



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

A 51

Question orale n° 117

Texte de la question

M. Alain Moyne-Bressand appelle 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, au sujet de l'achèvement des deux tronçons manquants de l'A 51 Grenoble-Sisteron et de l'A 48 Ambérieu-Bourgoin-Jallieu, tronçons autoroutiers qui attendent d'être finalisés depuis près de vingt ans. Ces deux tronçons manquants sont stratégiques, tant en termes d'aménagement du territoire que de développement économique. Rappelons aussi qu'ils ont été programmés comme un dédoublement de l'autoroute A 7. Ils sont également conformes au Grenelle de l'environnement dont l'article 10 prévoit que tout ouvrage commencé doit être terminé, et ce dans les meilleurs délais. Le 26 janvier 2012, François Hollande, alors en campagne électorale, déclarait dans le *Dauphiné Libéré* : « Il faut terminer celles (les autoroutes) qui sont engagées. Si ces infrastructures sont indispensables pour la sécurité, si elles correspondent à un projet de désenclavement, et si elles sont tournées vers l'Europe, j'y suis favorable ». Par ailleurs, plusieurs présidents de conseils généraux, dont Monsieur André Vallini, pour l'Isère, ont annoncé que le projet du tronçon de l'A 51 peut être réalisé avec des fonds privés, sans aucun recours à des fonds publics. Ainsi, il souhaiterait connaître sa position sur cette question et savoir, étant donné que toutes les conditions posées par le désormais Président Hollande sont réalisées, si nous pouvons compter sur le Gouvernement pour que les promesses électorales soient tenues, et que sa région voit enfin la finalisation de ces ouvrages.

Texte de la réponse

ACHÈVEMENT DES TRONÇONS DES AUTOROUTES A 48 ET A 51

M. le président. La parole est à M. Alain Moyne-Bressand, pour exposer sa question, n° 117, relative à l'achèvement des tronçons des autoroutes A 48 et A 51.

M. Alain Moyne-Bressand. Ma question porte sur l'achèvement du tronçon manquant de l'A 51, Grenoble-Sisteron, et celui de l'A 48, Ambérieu-Bourgoin-Jallieu, tronçons autoroutiers qui attendent d'être terminés depuis près de vingt ans. Ces deux tronçons manquants sont stratégiques, tant en termes d'aménagement du territoire que de développement économique ; pour rappel, ils ont été programmés à l'origine comme un doublement de l'A 7.

Ils sont conformes au Grenelle de l'environnement, dont l'article 10 prévoit que " tout ouvrage commencé doit être terminé, et ce dans les meilleurs délais ". En outre, le 26 janvier 2012, François Hollande, alors en campagne électorale, déclarait dans *Le Dauphiné Libéré* : " Il faut terminer les [autoroutes] qui sont engagées. Si ces infrastructures sont indispensables pour la sécurité, si elles correspondent à un projet de désenclavement, et si elles sont tournées vers l'Europe, j'y suis favorable ".

Par ailleurs, plusieurs présidents de conseils généraux, que vous avez reçus, dont M. André Vallini pour l'Isère, ont annoncé que le projet du tronçon de l'A 51 pouvait être réalisé avec des fonds privés, sans aucun recours à des fonds publics. Quelle est votre position sur cette question ? Pouvons-nous compter sur le soutien du Gouvernement pour que les promesses électorales soient tenues et que notre région voie la finalisation de ces ouvrages, étant donné que toutes les conditions posées par le président Hollande sont réalisées ?

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

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Il ne s'agit pas, monsieur Moyne-Bressand, de promesses électorales mais, comme vous l'avez souligné, d'un constat de carence qui dure depuis des années et dont votre région pâtit. Vous dites qu'il conviendrait de terminer ce qui a été commencé, mais on ne peut rendre le Président de la République responsable de ce qui n'était alors que le constat d'une absence de suivi d'une politique des infrastructures de transports, telle qu'elle a été menée jusqu'à présent.

Qu'il s'agisse du contournement de Montpellier ou de la L 2 à Marseille, nous sommes en train d'expertiser et de réaliser un certain nombre d'infrastructures qui n'ont pas été achevées. Il est en effet insupportable pour nos concitoyens de voir un peu partout sur le territoire de notre pays ici un viaduc, là un rond-point, là encore une déviation qui ne mène nulle part, à cause du morcellement et du découpage des projets.

Vous citez, suite à M. Castaner, les difficultés relatives à l'A 51. Comme je l'ai déjà précisé, il existe un certain nombre de *scenarii*, mais le coût envisagé est loin d'être minime : 2,5 milliards d'euros pour l'A 51 et un peu plus de 1 milliard d'euros pour l'A 48 - ce ne sont ni des petites sommes, ni des petits chantiers. Il faut donc que nous puissions examiner le plus pragmatiquement possible les conditions de réalisation des désenclavements, dans le cadre d'un schéma global d'aménagement, ainsi que la sécurité nécessaire de solutions proposées parfois un peu trop rapidement.

Nous devons nous entourer de toutes les garanties juridiques, notamment relativement aux adossements. Le Gouvernement est prêt pour les plans de relance, si les concessionnaires autoroutiers sont en capacité de nous dire quels sont les tronçons qui peuvent faire l'objet d'un adossement et relancer ainsi des programmes d'investissement d'avenir - le président a d'ailleurs présidé un comité interministériel à ce sujet.

Les projets qui peuvent déjà être validés, comme celui du tunnel de Toulon, doivent l'être en toute responsabilité. Je suis en discussion depuis des mois désormais avec les concessionnaires autoroutiers et j'aimerais que la volonté qu'ils affichent médiatiquement se traduise par un acte de confiance entre eux et l'État, pour que l'on puisse examiner l'ensemble de ces projets. Si la solution de l'adossement, n'était pas juridiquement la bonne solution, pour des raisons de concurrence européenne, il faudrait s'intéresser à différentes possibilités, y compris celle d'une mobilisation des financements publics, qui serait alors la seule solution envisageable.

Différents dispositifs sont envisageables : cet après-midi, je serai au Sénat pour débattre de l'écotaxe poids lourds, et il faudra aussi regarder quels sont les moyens dont disposent les collectivités pour accompagner ce type de projets. Ce tronçon manquant mérite un vrai travail de fond car il répond certainement à une attente locale. Je souhaite aborder ce projet lourd de plusieurs milliards avec pragmatisme, avec le souci de la sécurité financière et juridique.

M. le président. La parole est à M. Alain Moyne-Bressand.

M. Alain Moyne-Bressand. Je rappelle qu'en 1997 l'enquête d'utilité publique avait été engagée et que, après le changement politique que nous savons, tout le projet est tombé à l'eau. Depuis, rien ne s'est fait, et les élus concernés l'ont regretté. J'ai écouté avec beaucoup d'attention, monsieur le ministre, ce que vous venez de dire concernant ce projet important financièrement mais aussi pour notre région. Je souhaite que l'optimisme du président du conseil régional et des présidents des conseils généraux ne retombe pas et que l'on puisse y voir plus clair. Je vous en remercie à l'avance.

Données clés

Auteur : [M. Alain Moyne-Bressand](#)

Circonscription : Isère (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 117

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 janvier 2013](#), page 653

Réponse publiée au JO le : [30 janvier 2013](#), page 431

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [22 janvier 2013](#)