



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RN 66

Question orale n° 505

Texte de la question

M. François Vannson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la poursuite de l'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang. En juin 2013, il avait fait référence aux négociations actuellement en cours en vue de la finalisation du volet mobilité des futurs CPER sur la période 2015-2020. Au vu des premières propositions des services de l'État, il apparaît que seules les études d'avant-projet seront inscrites au CPER ce qui renvoie la réalisation effective de ce tronçon à après 2020. Aussi, face à ce constat, et afin de ne pas perdre plus de temps et d'anticiper au mieux la sortie de ce projet, il apparaîtrait opportun de profiter de la période 2015-2020 consacrée aux études, pour envisager toutes les possibilités de montage financier, puis compléter les études en lançant certaines procédures administratives telles que celles liées à la faune et la flore, à la loi sur l'eau, ou aux acquisitions foncières. Ainsi, pourquoi ne pas envisager le lancement d'un mémoire d'évaluation préalable, comme le prévoit le récent décret du 23 décembre 2013 afin d'étudier la possibilité éventuelle de lancement du projet sous forme d'un contrat de partenariat public-privé ? Si le résultat de l'évaluation allait en ce sens, et que les collectivités locales apportaient leur soutien, ce nouveau montage financier pourrait permettre à la fois d'optimiser les chances de sortie du projet et également d'accélérer sa mise en service. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui faire part de l'état d'avancement des négociations du futur CPER (en précisant notamment quelles seraient les études financées par ce dernier) et de bien vouloir lui indiquer s'il entend profiter des cinq ans à venir pour évaluer d'autres possibilités de financement.

Texte de la réponse

POURSUITE DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN 66 ENTRE REMIREMONT ET LE COL DE BUSSANG

Mme la présidente. La parole est à M. François Vannson, pour exposer sa question, n° 505, relative à la Poursuite de l'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang.

M. François Vannson. Madame la présidente, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, et porte sur la poursuite de l'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang. En effet, la réalisation de cette liaison située sur l'axe Benelux-Bâle constitue un véritable enjeu pour la vallée de la Moselle, tant en termes de développement économique qu'en termes d'amélioration du cadre de vie des habitants et des territoires concernés. Le véritable enjeu préalable au lancement de ce projet, déclaré d'utilité publique au printemps dernier, réside dans son financement. En juin dernier, le ministre a fait référence aux négociations en cours en vue de la finalisation du volet mobilité des futurs contrats de projet État-région, les CPER, sur la période 2015-2020. Au vu des premières propositions des services de l'État, il apparaît que seules les études d'avant-projet seraient inscrites au CPER, ce qui renvoie la réalisation effective du tronçon après 2020.

Aussi, face à ce constat et afin de ne pas perdre plus de temps et d'anticiper au mieux la réalisation du projet, il

apparaîtrait opportun de profiter de la période 2015-2020, consacrée aux études, pour envisager toutes les possibilités de montages financiers, puis pour compléter lesdites études en lançant certaines procédures administratives – je pense à celles liées à la faune et la flore, à la loi sur l'eau ou encore aux acquisitions foncières.

Différents modes de financement peuvent être envisagés pour faire face au contexte budgétaire difficile que nous connaissons. Ainsi, pourquoi ne pas envisager le lancement d'un mémoire d'évaluation préalable, comme le prévoit le récent décret du 23 décembre dernier, afin d'étudier la possibilité éventuelle de lancement du projet sous forme d'un contrat de partenariat public-privé ? Si le résultat de l'évaluation allait dans ce sens et que les collectivités locales lui apportaient leur soutien, ce montage financier pourrait permettre à la fois d'optimiser les chances de sortie du projet et d'accélérer sa réalisation. Je ne présage pas de la pertinence d'un tel schéma en l'espèce, mais je pense qu'il serait opportun de profiter des années à venir pour maximiser les chances de finalisation de l'aménagement routier.

Aussi, je remercie le Gouvernement de bien vouloir nous faire part de l'état d'avancement des négociations du futur CPER, en précisant notamment quelles seraient les études financées par ce dernier, et de nous indiquer si le Gouvernement entend profiter des cinq ans à venir pour évaluer d'autres possibilités de financement tout en lançant dès à présent les procédures administratives nécessaires à la réalisation dudit projet.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

Mme Fleur Pellerin, *ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.* Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Frédéric Cuvillier.

L'aménagement de la RN 66, un axe important de desserte locale, de désenclavement et d'irrigation du Sud des départements des Vosges et du Haut-Rhin, se concentre aujourd'hui dans les Vosges sur le projet de déviation du Thillot. Comme vous le savez, le projet vient de franchir l'étape de la déclaration d'utilité publique, qui a été prononcée le 5 juin 2013. Aujourd'hui, la question principale est celle du financement car son coût est estimé à 165 millions d'euros. Pour donner un ordre de grandeur, ce montant est l'équivalent de celui du programme de modernisation des itinéraires routiers – le PDMI – de l'ensemble de la région lorraine pour la période 2009-2014. Pour rappel, le projet de déviation du Thillot n'avait d'ailleurs pas été inscrit à ce PDMI.

Aujourd'hui, les études de conception détaillées sont engagées. Le projet intégrant un tunnel et quatre viaducs en zone de moyenne montagne, celles-ci seront lourdes, avec de nombreuses mesures sur le terrain, et prendront donc un certain temps. Il est ainsi difficilement envisageable d'engager les premiers travaux avant 2020. Le prochain CPER, qui couvrira la période de 2014 à 2020, devra être mis à profit pour avancer le plus rapidement possible sur les procédures obligatoires car celles-ci sont, vous le savez, un préalable à l'engagement des travaux. Tel est le sens des propositions faites aujourd'hui par le préfet de région. Elles feront, dans les prochains mois, l'objet d'une décision de la part du Gouvernement, dans le cadre de la conclusion du CPER de la région Lorraine.

Vous demandez que soit étudiée dès maintenant la possibilité d'un financement du projet par un contrat de partenariat public-privé. Ce dernier permettrait peut-être d'accélérer la mise en place du projet du fait d'un préfinancement apporté par le partenaire privé, mais ce serait sans doute au prix d'un surcoût substantiel pour la collectivité par rapport à une réalisation sur crédits budgétaires, compte tenu notamment des intérêts capitalisés à verser. Il ne semble donc pas que les conditions soient remplies pour engager l'étude que vous évoquez. Il paraît plus sage de poursuivre la démarche engagée d'un financement sur crédits budgétaires de cette opération.

Mme la présidente. La parole est à M. François Vannson.

M. François Vannson. Je vous remercie, madame la ministre, pour cette réponse, mais je voudrais une

nouvelle fois appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de cet investissement routier pour les populations concernées évidemment, mais aussi pour tout le tissu économique local. C'est une vallée qui souffre, une vallée qui comporte un certain nombre d'entreprises conduites à effectuer des transports et à exporter : le projet est donc économiquement vital pour l'avenir de notre montagne.

Il conviendrait tout de même d'étudier sereinement la proposition que je viens de faire, c'est-à-dire l'éventualité d'un partenariat public-privé. On pourrait à cet égard en évaluer les coûts car il n'est pas sûr que ceux-ci seraient supérieurs à un financement public : d'autres projets ont été financés ainsi sans pour autant susciter de surcoûts. Je souhaite donc que les services de l'État, notamment le ministère, se penchent sérieusement sur ma proposition pour qu'ensuite chacun, en fonction de ses responsabilités, puisse prendre la meilleure décision possible.

Données clés

Auteur : [M. François Vannson](#)

Circonscription : Vosges (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 505

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 janvier 2014](#), page 547

Réponse publiée au JO le : [31 janvier 2014](#), page 1183

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [21 janvier 2014](#)