



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RN 85

Question orale n° 983

Texte de la question

Mme Marie-Noëlle Battistel attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le désenclavement des Hautes-Alpes et du sud de l'Isère. Zones de vie et de transit, le sud du département de l'Isère et les Hautes-Alpes souffrent depuis de nombreuses années d'un enclavement préjudiciable à leurs habitants et au développement économique. Aussi elle souhaite savoir quelles mesures peuvent être prises par le Gouvernement pour l'aménagement et la sécurisation de la RN 85.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT DES HAUTES-ALPES ET DU SUD ISÈRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour exposer sa question, n° 983, relative au désenclavement des Hautes-Alpes et du Sud Isère.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur le désenclavement routier des Hautes-Alpes et du sud de l'Isère et sur l'état de de la RN 85 et de la D 1075.

Le sud du département de l'Isère et les Hautes-Alpes sont des zones de vie, d'activité et de transit qui souffrent depuis de nombreuses années d'un enclavement préjudiciable au quotidien de leurs habitants et au développement économique. Colonne vertébrale de ce territoire et élément de cohésion du massif alpin entre Gap et Grenoble, la RN 85 n'a bénéficié depuis des années d'aucun investissement significatif, est très dégradée et considérée comme dangereuse, notamment entre La Mure et Corps. Elle est peu adaptée à une circulation fluide dans ce secteur de montagne.

Tout le monde s'accorde à demander la réalisation d'aménagements importants pour assurer la sécurité des usagers et des riverains et la desserte effective des territoires. Face aux attentes formulées en faveur d'une hypothétique nouvelle autoroute sur ce territoire, je crois réellement que l'aménagement des routes existantes, la création de créneaux de dépassement sécurisés et le contournement de certaines agglomérations reste la solution la plus adaptée, la moins coûteuse et la plus réaliste, celle en outre qui pourrait être engagée dans les meilleurs délais.

À la suite des conclusions du rapport Mobilité 21, qui préconisait d'intensifier l'effort de conservation et de modernisation des réseaux existants et des transports du quotidien afin de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants, votre prédécesseur, M. Frédéric Cuvillier, m'avait indiqué ses priorités. Il souhaitait privilégier une solution reposant sur la modernisation des axes existants, tout particulièrement la RN 85 entre Gap et Grenoble. Cette solution, pour laquelle nombre d'élus comme Joël Giraud, député des Hautes-Alpes, et moi, militent, est la plus raisonnable et, surtout, la plus réalisable, notamment au regard d'une infrastructure « arlésienne » qui a toujours été un prétexte à ne rien faire depuis trop longtemps.

En effet, au terme de trente ans de débats passionnés sur le tracé hypothétique de l'A 51, la RN 85 reste en attente d'aménagements indispensables au secteur et au transit entre les Alpes et le sud de la France. Convaincue de l'attention portée par le Gouvernement à cette question essentielle à la qualité de vie et au développement économique de notre territoire, je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir nous dire concrètement quelles actions sont envisagées à court et moyen terme et quels moyens vont être mobilisés pour cet objectif.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Madame la députée, vous avez souhaité m'interroger sur les perspectives d'aménagement et de sécurisation de la RN 85, tant en ce qui concerne le département de l'Isère que celui des Hautes-Alpes et, plus marginalement, de la Drôme.

Je tiens au préalable à vous rappeler que l'État partage l'analyse de la commission Mobilité 21, qui a classé le projet A 51 dans la catégorie des projets à horizon plus lointain et recommandé que l'amélioration des conditions de desserte des Hautes-Alpes et du Sud Isère passe par la modernisation de la RN 85 et de l'ancienne RN 75, qui est désormais la route départementale 1075. Dans un premier temps, l'objectif est de déterminer, en lien avec les collectivités locales concernées, notamment les départements de l'Isère, des Hautes-Alpes et de la Drôme, les besoins de modernisation de la RN 85 et de la RD 1075, et ce dans un objectif de fiabilisation des temps de parcours et d'amélioration de la sécurité des usagers. Une commande en ce sens sera très prochainement adressée aux préfets des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. L'objectif de cette mission est d'établir une liste hiérarchisée d'aménagements, de rectifications de virages dangereux, de créneaux de dépassements, voire de déviations d'agglomération si nécessaire, dans un cadre de financement budgétairement soutenable.

Le cadre financier pour concrétiser cette ambition existe désormais. Il est posé dans les mandats confiés par le Gouvernement aux préfets de région pour les contrats de plan État-région 2015-2020. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, c'est une enveloppe de 12 millions d'euros qui devrait ainsi pouvoir être mobilisée dans le cadre du CPER pour la réalisation de ces aménagements, avec un cofinancement du conseil général des Hautes-Alpes. En Rhône-Alpes, devant la multiplicité des priorités régionales tant ferroviaires que routières, le projet de CPER retient à ce stade une enveloppe de 1 million d'euros pour la réalisation des études opérationnelles. Il est certain qu'elle sera insuffisante pour permettre la réalisation d'aménagements. Je souhaite que le CPER Rhône-Alpes laisse la possibilité d'une révision à mi-parcours de l'enveloppe au regard du parti d'aménagement qui sera alors retenu et de l'avancement des études correspondantes.

Bien évidemment, la concrétisation rapide de ces aménagements ne pourra se faire qu'avec les soutiens techniques et financiers sans faille des conseils généraux concernés.

Pour toutes ces raisons, il me semble que les éléments sont réunis pour que la mobilisation de l'État, avec à ses côtés les deux régions et les départements concernés, permette d'améliorer concrètement, sur la durée du CPER 2015-2020, les conditions de circulation dans ce secteur des Alpes du sud. J'y veillerai tout particulièrement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Merci, monsieur le secrétaire d'État, pour ces informations. Je me permets néanmoins d'insister sur l'urgence des travaux à réaliser : cela fait trente ans que nous les attendons !

Il y a quinze jours, dans le cadre du bicentenaire des Cent-Jours, une reconstitution du passage de Napoléon a été organisée. Si Napoléon et ses troupes se trouvaient transportés à notre époque, ils ne se sentiraient pas trop dépaysés en traversant la portion de route qui sépare Corps de La Mure, tant elle est dégradée !

Les travaux ne pourront probablement pas attendre que le CPER soit à mi-parcours. Il faudra peut-être, au

moins, réhabiliter les infrastructures actuelles avant ce terme.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Noëlle Battistel](#)

Circonscription : Isère (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 983

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 mars 2015](#), page 1821

Réponse publiée au JO le : [27 mars 2015](#), page 3198

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [17 mars 2015](#)