



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

autoroutes

Question orale n° 19

Texte de la question

M. Michel Crépeau rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que le développement harmonieux des transports est un élément fondamental du progrès économique et du maintien de l'emploi dans les régions périphériques. La région Poitou-Charentes en est une. Pour des raisons qui tiennent aussi bien à l'histoire qu'à la géographie, le littoral de la Charente-Maritime et le sud de la Vendée souffrent d'un handicap considérable lié à la difficulté des transports, aussi bien pour les hommes que pour les marchandises. Ce qui est fondamentalement en cause c'est la desserte du port de La Rochelle - La Pallice et l'accès au deuxième complexe touristique français après la Côte d'Azur. Les contrats de plan successifs entre l'Etat, la région et les collectivités locales ont reconnu cette priorité du désenclavement. C'est pour cette raison notamment que le tracé de l'autoroute A 10 Paris-Bordeaux a été infléchi vers Saintes au lieu et place d'Angoulême ; pour cette raison aussi qu'à titre de compensation au tracé de l'autoroute des Estuaires rejoignant l'A 10 à Niort, il a été décidé l'inscription au XI^e plan et au schéma directeur d'une liaison rapide à 2 fois 2 voies entre Sainte-Hermine et La Rochelle de manière à desservir La Pallice et le littoral. Un engagement contractuel a été ainsi instauré de la façon la plus claire entre l'Etat, la région et les collectivités locales lors de la signature du XI^e plan. Les études engagées et conduites sur l'itinéraire Sainte-Hermine - La Rochelle ont conclu à des inconvénients graves sur l'environnement tandis que l'impécuniosité chronique du budget des routes faisait craindre une réalisation aux calendes grecques d'une voie aussi nécessaire qu'attendue ; y compris par les habitants de Marans, chef-lieu de canton traversé par la route nationale 137 par où s'écoule - où plutôt ne s'écoule pas - un flot de circulation considérable vers le sud Vendée, Nantes et la Bretagne. Un problème d'environnement humain et de qualité de la vie, en même temps qu'un problème d'aménagement du territoire, aspect auquel les élus de Charente-Maritime sont particulièrement sensibles, se trouvaient aussi posés. C'est le 3 janvier 1996 que M. Bosson, alors ministre des transports, a fait connaître, en plein accord avec M. Barnier, ministre de l'environnement, la proposition de l'Etat de modifier le schéma directeur et le contrat de plan se traduisant par l'abandon du projet initial au profit d'une liaison autoroutière concédée entre Fontenay-le-Comte et l'autoroute A 837 (La Rochelle - Saintes) sous réserve de consulter les collectivités sur cette décision conjointe. Le 3 janvier 1993, M. Bernard Pons, ministre des transports, constatant qu'il n'y avait eu aucune proposition à l'abandon « à la demande de l'Etat » de l'aménagement initialement prévu et sur le principe d'une nouvelle liaison autoroutière décide de retenir pour la mise au point du projet le périmètre d'étude et de lancer les consultations prévues avant l'été 1996. Ce qui fut fait. Ainsi faut-il constater qu'une novation est définitivement intervenue à la demande de l'Etat et avec l'accord de toutes les parties concernées qui implique l'engagement de l'Etat de faire inscrire la liaison autoroutière Rochefort - La Rochelle, - Fontenay-le-Comte au prochain schéma directeur des autoroutes. Notons au surplus que cette autoroute renforcera l'axe bipôle Rochefort - La Rochelle fondamental pour l'équilibre des pôles de développement en Poitou-Charentes. Son financement permettra en outre aux collectivités locales de s'investir totalement dans le développement du transport : chemin de fer et cabotage notamment, comme elles l'ont toujours fait en appui de la SNCF et des industries ferroviaires locales. Il lui demande de confirmer l'engagement de l'Etat de faire inscrire la liaison autoroutière en cause au prochain schéma directeur et de poursuivre les études et consultations engagées.

Texte de la réponse

M. le président. M. Michel Crépeau a présenté une question n° 19, ainsi rédigée:

«M. Michel Crépeau rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que le développement harmonieux des transports est un élément fondamental du progrès économique et du maintien de l'emploi dans les régions périphériques. La région Poitou-Charentes en est une. Pour des raisons qui tiennent aussi bien à l'histoire qu'à la géographie, le littoral de la Charente-Maritime et le sud de la Vendée souffrent d'un handicap considérable lié à la difficulté des transports, aussi bien pour les hommes que pour les marchandises. Ce qui est fondamentalement en cause, c'est la desserte du port de La Rochelle-La Pallice et l'accès au deuxième complexe touristique français après la Côte d'Azur. Les contrats de plan successifs entre l'Etat, la région et les collectivités locales ont reconnu cette priorité du désenclavement. C'est pour cette raison notamment que le tracé de l'autoroute A 10 Paris-Bordeaux a été infléchi vers Saintes en lieu et place d'Angoulême; pour cette raison ainsi qu'à titre de compensation au tracé de l'autoroute des Estuaires rejoignant l'A 10 à Niort, il a été décidé l'inscription au XIe plan et au schéma directeur d'une liaison rapide à deux fois deux voies entre Sainte-Hermine et La Rochelle de manière à desservir La Pallice et le littoral. Un engagement contractuel a été ainsi instauré de la façon la plus claire entre l'Etat, la région et les collectivités locales lors de la signature du XIe plan. Les études engagées et conduites sur l'itinéraire Sainte-Hermine-La Rochelle ont conclu à des inconvénients graves sur l'environnement tandis que l'impécuniosité chronique du budget des routes faisait craindre une réalisation aux calendes grecques d'une voie aussi nécessaire qu'attendue; y compris par les habitants de Marans, chef-lieu de canton traversé par la RN 137 par où s'écoule - où plutôt ne s'écoule pas - un flot de circulation considérable vers le sud Vendée, Nantes et la Bretagne. Un problème d'environnement humain et de qualité de la vie, en même temps qu'un problème d'aménagement du territoire, aspect auquel les élus de Charente-Maritime sont particulièrement sensibles, se trouvaient ainsi posés. C'est le 3 janvier 1996 que M. Bosson, alors ministre des transports, a fait connaître, en plein accord avec M. Barnier, ministre de l'environnement, la proposition de l'Etat de modifier le schéma directeur et le contrat de plan se traduisant par l'abandon du projet initial au profit d'une liaison autoroutière concédée entre Fontenay-le-Comte et l'autoroute A 837 (La Rochelle-Saintes) sous réserve de consulter les collectivités sur cette décision conjointe. Le 3 janvier 1993, M. Bernard Pons, ministre des transports, ayant constaté qu'il n'y avait eu aucune opposition à l'abandon «à la demande de l'Etat» de l'aménagement initialement prévu et sur le principe d'une nouvelle liaison autoroutière, décide de retenir pour la mise au point du projet le périmètre d'étude et de lancer les consultations prévues avant l'été 1996. Ce qui fut fait. Ainsi faut-il constater qu'une novation est définitivement intervenue à la demande de l'Etat et avec l'accord de toutes les parties concernées qui implique l'engagement de l'Etat de faire inscrire la liaison autoroutière Rochefort-La Rochelle-Fontenay-le-Comte au prochain schéma directeur des autoroutes. Notons au surplus que cette autoroute renforcera l'axe bipôle Rochefort-La Rochelle, fondamental pour l'équilibre des pôles de développement en Poitou-Charentes. Son financement permettra en outre aux collectivités locales de s'investir totalement dans le développement du transport, chemin de fer et cabotage notamment, comme elles l'ont toujours fait en appui de la SNCF et des industries ferroviaires locales. Il lui demande de lui confirmer l'engagement de l'Etat de faire inscrire la liaison autoroutière en cause au prochain schéma directeur et de poursuivre les études et consultations engagées.»

La parole est à M. Michel Crépeau, pour exposer sa question.

M. Michel Crépeau. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le dossier que j'évoque doit avoir plus de vingt ans et l'on croyait en voir le bout, eu égard aux propositions qui avaient été faites par vos prédécesseurs et acceptées à l'unanimité - gauche, droite et même écologistes - par les collectivités locales. Je veux parler de la desserte du port de La Pallice et de toute la zone située entre le sud de la Vendée et la Charente-Maritime, qui est la deuxième pour la fréquentation touristique en France, immédiatement après la Côte d'Azur.

Ce n'est pas à vous que j'apprendrai que le développement harmonieux des transports est un élément fondamental du progrès économique et du maintien de l'emploi dans les régions périphériques; or le Poitou-Charentes est une région périphérique.

C'est la raison pour laquelle, afin de corriger le handicap dont elle souffre, les contrats de plan successifs entre l'Etat et les collectivités locales ainsi que le schéma directeur avaient prévu que l'autoroute A 10 reliant Paris à Bordeaux serait infléchie vers Saintes et la Charente-Maritime et n'emprunterait pas le tracé le plus direct, celui d'Angoulême, qui avait une cohérence. C'est aussi la raison pour laquelle, le tracé de l'autoroute des estuaires

ayant été dévié vers Niort, le schéma directeur prévoyait une liaison d'intérêt national à deux fois deux voies entre Sainte-Hermine, La Rochelle, le littoral et le port de La Pallice.

Les études ont été engagées et il est apparu que la section à deux fois deux voies Sainte-Hermine - La Rochelle présentait deux inconvénients, l'un concernant l'environnement, l'autre financier. Depuis Vercingétorix ou Philippe le Bel, la direction des routes souffre de difficultés financières et il n'y a rien de nouveau sous le soleil (Sourires), il est donc difficile pour l'Etat de réaliser une route gratuite à deux fois deux voies sur soixante kilomètres.

A la demande conjointe de votre prédécesseur et du ministre de l'environnement, l'Etat a par conséquent demandé aux collectivités locales de bien vouloir accepter la modification du contrat de plan Etat-région afin qu'on puisse substituer à la deux fois deux voies gratuite une section à péage entre Fontenay-le-Comte et Rochefort. Cette proposition tombait d'autant mieux que l'autoroute Saintes-Rochefort avait été réalisée et que l'une des constantes politiques fondamentales de la région est de tourner les pages de l'histoire et de rassembler enfin Rochefort et La Rochelle au sein d'un bipôle.

Les Verts, à l'époque, se sont réjouis de cette initiative - j'ai les coupures de journaux sous les yeux -, et ils ont même considéré que cette décision avait été prise à leur demande.

Bien entendu, les collectivités locales, la région le département et la communauté de villes, à l'unanimité de tous les groupes, sans aucune exception, de gauche comme de droite, se sont réjouis de cette initiative.

M. Dominique Bussereau. Absolument !

M. Michel Crépeau. Je me suis battu pour cela, avec d'autres, comme je me suis battu pour le changement de gouvernement...

M. Jacques Myard. Aïe, aïe, aïe !

M. Dominique Bussereau. Ca, c'est l'erreur !

M. Michel Crépeau. ... que nous avons eu le plaisir de constater l'année dernière.

J'avoue que je comprendrais mal que le gouvernement d'aujourd'hui renie les engagements de l'Etat, pris à la demande de l'Etat avec l'acceptation de tous. Un contrat de plan Etat-région avait été conclu, une novation introduite avec l'accord de toutes les parties.

Si je comprends très bien qu'un gouvernement puisse changer la politique de ses prédécesseurs - après tout, il est là pour ça ! -, lorsqu'un engagement formel a été pris, c'est non pas celui de telle ou telle majorité mais celui de l'Etat. Et l'engagement en question porte sur quelque chose qui a été demandé par l'Etat et accepté par toutes les collectivités locales à l'unanimité. Or l'unanimité n'est pas si fréquente en France, car il y a toujours un ou deux protestataires.

La semaine dernière, les écologistes ont organisé une partie de crêpes au cours de laquelle on a mangé 123 crêpes (Sourires) mais ce n'est pas ça qui devrait pouvoir modifier un engagement de l'Etat !

Je vous demande par conséquent avec une certaine solennité de calmer le jeu, monsieur le ministre. On assiste en effet à des manifestations, à des parties de crêpes, à des interventions individuelles ici ou là...

M. le président. Mon cher collègue, veuillez poser votre question.

M. Michel Crépeau. Avez-vous l'intention de faire respecter les engagements de l'Etat ?

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez souligné que ce problème se posait depuis une vingtaine d'années. Nous sommes aux affaires depuis quelques mois, pour les raisons que vous savez, et vous comprendrez donc que nous prenions le temps d'examiner le dossier afin de parvenir à une solution optimale pour la satisfaction des besoins.

La liaison autoroutière entre La Rochelle et Rochefort a pour objectif de remplir les fonctions essentielles d'axe de transit Nord-Sud, de desserte du littoral et, de désenclavement de La Rochelle tout en assurant un rôle local en termes de trafic d'échange et d'aménagement des territoires desservis.

Comme vous l'avez rappelé, c'est tout d'abord un aménagement de la route nationale 137 qui a été envisagé au cours de la négociation du contrat de plan entre l'Etat et la région.

Les études conduites entre Sainte-Hermine et La Rochelle ont cependant montré qu'il serait difficile de réaliser ce projet, notamment en raison de son impact environnemental. Aussi, en 1994, le Gouvernement a-t-il décidé d'abandonner le projet initial au profit d'une liaison concédée entre Fontenay-le-Comte et la A 837. Les études de la A 831 ont donc été reprises sur ces nouvelles bases.

La concertation locale qui s'est achevée par la réunion plénière du 20 octobre 1997 avait pour objectif de

présenter les différentes familles de fuseaux envisageables et leurs principes d'échange, en fournissant l'ensemble des éléments de comparaison afin de permettre aux élus, aux responsables économiques, aux associations et aux administrations concernés de donner un avis éclairé sur le choix d'un de ces fuseaux. Le préfet de Charente-Maritime établira très prochainement le bilan de cette concertation.

Je rappelle cependant que cette liaison n'est pas inscrite au schéma directeur routier national. Sur la proposition du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le Gouvernement a décidé de réviser la loi du 4 février 1995, et en particulier le dispositif de planification qu'elle prévoit. L'inscription de nouvelles liaisons autoroutières au schéma directeur national ne peut donc se faire qu'après cette révision et l'établissement des schémas de transport qui en découleront.

Je me dois enfin de rappeler que, à compter du 1er janvier 1998, la réalisation d'une autoroute concédée s'inscrit dans le cadre du respect d'une directive communautaire, dite directive de travaux. Celle-ci impose une transparence sur les choix du concessionnaire ainsi que sur les modalités de financement et, le cas échéant, sur l'apport financier de la puissance publique. Telle est la situation à laquelle nous seront confrontés à partir de l'an prochain.

Néanmoins, je sais que le concept d'A 831 a été proposé aux élus locaux par MM. Bernard Bosson et Michel Barnier lorsqu'ils étaient respectivement ministre de l'équipement et ministre de l'environnement, car l'aménagement de la RN 137 posait, comme je l'ai dit, des problèmes. Je puis vous assurer que je tiendrai le plus grand compte de cet état de fait dans la suite de l'examen de ce dossier.

M. le président. La parole est à M. Michel Crépeau.

M. Michel Crépeau. Monsieur le ministre, il ne faut pas confondre deux choses: le principe du transfert de l'opération de la route 137 sur une autoroute concédée et le tracé de cette autoroute, à propos duquel une concertation est engagée. Mais je compte sur vous pour qu'on débouche enfin sur une solution.

Données clés

Auteur : [M. Michel Crépeau](#)

Circonscription : Charente-Maritime (1^{re} circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 19

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 novembre 1997, page 6000

Réponse publiée le : 26 novembre 1997, page 6218

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 18 novembre 1997