



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 51

Question orale n° 1057

Texte de la question

M. Patrick Ollier appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le choix du tracé de l'autoroute A 51 dans le département des Hautes-Alpes. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quand le Gouvernement prendra sa décision.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Patrick Ollier a présenté une question, n° 1057, ainsi rédigée:

«M. Patrick Ollier appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le choix du tracé de l'autoroute A 51 dans le département des Hautes-Alpes. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quand le Gouvernement prendra sa décision.»

La parole est à M. Patrick Ollier, pour exposer sa question.

M. Patrick Ollier. Ma question concerne le projet d'autoroute A 51 entre Sisteron et Grenoble.

Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, en 1997, une de vos premières décisions a été d'arrêter l'enquête publique, qui venait d'être décidée par votre prédécesseur, sur le tracé concernant l'est de Gap et le Champsaur, pour le prolongement de cette autoroute. Par cet acte, vous avez bloqué toute décision et remis en cause l'avis unanime des élus, socio-professionnels et habitants des Hautes-Alpes qui, au bout de dix ans, avaient l'espoir de voir cette autoroute s'achever.

Cédant à la pression des groupes écologistes, vous avez souhaité engager une nouvelle concertation. Mais, au bout de dix ans, après que sept ministres aient décidé et que M. Bernard Pons ait pris définitivement la décision de prolonger l'autoroute en passant par l'est de Gap et le Champsaur, cette nouvelle concertation remet en cause ce travail et fait perdre un temps considérable au département des Hautes-Alpes.

J'avais proposé, à l'époque, la réalisation d'une autoroute de montagne, à l'instar de ce qui se fait en Suisse ou en Italie, avec des ouvrages moins importants et une vitesse limitée à 110 kilomètres à l'heure sur une vingtaine de kilomètres. Cette proposition, respectueuse de l'environnement, avait été adoptée. Aujourd'hui, tout est remis en cause.

Le choix du gouvernement précédent fait toujours l'unanimité. Le conseil général des Hautes-Alpes et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - qui vient de délibérer - sont favorables au tracé par l'est de Gap et le Champsaur, tout comme le conseil municipal de Gap. Enfin, le journal régional, Le Dauphiné libéré, a lancé une grande enquête populaire pour savoir ce que pensaient les Haut-Alpins. Il s'avère, monsieur le ministre, que 10 000 d'entre eux ont répondu qu'ils souhaitaient voir l'autoroute passer par l'est de Gap et le Champsaur. Dix mille réponses, pour un département qui comporte à peine 100 000 habitants, c'est considérable; et c'est réellement un sondage in situ.

M. Michel Bouvard. En effet !

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, vous nous opposez aujourd'hui un argument basé sur le coût des tracés. Mais si l'on prend en compte les économies que permet un tracé et les surcoûts qu'entraîne l'autre, on arrive, grosso modo, au même montant.

M. Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas tout à fait !

M. Patrick Ollier. On peut le démontrer.

On nous oppose aussi la thèse de l'environnement. Mais créer une autoroute dans un site vierge comme Lus-la-Croix-Haute est-il réellement une action positive en faveur de l'environnement ? On peut s'interroger.

Monsieur le ministre, si l'on veut désenclaver un des seuls départements qui ne dispose pas d'autoroute pour conduire son activité économique, il est nécessaire de trancher très rapidement à propos du passage de l'A 51 par l'est de Gap et le Champsaur. D'autant qu'en 2006 les jeux Olympiques d'hiver auront lieu en Italie et qu'il nous faudra une autoroute passant au-dessus de l'est de Gap vers la Bâtie-Neuve, afin de contenir les flux importants de véhicules vers l'Italie.

Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur les problèmes posés par le passage des poids lourds - notamment dans le nord du département. Vous vous y attachez et faites preuve de beaucoup d'efficacité, ce dont je vous remercie, et vous devez connaître mieux que quiconque les difficultés que nous rencontrons.

Plaçons-nous enfin du point de vue de l'aménagement du territoire et de l'économie touristique. Le département des Hautes-Alpes, avec ses 200 000 lits de stations de sport d'hiver et d'été, attend que l'autoroute permette aux skieurs ou aux amoureux de la montagne de venir aussi facilement dans les Hautes-Alpes qu'en Isère ou en Savoie. Même si mon ami Bouvard, en tant que Savoyard, peut comprendre ce dernier choix...

M. Michel Bouvard. Oui. (Sourires.)

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, vous avez les moyens de décider. Vous avez dit que la concertation s'achèverait dans les jours qui viennent. Votre bon sens est connu et reconnu.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est vrai, ça ! (Sourires.)

M. Patrick Ollier. Nous attendons que vous fassiez, avec le courage qui est le vôtre, le choix qui s'impose: celui du seul tracé efficace, qui passe par l'est de Gap et du Champsaur.

Mme la présidente. 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 eu raison de faire remarquer que sept ministres, avant moi, s'étaient prononcés pour la réalisation de cet axe. Je regrette que cela n'ait pas été fait avant, car cela m'aurait dispensé de gérer un tel problème...

(Sourires.)

M. Patrick Ollier. Moi aussi !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vous remercie d'avoir souligné mon bon sens, mon courage et ma détermination.

A la suite du rapport Brossier sur les transports terrestres dans les Alpes, j'ai demandé que les études de la liaison Grenoble-Sisteron soient approfondies en ce qui concerne les tracés par Lus-la-Croix-Haute. Et ce afin de pouvoir présenter à la concertation une vraie comparaison avec le tracé déjà défini et passant par l'est de Gap.

Ces études ont permis de lancer en novembre 1999, sous l'égide du préfet de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur, une large concertation avec l'ensemble des acteurs concernés par l'A 51 dans les départements des Hautes-Alpes, de l'Isère, de la Drôme et des Alpes-de-Haute-Provence, concertation portant sur l'ensemble des solutions envisagées: tracé par l'est de Gap et tracés passant par le col de la Croix-Haute.

Cette concertation vient de s'achever. Déjà, des collectivités se sont prononcées.

Le bilan de cette concertation est en cours d'établissement par le préfet de région. Ce dernier doit me remettre cette semaine une synthèse.

Vous comprendrez que je ne puisse vous faire part de ma décision concernant l'A 51, car je souhaite prendre attentivement connaissance de tous les avis.

La décision du Gouvernement, confirmant la nécessité de procéder à cet aménagement, choisissant le tracé à retenir et les modalités administratives et financières à mettre en oeuvre, sera prise en cohérence avec le calendrier des futurs schémas de service, soit avant l'été 2000.

D'après les éléments dont je dispose, je remarque des différences de coût non négligeables, de l'ordre du milliard ! Mais il conviendra d'en discuter. En tout état de cause, la décision sera prise. Je suis convaincu de la nécessité de réaliser cette liaison.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Ollier.

M. Patrick Ollier. Merci, monsieur le ministre, d'avoir clarifié les choses et d'avoir fixé le calendrier. Tant mieux si une décision intervient d'ici à l'été. Mais je voudrais avoir l'assurance que l'on tiendra compte, dans la présentation du dossier, de tous les éléments, car le milliard de francs auquel vous faites allusion - je suis prêt à vous rencontrer pour vous en parler - est, passez-moi l'expression, un milliard «virtuel». Si l'on tient compte de

tous les travaux à entreprendre pour passer par l'est de Gap et le Champsaur sans tenir compte des économies envisageables - un boyau sur deux pour un tunnel, des virages moins longs et plus serrés, rendus possibles par la réduction de la vitesse - le coût sera élevé. Et si on oublie, dans le tracé passant par Lus-la Croix-Haute, tous les barreaux qu'il faudra réaliser pour relier Gap, le coût des travaux sera forcément moindre. Monsieur le ministre, j'aimerais que l'on compare ce qui est comparable. Je suis convaincu que si on le faisait, les coûts auxquels on aboutirait seraient équivalents.

Cela dit, le choix ne doit pas se faire en fonction du coût mais en fonction de l'intérêt que représente, pour le département, un désenclavement et la réalisation rapide du doublement de l'A 7.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Effectivement, il convient de prendre en considération tous les éléments, à commencer par l'intérêt général. Mais on ne peut pas ignorer le coût des travaux, qui entraînera un financement public, la règle n'étant plus celle de l'adossement. Ce financement public se fera en partenariat, avec les collectivités territoriales impliquées.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Ollier](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1057

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 mars 2000, page 1528

Réponse publiée le : 15 mars 2000, page 1834

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 13 mars 2000