

## ANNEXE 2

### INTERVENTION DE MADAME MARYSE CARRÈRE EN SEANCE PUBLIQUE AU SENAT LE 20 FEVRIER 2019 :

« Monsieur le Président,  
Madame la Ministre,  
Mes chers collègues,

Avec cette proposition de loi, le groupe RDSE, réaffirme l'attachement qu'il porte et qu'il a toujours porté à la ruralité et aux territoires fragiles. Ainsi je tenais à remercier Jacques Mézard pour cette initiative.

On parle depuis longtemps de « diagonale du vide », de « France périphérique » et de territoires enclavés.

Derrière ces termes se cache une seule et même réalité : l'éloignement.

L'éloignement de l'emploi, nous aurons beau avoir tous les soutiens possibles, comme par exemple le tout récent « territoires d'industries », sans désenclavement, pas d'attractivité pour les industriels.

L'éloignement des formations supérieures qui font que chaque année de trop nombreux jeunes quittent nos territoires ruraux pour aller travailler ou étudier dans les métropoles.

L'éloignement des spécialistes de santé qui nous plonge dans une précarité médicale, avec des fermetures de services toujours plus grandes et des alternatives toujours plus rares.

Parler d'enclavement enfin, c'est parler de manière plus générale de l'éloignement de l'ensemble de nos services publics, bureaux de poste, trésoreries et écoles, qui est aujourd'hui une réalité insupportable.

Le préalable à cet éloignement est l'accès aux infrastructures routières, ferroviaires et aériennes comme l'a rappelé mon collègue Jean-Yves Roux.

Cette proposition de loi, nous en sommes bien conscients, ne viendra pas révolutionner les problèmes énoncés, mais elle pose une première pierre. Elle souhaite amorcer un travail bien plus global qui, nous l'espérons, trouvera aussi des avancées dans la prochaine loi d'orientation des mobilités.

La première réponse à apporter est l'investissement dans nos infrastructures de transport pour sortir ces territoires de l'isolement.

**COMMUNIQUE DE PRESSE**  
**DE LA SENATRICE DES HAUTES-PYRENEES**  
**MADAME MARYSE CARRERE**

Cet objectif, en termes d'investissement, pour le rendre effectif il faut l'inscrire dans le marbre. C'est l'objet de cet article 1 qui vient intégrer dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires différents critères.

Si la proposition initiale reprenait les critères de la loi Pasqua de 1995, ceux-ci ont été enrichis et mis à jour par les travaux de la commission par mon collègue Jean-Pierre Corbisez, que je tiens à féliciter pour la qualité de son rapport prenant en compte la notion d'unité urbaine entre 1500 et 5000 habitants à la place de centres urbains économiques, mais prenant aussi en compte l'éloignement d'une ligne à grande vitesse.

Cet enrichissement était nécessaire car le texte initial ne permettait d'intégrer qu'une infime partie du territoire.

A ce titre nous soutiendrons un amendement visant également à considérer la distance aux préfectures et aux sous-préfectures, clin d'œil symbolique mais ô combien d'actualité, à cette notion prise en compte lors de leur création, en les situant à moins d'une journée de cheval des citoyens.

Cette insertion des objectifs de désenclavement dans les SRADDET ne sera utile que lorsque les infrastructures pourront être adaptées à la réalité des territoires. L'article 2 va dans le bon sens en permettant la réalisation d'infrastructures plus légères et moins coûteuses dans un contexte budgétaire toujours plus restreint et des collectivités devant jongler avec la contractualisation.

\*

Habitant un département à 8 heures en voiture de Paris et presque 6 heures en train, l'aérien est pour les habitants de mon département plus qu'une option : c'est l'unique solution pour se rendre rapidement dans la capitale. Ainsi mon territoire, comme de nombreux autres, a investi dans les liaisons internes afin de garder un aspect attractif, pour les entreprises comme pour les ménages.

Si actuellement l'Etat et la région sont compétents pour organiser les liaisons d'aménagement du territoire, les autres collectivités à l'image des départements et des EPCI à fiscalité propre peuvent intervenir dans le financement de ces lignes soumises à l'obligation de service public. En fait, elles n'ont pas d'autres choix si elles souhaitent conserver l'attractivité de leurs territoires.

L'objectif de l'article 3 est de réaffirmer cette possibilité, même si les membres de mon groupe auraient souhaité aller plus loin en leur permettant de laisser l'organisation de ces liaisons d'aménagement à l'initiative des collectivités du territoire sans l'aval de l'Etat.

Si ces liaisons sont vitales pour nos territoires, qu'elles sont une vraie réussite, leur gestion laisse parfois les élus financeurs dubitatifs sur le fonctionnement et les résultats financiers d'exploitation de ces lignes. N'oublions pas le contexte financier pour les collectivités, contraintes par l'Etat à ne pas augmenter leurs dépenses de plus de 1.2% selon les directives actuelles.

Si je prends l'exemple de la ligne Tarbes-Orly nous sommes sur un taux de remplissage avoisinant les 80% avec une croissance du nombre de passagers de plus de 4% l'année dernière. Mais leur gestion laisse parfois à désirer. Malgré cela, on nous explique que cette ligne est déficitaire, et que si nous souhaitons la maintenir, le conseil régional, le conseil départemental et l'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées doivent payer.

Pour cela je regrette le peu de transparence de ces compagnies, sur leur gestion, et je ne parlerai pas de la fiabilité de ces lignes aux retards fréquents, aux annulations intempestives et aux tarifs appliqués pouvant aller du simple au quintuple selon le moment de la réservation.

**Votre contact : Thierry BALLARIN – collaborateur parlementaire – 06.31.10.69.54 – [t.ballarin@clb.senat.fr](mailto:t.ballarin@clb.senat.fr)**

**COMMUNIQUE DE PRESSE**  
**DE LA SENATRICE DES HAUTES-PYRENEES**  
**MADAME MARYSE CARRERE**

Ainsi je ne peux qu'être favorable aux dispositions prévues à l'article 4 permettant un plus large contrôle de l'Etat sur ces lignes soumises à une obligation de service public. L'Etat doit s'assurer du bon fonctionnement et du maintien de ces lignes. Pour les collectivités qui les financent en large partie, il est fondamental de savoir où va l'argent investi sur leurs frais de fonctionnement, et notamment de savoir s'il est bien investi.

Nous approuvons donc le compromis trouvé d'un rapport publié tous les 6 mois par les compagnies aériennes.

Ces territoires qui doivent se battre pour garder des liaisons interrégionales sont hélas les mêmes qui ont été les plus impactés par la limitation de vitesse à 80km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Ce sont les mêmes qui, pour avoir accès aux services publics, aux médecins spécialisés, à une large offre culturelle ou même simplement se rendre au travail chaque jour, sont obligés de prendre leur voiture.

Sur ce sujet la question n'est pas d'être pour ou contre l'abaissement de la limitation de vitesse, le débat est d'ailleurs large dans mon groupe. Il est de faire confiance aux élus locaux qui connaissent leurs territoires et savent mieux que quiconque quelles portions sont les plus dangereuses et lesquelles le sont moins.

A ce titre, les présidents de conseils départements et les commissions départementales de sécurité routières peuvent jouer un rôle central, et je me réjouis que le Président de la République, dans le cadre du Grand Débat National, ait ouvert la porte à cette différenciation dans les territoires.

Mieux ! Pour combattre cet éloignement qui organise depuis de trop nombreuses années les inégalités dans nos territoires, il serait nécessaire d'établir une véritable équité territoriale garantissant à tous un accès égal aux services publics, à l'emploi. Il y a aujourd'hui des territoires qui se sentent délaissés et c'est vers eux qu'il faut se tourner.

Mon groupe, vous l'aurez bien compris, votera cette proposition de loi issue de ses rangs.

Je vous remercie. »