

**Questions sur la politique nationale
en matière de sécurité routière et d'aménagement des infrastructures de transports**

21 février 2018

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié, au titre des députés non-inscrits.

Mme Jeanine Dubié. Monsieur le secrétaire d'État, le 13 décembre dernier, dans le cadre d'une émission de France Inter consacrée aux transports et à la mobilité, Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, évoquait « des territoires où l'on avait fait des promesses de mise à niveau des routes nationales », promesses qui étaient « repoussées de contrat de plan en contrat de plan ». Elle précisait alors que cela appelait « des réponses de l'État pour désenclaver des régions privées de routes de bon niveau ». C'est précisément cette réponse de l'État que nous attendons s'agissant de la poursuite de l'aménagement en deux fois deux voies de la RN21 entre l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées et la ville de Lourdes. Car, vous le savez, plus ces projets sont retardés, plus les procédures se multiplient et plus le coût du projet augmente. Tel est le cas pour ce dossier.

Dans le contexte de la disparition successive des trains de pèlerins, du train de nuit la Palombe bleue, et alors que l'État s'est totalement désengagé de la liaison aérienne sous obligation de service public entre Tarbes-Lourdes-Pyrénées et Orly, la Bigorre a grandement besoin de routes nationales « de bon niveau ». La réalisation de ces travaux est d'autant plus importante qu'au-delà de Lourdes, elle améliorera significativement la desserte des Vallées des Gaves et des sites touristiques de Cauterets, Pont d'Espagne et Gavarnie. Cet aménagement, promis depuis 2002, figurait au programme de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014 puis a été inscrit dans le contrat de plan État-région – CPER – 2015-2020. Mais l'horizon de réalisation s'éloigne année après année, étude après étude. Faudra-t-il attendre encore plusieurs CPER pour que s'esquisse enfin une solution ? Le Gouvernement est-il prêt à étudier la mise en place de solutions innovantes et pragmatiques afin d'accélérer significativement la réalisation de cet aménagement de la RN21, réduire la fracture territoriale et favoriser ainsi la mobilité du quotidien ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Madame la députée, pragmatiques, nous allons l'être dans la réponse ! Cette déviation longue de six kilomètres correspond en effet à la deuxième phase du projet de mise à deux fois deux voies de la route entre Tarbes et Lourdes. Une enveloppe de 32,3 millions d'euros a été inscrite au CPER sur la période 2015-2020, dont environ 15 millions d'euros seront apportés par l'État. Une augmentation sensible du coût de l'opération – les dernières estimations de 2017 dépassent de 23 millions d'euros le coût plafond fixé à 47,4 millions – ainsi que des contraintes techniques comme la traversée du marais de Saux, ont conduit à une remise en question du programme de l'opération. Des études menées pour minimiser l'impact sur l'éperon rocheux contenant potentiellement de l'amiante ont débouché sur une nouvelle variante de tracé. D'autres études ont également été conduites pour tenter de réduire le coût de l'opération en optimisant le programme ; on envisage ainsi de réduire le profil en travers ou de supprimer l'échangeur d'Adé. La poursuite de l'opération nécessite désormais que les co-financeurs prennent clairement position quant à l'augmentation du coût du projet et à une éventuelle évolution du programme. En tout cas, l'État ne remet pas en cause l'intérêt de cette infrastructure.