'il contient, intitulées « Réponses aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement », je suis outré de constater que le Massif central et l'Auvergne sont purement et simplement oubliés. Rien n'est prévu, notamment, pour le désenclavement du Cantal, en particulier de l'arrondissement d'Aurillac.

Je n'entends pas lancer ici un combat contre cet avant-projet, dont je partage nombre d'objectifs, mais je demande que les territoires les plus enclavés ne soient pas laissés à l'écart du développement.

Améliorer l'accessibilité des territoires est en principe l'un des objectifs poursuivis au travers de cet avant-projet, dont je voudrais citer la page 15 : « Améliorer la performance du système de transport dans la desserte des territoires, c'est d'abord améliorer les capacités du système de transport à permettre aux populations et aux acteurs économiques l'accès aux territoires. [...] Il renvoie en outre à une notion d'équité des territoires face aux besoins de mobilité des individus dans une perspective d'aménagement durable du territoire. »

Je souscris à cet objectif. Nous ne demandons qu'une chose : qu'il soit mis en œuvre ! Malheureusement, ce qui est proposé est en totale contradiction avec « l'équité territoriale » recherchée. Les grands axes de développement contournent le Massif central. En matière de fret ferroviaire, il y a un grand trou au centre de la France. Pour les transports collectifs, sur quarante opérations préconisées, aucune ne concerne le Massif central. Rien n'est prévu concernant la route nationale 122, qui finit en cul-de-sac à Figeac, alors que Castres, qui connaît la même problématique avec une RN 126 en impasse, se verra reliée à Toulouse, ce dont nous nous en réjouissons.

Il n'est pas acceptable que, en 2010, une préfecture soit encore délibérément privée de tout moyen efficace d'accès, la route nationale 122 étant difficilement praticable et comportant encore des passages où la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure, monsieur le ministre, tandis que son prolongement de Figeac à l'autoroute A 20 est injustement refusé à ce jour.

C'est le problème récurrent du désenclavement qui est au cœur du débat. Il n'est pas raisonnable de justifier le manque d'infrastructures par le manque de population. Monsieur le ministre, je vous demande de prendre en compte ces observations et

d'inclure dans le projet définitif de schéma national les dispositions nécessaires pour permettre le désenclavement du Cantal et de sa préfecture, qui est devenu, malheureusement, le territoire le plus mal desservi de France.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Éric Besson, *ministre auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique.* Monsieur le sénateur, je vous prie d'abord de bien vouloir excuser M. Thierry Mariani, qui est en déplacement. Il m'a demandé de vous transmettre sa réponse, dont je vais maintenant vous donner lecture.

Vous souhaitez la prise en compte de la desserte d'Aurillac dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transports, qui a été rendu public à la mi-juillet.

Je tiens à vous rassurer quant à l'importance qu'attache l'État au désenclavement du Cantal et à l'aménagement de la RN 122.

Les aménagements qui restent à réaliser sur la RN 122 pour que celle-ci puisse répondre dans de bonnes conditions aux besoins légitimes, en matière de mobilité, des territoires et des populations du Cantal, ne relèvent pas de la catégorie des projets ayant vocation à figurer explicitement dans le schéma national. En effet, seuls les projets de développement dont la réalisation introduit de nouvelles fonctionnalités et peut avoir une incidence sur l'expression de la mobilité à l'échelle du système de transport dans son ensemble ont vocation à y figurer. Une ligne ferroviaire à grande vitesse, une autoroute, un contournement de ville venant conforter une continuité autoroutière sont, typiquement, les projets concernés.

Les projets qui visent à une adaptation plus localisée des infrastructures existantes – c'est le cas des aménagements à réaliser sur la RN 122 – pour répondre à des problèmes locaux de desserte du territoire, de sécurité, de congestion, de nuisances ou encore d'intégration environnementale et qui ne viennent pas créer de nouvelles fonctionnalités et influencer à grande échelle les comportements avec induction de nouveaux trafics ou des reports modaux n'ont pas vocation à figurer dans le schéma.

Ces projets seront progressivement réalisés dans le cadre des programmes de développement et de modernisation des itinéraires routiers, les PDMI, en cohérence avec les orientations qui auront été retenues dans le schéma national des infrastructures de transport.

Ainsi, l'aménagement de la RN 122 se poursuit aujourd'hui dans le cadre de l'actuel PDMI de la région Auvergne. Celui-ci prévoit, par exemple, la réalisation de la déviation de Sansac-de-Marmiesse, pour un montant de 32,2 millions d'euros, les acquisitions foncières liées à la déviation de Polminhac, pour un montant de 4 millions d'euros, ou encore la mise en place de créneaux de dépassement, pour un montant de 10 millions d'euros.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. La réponse que vient de lire M. le ministre est terrible pour notre territoire ! Elle ne correspond pas aux cartes contenues dans l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport, intitulées *Réponses aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement*. Une telle réponse, qui s'apparente à un flot d'eau tiède, marque un mépris absolu pour notre territoire, dont la situation va être encore aggravée. Cela ne pose manifestement aucun problème au Gouvernement, qui choisit à

juste titre les îles ultramarines, mais désespère les habitants de l'île terrestre que constitue notre territoire.

Permettez-moi de vous donner un seul exemple, monsieur le ministre, pour étayer mon propos. Je suis venu du Cantal à Paris dimanche afin d'être présent en séance lundi matin. N'ayant pu prendre ni l'avion – il n'y a qu'une ligne, et il y avait malheureusement un peu de neige sur la piste –, ni le train – il était trop tard –, il m'a fallu faire neuf heures de route sous la neige pour rejoindre Paris. Il n'en était pas ainsi voilà vingt ou trente ans, car notre territoire était alors mieux desservi.

Certes, ce n'est sans doute pas très important à l'échelle du territoire national, mais il ne me semble pas de bonne politique de renvoyer aux calendes grecques, comme vous le faites, l'aménagement du territoire. La réponse dont vous venez de me donner lecture, monsieur le ministre, est difficilement acceptable