



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RN 49

Question orale n° 123

Texte de la question

M. Eric Doligé souhaite que M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement l'éclaire sur la politique actuellement menée par le Gouvernement en matière d'équipement et plus particulièrement en matière d'infrastructures routières. Dans le département du Loiret, deux dossiers importants demeurent aujourd'hui bloqués : l'aménagement de la route nationale 60 qui est une voie dangereuse et encombrée ; le projet d'autoroute A 19 qui fait l'objet d'une enquête publique pourtant favorable. Pour ce qui concerne la RN 60 le projet d'aménagement en deux fois deux voies a fait l'objet d'une décision ministérielle du 14 novembre 1979. Or dix-huit ans après, la déviation de Bellegarde à Saint-Maurice-sur-Fessard n'est toujours pas réalisée. Inscrite au contrat de Plan Etat-région 1994-1998 pour un montant de 260 millions de francs, cette opération aurait dû être terminée fin 1998. A ce jour, seulement 29 millions de francs ont été engagés et les prévisions pour 1998 sont de 54 millions de francs, soit à peine 17 % de l'opération désormais évaluée à 310 millions de francs. Tous les acteurs économiques et publics souhaitent voir un Etat qui respecte ses engagements financiers. Au rythme actuel des participations de l'Etat, il faudra dix ans pour achever le projet. Les collectivités territoriales sont prêtes à avancer à l'Etat 90 millions de francs par an, soit le triple de leur participation annuelle afin de voir réaliser le projet dans les meilleurs délais, c'est-à-dire d'ici à trois ans. Une convention de maîtrise d'ouvrage doit être signée avec la direction départementale de l'équipement du Loiret en vue d'établir les plans de financements et les modalités de remboursement des avances par l'Etat. Aussi lui demande-t-il que l'Etat s'engage à accorder aux collectivités la récupération de la taxe sur la valeur ajoutée sur les avances faites dans le cadre de cette convention.

Texte de la réponse

M. le président. M. Eric Doligé a présenté une question, n° 123, ainsi rédigée:

«M. Eric Doligé souhaite que M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement l'éclaire sur la politique actuellement menée par le Gouvernement en matière d'équipement, et plus particulièrement en matière d'infrastructures routières. Dans le département du Loiret, deux dossiers importants demeurent aujourd'hui bloqués: l'aménagement de la RN 60, qui est une voie dangereuse et encombrée; le projet d'autoroute A 19, qui a fait l'objet d'une enquête publique pourtant favorable. Pour ce qui concerne la RN 60, le projet d'aménagement en deux fois deux voies a fait l'objet d'une décision ministérielle du 14 novembre 1979. Or, dix-huit ans après, la déviation de Bellegarde à Saint-Maurice-sur-Fessard n'est toujours pas réalisée. Inscrite au contrat de plan Etat-région 1994-1998 pour un montant de 260 millions de francs, cette opération aurait dû être terminée fin 1998. A ce jour, seulement 29 millions de francs ont été engagés et les prévisions pour 1998 sont de 54 millions de francs, soit à peine 17 % de l'opération, désormais évaluée à 310 millions de francs. Tous les acteurs économiques et publics souhaitent voir un Etat qui respecte ses engagements financiers. Au rythme actuel des participations de l'Etat, il faudra dix ans pour achever le projet. Les collectivités territoriales sont prêtes à avancer à l'Etat 90 millions de francs par an, soit le triple de leur participation annuelle afin de voir réaliser le projet dans les meilleurs délais, c'est-à-dire d'ici à trois ans. Une convention de maîtrise d'ouvrage doit être signée avec la direction départementale de l'équipement du Loiret en vue d'établir les plans de financement et

les modalités de remboursement des avances par l'Etat. Aussi lui demande-t-il que l'Etat s'engage à accorder aux collectivités la récupération de la taxe sur la valeur ajoutée sur les avances faites dans le cadre de cette convention.»

La parole est à M. Eric Doligé, pour exposer sa question.

M. Eric Doligé. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, ma question prolongera celle de M. Leroy puisqu'elle va un peu dans le même sens. Je souhaiterais que vous puissiez m'éclairer sur la politique actuellement menée par le Gouvernement en matière d'équipement et plus particulièrement en matière d'infrastructures routières.

Dans le département du Loiret, deux dossiers importants demeurent aujourd'hui bloqués: l'aménagement de la route nationale 60, qui est une voie dangereuse et encombrée, et le projet d'autoroute A 19, qui a fait l'objet d'une enquête publique très favorable.

Pour ce qui concerne la RN 60, le projet d'aménagement en deux fois deux voies a fait l'objet d'une décision ministérielle du 14 novembre 1979 - je dis bien novembre 1979. Or, dix-huit ans après, la déviation de Bellegarde à Saint-Maurice-sur-Fessard n'est toujours pas réalisée. Inscrite au contrat de plan Etat-région 1994-1998 pour un montant de 260 millions de francs, cette opération aurait dû être terminée fin 1998. A ce jour, seulement 29 millions de francs ont été engagés et les prévisions pour 1998 sont de 54 millions de francs, soit à peine 17 % de l'opération, désormais évaluée à 310 millions de francs.

Par conséquent, si vous me promettez, comme à M. Leroy, de réaliser cette opération dans le prochain Plan, je crains, puisque ça fait déjà vingt ans que ça dure, qu'on en reprenne pour vingt ans. Et les jeunes de quinze ans qui nous regardent depuis les tribunes du public auront peut-être la chance de voir certaines opérations réalisées lorsqu'ils en auront quarante.

Tous les acteurs économiques et publiques souhaitent voir un Etat heureux de respecter ses engagements financiers. Au rythme actuel des participations de l'Etat, il faudra dix ans pour achever le projet ! D'ailleurs, dans votre réponse à une question posée dans le cadre des questions au Gouvernement, vous parliez même, monsieur le ministre, de siècles à propos de certaines réalisations.

Les collectivités territoriales sont prêtes à avancer à l'Etat 90 millions de francs par an, soit le triple de leur participation annuelle, afin de voir réaliser le projet dans les meilleurs délais, c'est-à-dire d'ici à trois ans.

Une convention de maîtrise d'ouvrage doit être signée avec la direction départementale de l'équipement du Loiret en vue d'établir les plans de financement et les modalités de remboursement des avances par l'Etat.

Je souhaite que l'Etat s'engage rapidement dans cette direction et accorde aux collectivités la récupération de la taxe sur la valeur ajoutée sur les avances faites dans le cadre de cette convention, ce qui serait conforme à la déontologie financière.

En ce qui concerne le barreau autoroutier Courtenay-Artenay, l'A 19, l'Etat s'était clairement engagé à sa réalisation, étant conscient qu'il répondait à une nécessité économique, environnementale et de sécurité.

L'enquête publique ayant rendu un avis favorable au projet, les collectivités locales attendaient la déclaration d'utilité publique avant la fin 1997. La société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, la SAPRR, devait se voir confier la concession par avenant à sa convention de concession avant le 31 décembre 1997 comme l'autorisait la Commission européenne. Or il semblerait que le Gouvernement revienne sur ses engagements et préfère lancer un nouvel appel d'offres. L'explication éventuelle d'une obligation liée aux procédures européennes n'est pas recevable, puisque la Commission européenne a permis à l'Etat français de régulariser avant le 31 décembre 1997 les «coups partis».

Qu'en est-il, monsieur le ministre ? Si tel est le cas, quel est le calendrier prévu ?

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 évoqué un retard de dix-huit ans. Je vous rappelle que nous ne sommes là que depuis sept mois.

M. Pierre Lellouche. Depuis 1981 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Sur ces questions, nous essayons de voir comment nous pouvons, de manière efficace et responsable, assurer des réalisations et leurs financements. Pour notre part, nous ne nous contentons pas de procès d'intention, de discours à la veille d'élections ! J'en viens à la question.

La déviation à deux voies de la route nationale 60 entre Bellegarde et Saint-Maurice-sur-Fessard, dont le coût s'élève à 310 millions de francs, a été déclarée d'utilité publique le 28 décembre 1994 - et non 1981, monsieur Lellouche.

Une somme de 260 millions de francs est inscrite pour cette opération au contrat de Plan, financée à parts égales par l'Etat, la région Centre et le département du Loiret. Sur ce montant, 142 millions de francs d'autorisations de programme devraient être mis en place à la fin de l'année 1998, ce qui représente environ 54 % d'avancement de l'opération.

Puisque vous avez fait le lien avec la question précédente posée par M. Leroy, vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le député, que le précédent gouvernement avait décidé de prolonger d'un an la durée d'exécution des contrats de Plan - et ce n'était pas en 1981.

Cet état d'avancement, qui peut vous apparaître faible, s'explique pour partie par la priorité donnée au début du contrat de Plan aux opérations qui étaient bien avancées, notamment la construction de l'autoroute A 85 Langeais-Tours en Indre-et-Loire, la déviation de Cherisy en Eure-et-Loir, et quelques autres encore.

Vous proposez une solution permettant d'accélérer la réalisation de cette opération, par le biais d'une avance par les collectivités de la part de l'Etat, avance qui serait remboursable par la suite. Cette suggestion ne peut être retenue, les règles de comptabilité publique de l'Etat n'autorisant pas cette forme de transaction budgétaire. En revanche, je suis ouvert à tout dialogue destiné à mettre au point des solutions éventuelles permettant d'accélérer cette opération.

S'agissant de l'autoroute A 19 Artenay-Courtenay, inscrite au schéma directeur autoroutier, la commission d'enquête a donné un avis favorable à ce projet. Des objections émises dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central sont en cours d'instruction. Le dossier devrait ensuite être rapidement transmis au Conseil d'Etat.

Pour ce qui concerne l'attribution de sa concession, vous pensiez que l'A 19 Artenay-Courtenay devait être intégrée dans la convention de concession de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, le SAPRR, avant le 31 décembre 1997. Cette date a été fixée à la suite d'un accord entre la Commission européenne et l'Etat français pour la régularisation des concessions attribuées avant le 22 juillet 1990, date d'entrée en vigueur d'une directive dite directive travaux.

L'A 19 Artenay-Courtenay ne fait pas partie des autoroutes concernées par cette procédure de régularisation. En effet, conformément à la procédure actuellement en vigueur, cette autoroute a fait l'objet d'une mise en publicité aux niveaux national et communautaire. La SAPRR, seule candidate, a remis une offre en janvier 1997. L'analyse de cette offre a mis en évidence que, compte tenu du coût du projet et du trafic prévisionnel, l'A 19 Artenay-Courtenay n'était pas rentable financièrement.

C'est donc dans le cadre plus général de la réforme du financement des routes et des autoroutes, en cours d'étude, à laquelle les parlementaires seront associés, que devront être examinées les modalités de réalisation du projet d'autoroute Artenay-Courtenay.

M. Xavier Deniau. La section Courtenay-Montargis doit être prévue ! Il y a des morts chaque mois !

M. le président. La parole est à M. Eric Doligé.

M. Eric Doligé. Je vous ai écouté avec beaucoup d'intérêt, monsieur le ministre, Je ne dirai pas, comme mon collègue Leroy, que je suis satisfait, dans la mesure où, si j'ai bien compris, on va repartir pour un tour s'agissant de l'autoroute A 19.

Lorsque l'on examine la carte des autoroutes en France, on s'aperçoit, c'est une évidence, qu'il y a un chaînon manquant s'agissant du grand contournement du bassin parisien. Aujourd'hui, pour traverser la France d'est en ouest, il manque quelques kilomètres entre Artenay et Courtenay - je vous rappelle que la liaison Sens-Artenay vient de s'ouvrir.

Votre réponse laisse entendre qu'on va relancer une procédure assez lourde, laquelle risque, à mon avis, de durer trop longtemps, avec toutes les conséquences négatives qui en découleront en matière de sécurité, de développement économique et d'emploi.

S'agissant de la RN 60, vous m'avez indiqué que la DUP avait été prononcée le 28 décembre 1994. Or cette opération avait été inscrite dès novembre 1979...

M. Pierre Lellouche. Et non en 1981 !

M. Eric Doligé. ... ce qui montre bien les délais de réaction en France.

De 1979 à 1998, on a partagé pas mal de choses, et pas de manière égale. Je pense que la responsabilité peut être recherchée partout.

Les chiffres cités m'inquiètent également. En 1994, lorsque nous avons prévu de lancer cette opération, elle était estimée à 260 millions de francs. Or, quatre ans plus tard, la DDE vient de réévaluer cette estimation en la portant à 310 millions, la part de l'Etat n'augmentant cependant pas. A ce rythme, quel sera le montant final des

travaux ? Cela montre bien qu'il y a une mauvaise gestion du dossier.

Par ailleurs, comme l'a dit Xavier Deniau, des problèmes dramatiques de sécurité se posent sur cette section routière, sans parler des autres problèmes liés à l'environnement et au développement économique. Par conséquent, il est plus que dangereux de continuer à attendre pour réaliser ce type d'opération, d'autant que nous proposons les financements nécessaires. Il ne faut pas que des difficultés de pure technique comptable entravent une telle réalisation. Les solutions existent. Elles ont été proposées.

Je souhaite que cette opération puisse être finalisée en cours du mois prochain et que la mise en oeuvre du doublement de la RN 60 puisse être lancée.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je vous ai indiqué que j'étais ouvert à tout dialogue destiné à rechercher une solution permettant d'accélérer la réalisation de ces travaux.

Mais, bien entendu, tout cela doit se faire dans le respect des règles et des lois. Vous ne pouvez pas imaginer un seul instant que je puisse y déroger. D'ailleurs, je ne pense pas que vous me le proposiez.

M. Eric Doligé. Ce n'est pas ce que je vous demande !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. S'agissant de la sécurité, le budget qui a été adopté, les décisions qui ont été prises dans toute une série de domaines et le projet de loi concernant les transporteurs routiers montrent que c'est une priorité du Gouvernement.

Par ailleurs, ce n'est pas à propos des routes et des autoroutes que j'ai parlé de réalisations qui demanderaient des siècles, mais à propos des lignes TGV. En effet, pour réaliser 2 300 kilomètres promis de lignes TGV, il faudrait 200 milliards de financements publics, alors que je ne dispose que de 500 millions. C'est en ce sens que j'ai dit qu'il faudrait quatre siècles.

Ma démarche en tant que membre d'un gouvernement ne consiste pas à faire des promesses que je ne pourrai tenir au mieux que dix-huit ans plus tard ou à faire des effets d'annonce !

Je préfère que, pour chaque question, on examine les moyens réels de financement, de réalisation et de phasage. Voilà quelle est la démarche !

Je puis vous l'assurer, quand je propose d'ouvrir le dialogue, d'engager la réflexion pour accélérer une opération, cela concerne aussi les questions de sécurité.

M. Xavier Deniau. Il faut faire quelque chose pour la section située entre Montargis et Courtenay !

Données clés

Auteur : [M. Éric Doligé](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 123

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 janvier 1998, page 245

Réponse publiée le : 21 janvier 1998, page 389

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 14 janvier 1998