



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## contrats de plan Etat-régions

Question orale n° 1104

### Texte de la question

M. Léonce Deprez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessité de la prise en compte du financement des travaux de prolongement de l'échangeur de l'autoroute A 16 dans la première tranche du contrat de plan Etat-région Nord Pas-de-Calais 2000-2006. Il s'agit du projet dit « du pont vert » et de la réalisation de la partie finale de la RN 39 indispensables pour l'aménagement du territoire et le développement de l'économie touristique de la Côte d'Opale. Il attire également son attention sur l'importance de l'électrification de la ligne de chemin de fer Amiens-Boulogne dite du « littoral ». Cette voie est un élément structurant du nord de la France en raison de l'ouverture qu'elle offre en direction de l'Angleterre, de sa position stratégique dans le cadre d'un contournement des métropoles lilloise et parisienne, notamment, en matière de flux est-ouest, via son prolongement naturel Amiens-Laon-Reims. Il lui demande si ces travaux ont été pris en compte dans le contrat de plan Etat-région Picardie et celui du Nord Pas-de-Calais 2000-2006.

### Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Léonce Deprez a présenté une question, n° 1104, ainsi rédigée:

«M. Léonce Deprez appelle l'attention de M. le président de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessité de la prise en compte du financement des travaux de prolongement de l'échangeur de l'autoroute A 16 dans la première tranche du contrat de plan Etat-région Nord - Pas-de-Calais 2000-2006. Il s'agit du projet dit «du pont vert» et de la réalisation de la partie finale de la RN 39 indispensables pour l'aménagement du territoire et le développement de l'économie touristique de la Côte d'Opale. Il attire également son attention sur l'importance de l'électrification de la ligne de chemin de fer Amiens-Boulogne dite du «littoral». Cette voie est un élément structurant du nord de la France en raison de l'ouverture qu'elle offre en direction de l'Angleterre, de sa position stratégique dans le cadre d'un contournement des métropoles lilloise et parisienne, notamment, en matière de flux, via son prolongement naturel Amiens-Laon-Reims. Il lui demande si ces travaux ont été pris en compte dans le contrat de plan Etat-région Picardie et celui du Nord - Pas-de-Calais 2000-2006.»

La parole est à M. Léonce Deprez, pour exposer sa question.

M. Léonce Deprez. Monsieur le ministre, depuis dix ans, et même plus, je me bats pour l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires de Paris vers le littoral picard et le Nord - Pas-de-Calais. Comme vous, j'utilise la carte de France émanant de la DATAR et du ministère de l'équipement, et le «V» de la victoire que nous devons y tracer pour dynamiser le nord de la France impose une branche à gauche et pas seulement à droite, pour permettre les liaisons routières et ferroviaires en direction de la Grande-Bretagne et du nord-ouest de l'Europe. C'est dans le dessein de réaliser cette branche gauche que je m'attache à oeuvrer, avec d'autres collègues et, je l'espère, avec votre soutien continu depuis quelques années.

Nous avons donc abouti à l'A 16, qui est vitale pour la région picarde et le Nord - Pas-de-Calais littoral.

Sur le plan routier, le but est pratiquement atteint, mais il est nécessaire de prolonger l'A 16 par la réalisation du «pont vert» et celle de la partie finale de la RN 39, qui doivent permettre d'améliorer l'accès aux stations du littoral.

Toutefois, en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, nous piétons, monsieur le ministre. Voici dix ans que

je multiplie les démarches, questions écrites à l'appui, pour que la voie ferrée Amiens-Boulogne soit modernisée et électrifiée. A cet égard, j'estime que, dans le cadre du contrat de plan Etat-région, le ministère, la région Picardie et, dans un deuxième temps, la région Nord - Pas-de-Calais ont fait leur devoir en inscrivant parmi leurs projets la modernisation et l'électrification de la voie ferrée en question.

Ma question est claire: êtes-vous déterminé, monsieur le ministre, à inscrire dès maintenant les crédits nécessaires pour moderniser et électrifier la voie ferrée, réalisation qui doit d'ailleurs s'insérer dans le schéma européen de développement du fret ferroviaire ? C'est dire que vous avez plusieurs raisons de soutenir ce projet. Etes-vous prêt à engager les travaux avec les crédits nécessaires, compte tenu de l'aspect très structurant de ces travaux et du fait que la modernisation et l'électrification de la voie ferrée Amiens-Boulogne menant jusqu'au tunnel sous la Manche permettrait d'assurer l'équilibre du développement économique du nord de la France ?

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, j'ai remarqué avec intérêt que, en évoquant le «V» de la victoire, vous avez insisté sur l'importance de la branche de gauche. (Sourires.)

Le projet de liaison de l'autoroute A 16 - rive gauche de la Canche, qui comprend le projet dit «du pont vert» et la réalisation d'une voie nouvelle doublant la route nationale 39 actuelle, a fait l'objet d'études financées au titre du XIe Plan pour un montant global de 4,785 millions de francs. Je constate qu'il vous tient à coeur puisque vous m'avez déjà interrogé à plusieurs reprises sur ce sujet.

La réalisation de cette opération, d'un coût de 155 millions de francs, relève à présent des conditions de mise en oeuvre du contrat de plan entre l'Etat et la région Nord - Pas-de-Calais pour la période 2000-2006, contrat qui a été signé le 21 juillet dernier.

Comme le précise explicitement le contrat, l'accord et la participation financière du conseil général du Pas-de-Calais et des communes concernées par ce projet, mais non signataires du contrat, restent encore à confirmer. La date de démarrage et le rythme d'avancement du projet seront examinés entre les différents cofinanceurs.

En ce qui concerne la modernisation de la ligne ferroviaire dite «du littoral» entre Amiens et Boulogne, sur laquelle vous avez beaucoup insisté, le contrat de plan signé entre l'Etat et la région Picardie pour la période 2000-2006 a prévu une première tranche d'investissements d'un montant de 173 millions de francs, afin de permettre le développement du trafic sur la section Amiens-Abbeville.

Par ailleurs, une étude récente a mis en évidence le potentiel de l'axe Dunkerque-Calais-Amiens en tant qu'axe alternatif à l'artère Nord-Est pour l'acheminement du trafic de fret.

La poursuite de la modernisation de la ligne Amiens-Boulogne pourra donc être envisagée dans ce cadre et en cohérence avec la modernisation progressive de l'itinéraire de grand contournement du bassin parisien par Rouen-Amiens-Reims-Châlons, sur lequel des aménagements sont d'ores et déjà prévus dans le cadre des contrats de plan 2000-2006.

Cette modernisation s'inscrit, comme vous le souhaitez, monsieur le député, dans l'objectif du Gouvernement, objectif qui vise à rompre avec la politique ferroviaire antérieure, ce qu'il fait en consacrant 120 milliards de francs en dix ans aux investissements ferroviaires à réaliser, pas seulement sur les lignes à grande vitesse, mais aussi sur les lignes classiques, qu'il s'agisse d'ailleurs du fret ou du transport de voyageurs.

Je signale au passage que, dans les contrats de plan qui viennent d'être signés, il est prévu d'attribuer dix fois plus de moyens au mode ferroviaire que dans les précédents contrats de plan. C'est donc un effort sans précédent. Je suis conscient qu'il faut le mener jusqu'à son terme et qu'il faudra sûrement le développer au niveau européen.

Sur ce dernier point, il convient de savoir que les quinze ministres des transports ont accepté à l'unanimité ma proposition tendant à créer un véritable réseau ferré de fret européen destiné à mettre sur le rail de la marchandise qui, aujourd'hui, va trop souvent alimenter le nombre croissant des poids lourds. Toutefois, cette question n'est pas réglée car le Parlement européen vient d'adopter des amendements qui risquent de mettre en cause l'accord des quinze ministres européens. Une réunion de conciliation est donc prévue le 11 octobre prochain, réunion à laquelle je participerai en tant que président du conseil des ministres des transports. Cela dit, vous avez eu raison de souligner la dimension européenne du développement du trafic ferroviaire.

Tout cela permettra de rattraper les retards accumulés au fil des ans et d'inscrire la politique de déplacement et de transport des marchandises dans le cadre d'un nouvel objectif tourné vers la complémentarité et la recherche

d'un équilibre entre les différents modes.

Mme la présidente. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions importantes que vous venez d'apporter.

J'insiste sur le fait que vous avez un rôle essentiel à jouer. D'abord, au niveau européen, il y a, comme vous venez de le dire, une chance historique à saisir. Ensuite, pour ce qui est de ces deux régions qui ont signé des contrats de plan, l'une ne doit pas être en retard par rapport à l'autre: pour cela, il faut donc que les efforts soient coordonnés et que l'attribution des crédits entre la Picardie et le Nord - Pas-de-Calais aille dans le sens des projets élaborés par votre ministère.

## Données clés

**Auteur :** [M. Léonce Deprez](#)

**Circonscription :** Pas-de-Calais (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1104

**Rubrique :** Aménagement du territoire

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 8 mai 2000, page 2768

**Réponse publiée le :** 4 octobre 2000, page 6309

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 8 mai 2000