



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 65

Question écrite n° 58554

Texte de la question

M. Michel Inchauspé a posé le 29 janvier dernier, à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement une question orale à l'Assemblée nationale sur la procédure en cours sur le projet autoroutier A 65 Pau Oloron, inscrit au schéma directeur national depuis 1992. Une lettre récente du préfet annonçait que, après approbation de la direction des routes sur l'avant-projet sommaire, la décision du lancement de l'enquête se ferait très prochainement. Or sa réponse au Parlement prévoit un préalable non prévu dans la procédure : la consultation anticipée des collectivités publiques sur leur participation au déficit prévisible. Cependant comment définir cette participation avant que l'appel d'offres ne soit lancé et ouvert ? Les collectivités publiques ne peuvent s'engager que sur des chiffres précis. C'est d'ailleurs ce que le ministre avait décidé pour l'A 28 Alençon - Rouen, qui est la première opération suivant la nouvelle procédure sans adossement : l'ouverture des plis a permis de désigner un concessionnaire, et la répartition des charges est en cours entre l'Etat et les collectivités locales régionales. Par ailleurs, les variations de chiffres peuvent être considérables suivant les concessionnaires et les solutions qu'ils proposent. Les évaluations du CETE (organisme public d'études) ne peuvent être prises en compte car elles ne sont que virtuelles et d'une prudence telle que les coûts sont exagérés et le trafic prévisible toujours sous-évalué. L'expérience de l'A 28 le prouve : le CETE avait estimé que la charge des collectivités publiques serait de 70 %, et le concessionnaire désigné a pris l'opération aux environs de 50 %. De plus, la marge d'erreur sera encore plus considérable, car c'est la première fois en France qu'on veut réaliser une 2 x 1 voie à caractéristiques autoroutières. Il voudrait savoir pourquoi il n'adopte pas la procédure normale appliquée sur l'A 2, à moins qu'il ne veuille enterrer le projet avec des montants de charge supposés et totalement dissuasifs. Il lui rappelle que le trafic entre Pau et Oloron (comptage de 1998) est de 10 800 à l'entrée d'Oloron pour dépasser les 18 000 à l'entrée de Pau. Les accidents se multiplient. De plus, l'aménagement de l'entrée d'Oloron par le Gabarn prévu dans la concession, serait remis sine die tandis que, généreusement, les services de la DDE ont déclassé la voirie nationale de l'entrée par le pont Laclau pour la mettre à la charge du conseil général. Sa décision, remet en cause le long travail de planification routière qui avait été mise au point autour de Pau Oloron par ses prédécesseurs. Il espère qu'il reviendra sur sa décision et qu'il lancera l'enquête publique sans préalable, comme sur les autres chantiers de l'Hexagone.

Données clés

Auteur : [M. Michel Inchauspé](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 58554

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement, transports, logement et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 mars 2001, page 1323