Gilles de Robien prolonge l'A 16

Enterrement de première classe pour l'aéroport de Chaulnes, remise en selle de l'autoroute A 24 et relance du TGV-Picardie… Gilles de Robien, ministre des Transports, évoque quelques grands dossiers qui intéressent, et comment, la région.

Le gouvernement disposera au mois de février des conclusions de l'audit sur les grands projets d'infrastructures. Aménagement et modernisation des voies ferrées, poursuite du programme de lignes à grande vitesse, nouvelles voies autoroutières, liaisons fluviales à grand gabarit… Les conclusions de ce rapport qui permettront de déterminer un certain nombre de priorités intéressent doublement la Picardie.

D'abord parce que plusieurs de ces infrastructures routières ou ferroviaires inscrites dans les divers schémas directeurs, concernent directement la région. Ensuite parce que le ministre de l'Équipement et des Transports appelé à faire les arbitrages avec son collègue de Bercy, est lui-même picard.

Quelle sera la place de la Région au cœur des carrefours autoroutiers et ferroviaires qui se dessinent, que peut-elle en attendre en termes de développement économique, comment Gilles de Robien parvient-il à gérer cette double casquette de ministre et d'élu local… Début de réponse.

Le Courrier Picard : Vous avez choisi récemment d'exhumer le projet d'autoroute A 24 (N.D.L.R. : il s'agit en fait de l'ex A1 bis). Où en est ce dossier ?

Gilles de Robien : J'ai rencontré récemment mon homologue belge et il nous a paru important de trouver une alternative à la saturation de l'autoroute. La décision est donc de relancer l'autoroute Paris-Amiens-Bruxelles. Car c'est bien comme cela que nous concevons l' A 24.

Le projet avait pourtant été enterré, à l'initiative notamment des Verts du Nord-Pas-de-Calais…

Ce n'était pas une bonne idée. La Picardie a toujours demandé la réalisation de cette autoroute. Et puis, elle est importante dans un contexte plus vaste qui est celui du trafic Nord-Sud. Lorsque l'A 1 a été bloquée récemment par la neige dans sa partie sud, nous avons pu basculer le trafic sur l'A 16. Nous n'aurions pas pu le faire au nord d'Amiens.

A quel stade en est aujourd'hui le dossier ?

Les études sont réalisées, le ministère a fait pas mal de concertation. Nous allons donc soumettre rapidement le projet à la commission des débats publics. Le débat lui-même pourrait avoir lieu à la fin de l'année, il devrait durer quatre mois.

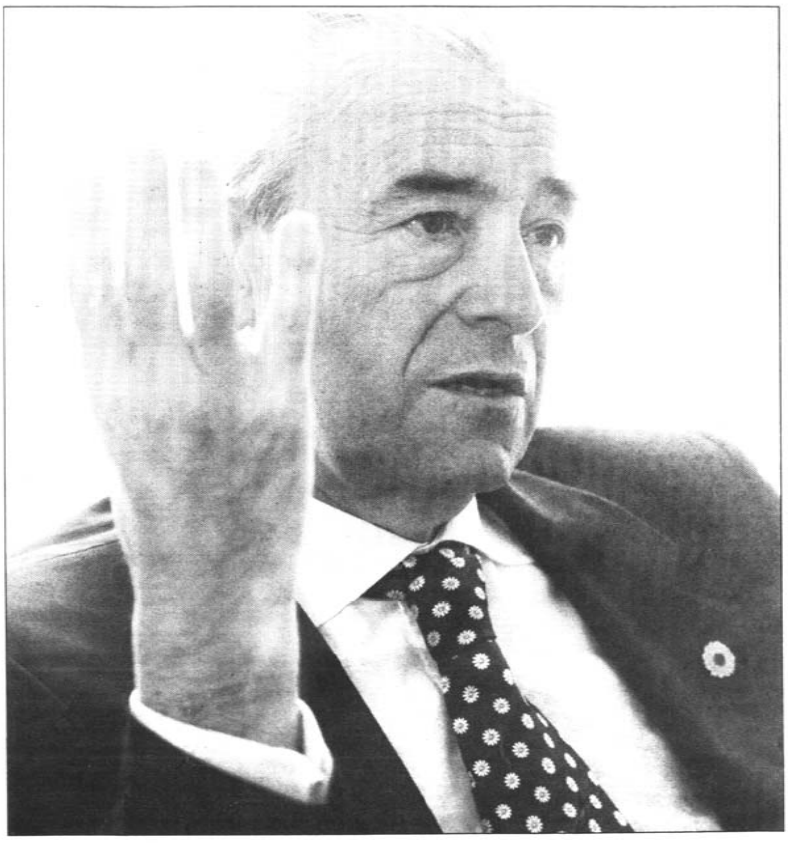
La concession de l'A 16 prolongée de 2 kilomètres

Jean-Claude Gayssot n'a jamais voulu d'un prolongement de l'A 16 qui passerait sur ses terres électorales. Nous avons aujourd'hui une autoroute qui ne débouche nulle part…

Nous avons relancé l'idée d'un prolongement de l'A 16 jusqu'à Paris. Dans un premier temps, elle sera raccordée sur l'A 115. Pour gagner l'A 86, il ne sera donc plus nécessaire de passer par Cergy, avec un carrefour à feux très difficile. Le trajet sera donc totalement autoroutier. Il reste actuellement une bretelle d'échangeur à finir, ce sera fait à la fin de l'année 2003.

Pour autant, on n'entrera pas dans Paris…

À l'Isle-Adam, la concession autoroutière sera prolongée de deux kilomètres. L'échangeur sera retouché pour qu'il soit clair que le trajet préférentiel passe par l'A 115 et non par la RN 1 comme c'est le cas actuellement.



Depuis qu'il est arrivé au ministère de l'Équipement et des Transports, Gilles de Robien a relancé un certain nombre de projets d'infrastructures qui intéressent directement la région. Sans « parti pris » affirme-t-il, « car ces projets ont un intérêt national évident ».

Nous avons par ailleurs l'idée de rapprocher l'A 16 de la Francilienne et du futur BIP, boulevard interurbain du Parisis qui relie l'A 1, la nationale 17, la nationale 16 et la RN 1. Nous avons là toutes les grandes pénétrantes vers Paris.

« Roissy n'est pas au bout de ses capacités »

Le regard du ministre sur le dossier du troisième aéroport est-il différent de celui que portait le président de la communauté d'agglomération d'Amiens ?

Pas du tout. Le projet de Chaulnes n'était pas un projet, c'était un leurre électoral.

Aujourd'hui, je connais mieux le dossier technique. Si on résout le problème des nuisances, je veux parler des nuisances réelles, en termes de décibels, Roissy est capable d'accueillir plus d'avions. Le vrai problème est celui des nuisances et non pas celui de la capacité.

L'idée est donc d'aller jusqu'au bout de ce que Roissy peut offrir avant d'envisager toute autre plateforme internationale et singulièrement en Picardie ?

Jusqu'au bout raisonnable de ce que peut offrir Roissy. Cela dit, il y aussi une option qui consisterait à décongestionner Charles-De-Gaulle en optimisant un certain nombre de plateformes. Je pense à Vatry, à Châteauroux.

Ce qui signifie que le projet qu'on a pu connaître dans la région est définitivement enterré ?

À moins que la mission parlementaire ne me dise qu'il est à reprendre. Mais aujourd'hui, on constate que l'augmentation du trafic est moins importante qu'on ne le prétendait. La capacité des avions s'agrandit. Le paysage du transport aérien est bouleversé. On a probablement besoin aujourd'hui de plus de plateformes, moins traumatisantes, et davantage diversifiées pour des types de transports spécifiques, comme les low-cost, les charters, le fret. Enfin il s'agit aussi de permettre à des plateformes existantes de fonctionner. Certaines ne demandent que cela.

Il y a un moment où, en temps que ministre de la République, on est appelé à trancher sur des projets régionaux. Comment faire pour éviter de donner l'impression que le ministre sert d'abord sa région ?

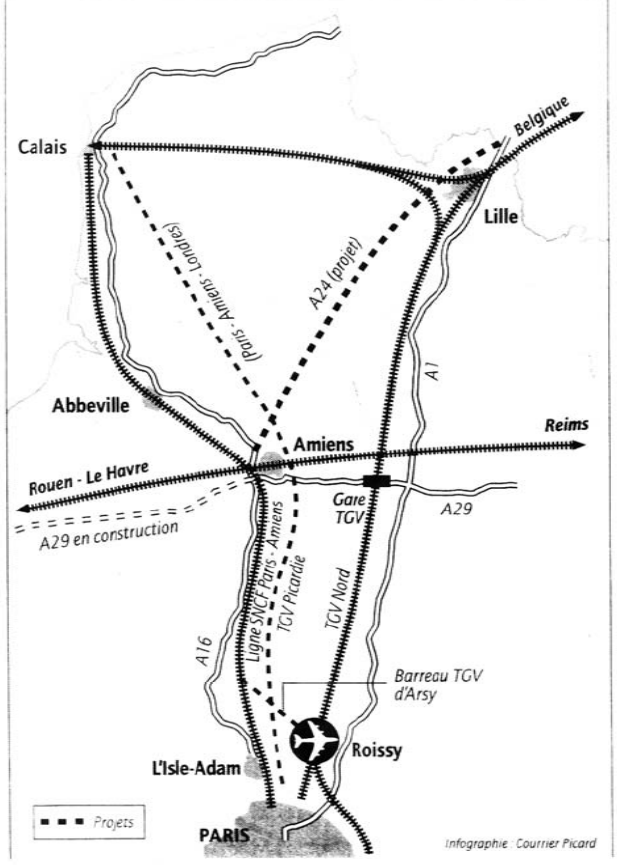
Je n'ai absolument pas ce problème. D'abord parce que la région a un tel retard en matière d'infrastructures, que je n'ai aucun scrupule à relancer des projets qui sont vitaux pour elle. Je pense plutôt faire œuvre de justice.

Ensuite, parce que tous les dossiers que nous venons d'évoquer ont, non seulement un intérêt régional, mais un intérêt national évident.

Propos recueillis par
PHILIPPE FLUCKIGER

Le projet avait pourtant été enterré, à l'initiative notamment des Verts du Nord-Pas-de-Calais…

Infrastructures au nord de Paris



Infographie : Courrier Picard

Le rail ne devrait pas être oublié

Courrier Picard : La Picardie reste à l'écart des grands trafics ferroviaires. C'est un réel handicap…

Gilles de Robien : Nous allons tenter d'accélérer la réalisation du corridor Fret Le Havre-Sopron (N.D.L.R. : à la frontière austro-hongroise) par Amiens. S'agissant de la grande vitesse, l'audit national s'inquiète de la saturation de la ligne à grande vitesse qui véhicule à la fois le trafic en direction du Nord-Europe avec Thalys, et le trafic en direction de la Grande-Bretagne avec Eurostar.

L'idée a été émise il y a bien longtemps, que l'axe prioritaire Paris-Londres passe par Amiens et non pas par Lille. Elle n'avait pas rencontré grand écho dans la région…

Autant elle pouvait apparaître ridicule il y a deux ou trois ans, autant elle devient intéressante aujourd'hui en raison des travaux que mènent les Britanniques sur leur propre ligne vers Londres. Sans présager des résultats de l'audit, je pense que le sillon Paris-Amiens-Londres devrait à nouveau figurer dans les sillons nécessaires un jour. Même si d'autres projets sont plus avancés.

En termes d'infrastructures ferroviaires classiques, la région fait toujours figure de parent pauvre…

À court ou moyen terme, on peut envisager l'électrification de l'axe Amiens-Calais et une mise aux normes TGV de la ligne Nesle-Amiens, qui offrirait ainsi un itinéraire de délestage pour Eurostar.

Amiens ne dispose toujours d'aucun accès direct au réseau TGV. Le barreau d'Arsy paraît une bonne solution. Peut-on envisager une accélération du dossier ?

Les études figurent déjà dans le contrat de plan État-Région actuel. Il s'agit de relier Amiens à Roissy-Charles-De-Gaulle sans passer par Paris-Nord. C'est en effet une bonne solution.

Pas question donc d'imaginer une liaison ferroviaire vers la gare TGV-Haute-Picardie au départ d'Amiens avec la création d'un barreau depuis Chaulnes ?

Je préfère une liaison via Creil et Arsy. C'est la plus intéressante, provisoirement. L'autoroute A 29 a déjà rapproché Amiens du TGV. Amiens est à vingt minutes à peine de la gare TGV.