



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RN 2

Question orale n° 936

Texte de la question

M. Jean-Pierre Balligand interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la route nationale n° 2. L'autoroute A 1, qui relie Paris à Lille et permet la liaison avec Bruxelles, puis Amsterdam, est confrontée à une saturation chronique. Or, les impératifs environnementaux traduits par les engagements du Grenelle ne permettent pas d'envisager la création d'un axe de circulation autoroutier parallèle. Il est donc vital pour les régions du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie et bien sûr d'Île-de-France, de trouver une solution de circulation alternative qui soit plus économe en utilisation de l'espace et en deniers publics. La solution la plus efficace serait d'améliorer la fluidité de la route qui joint déjà Paris à Bruxelles, c'est-à-dire la route nationale n° 2 (RN 2). Celle-ci a d'ailleurs, dans le cadre des précédents contrats de plan que les collectivités locales ont signé avec l'État, fait l'objet d'investissements publics importants, notamment sur sa section Soissons-Laon. En outre, 100 millions d'euros de travaux sont programmés pour les sections situées au sud de cette zone (hors déviation de Vauciennes, pour laquelle les études ne sont pas terminées). La RN 2 ne se réduit cependant pas à ses sections. En effet, pour gérer correctement les flux entre la France et la Belgique, notamment les flux de poids lourds, qui représentent un tiers du trafic, il est impératif de conserver une logique d'axe. Il est donc nécessaire que l'État, à qui incombe la gestion et la modernisation de cet axe essentiel, engage et finance des études de mise à deux fois deux voies des sections qui ne le sont pas encore, c'est-à-dire de celles situées entre Laon et Maubeuge. Il souhaite donc connaître les engagements qu'il peut prendre à cet égard.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 2

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Balligand, pour exposer sa question, n° 936, relative à l'aménagement de la route nationale 2.

M. Jean-Pierre Balligand. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

L'autoroute A1, qui relie Paris et Lille et permet la liaison avec Bruxelles, est victime d'une saturation chronique. Or les impératifs environnementaux traduits par les engagements du Grenelle ne permettent pas d'envisager la création, prévue à l'origine, d'un axe de circulation autoroutier parallèle.

Il est donc vital pour les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie mais aussi Île-de-France de trouver une solution de circulation alternative qui soit plus économe en utilisation de l'espace et en deniers publics. La solution la plus efficace serait d'améliorer la fluidité de la route que l'on appelait autrefois la route Paris-Bruxelles, aujourd'hui la RN2, route nationale n° 2. Celle-ci a d'ailleurs fait l'objet d'investissements publics importants, dans le cadre des précédents contrats de plan que les collectivités locales ont signé avec l'État, en particulier au centre du département de l'Aisne, entre Laon et Soisson.

En outre, 100 millions d'euros de travaux sont programmés pour les sections situées au sud de cette zone, hors déviation de Vauciennes, pour laquelle les études ne sont pas terminées.

Pour le dire très clairement, l'État a pris des décisions de réalisation de travaux pour la partie sud de la RN2, les travaux de la partie centre étant déjà faits.

La RN 2 ne se réduit cependant pas, bien évidemment, à ces sections. Pour gérer correctement les flux entre la

France et la Belgique, notamment ceux de poids lourds, qui représentent un tiers du trafic sur la partie la moins fréquentée, il est en effet impératif de conserver une logique d'axe.

Il est donc nécessaire que l'État, à qui incombe la gestion et la modernisation de cet axe essentiel puisqu'il demeure une route nationale, engage et finance non pas, du jour au lendemain, des travaux - cela n'a pas de sens, l'État ayant pris des engagements pour la partie sud - mais des études de mise à deux fois deux voies des sections qui n'y sont pas encore, c'est-à-dire entre Laon, au centre du département de l'Aisne, et la ville de Maubeuge, qui se trouve à la sortie du territoire français, à proximité de la ville de Mons, en territoire belge où l'on trouve bien entendu un réseau autoroutier performant.

Une demande de financement d'études comme celle que je viens de formuler ne me paraît pas exorbitante.

M. le président. La parole est à M. Benoist Appar, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

M. Benoist Appar, *secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme*. La route nationale 2 qui relie Paris à la frontière franco-belge constitue, en effet, monsieur le député, un axe structurant. Elle a d'ailleurs fait l'objet de longue date de travaux d'aménagement et de travaux de mise à deux fois deux voies.

Comme je viens de l'indiquer à votre collègue Christine Marin, l'aménagement de cet itinéraire relève aujourd'hui des PDMI, les programmes de modernisation des itinéraires routiers.

La section située au nord de Laon en Picardie supporte aujourd'hui un trafic plutôt modéré. C'est pourquoi les crédits du PDMI ont été mobilisés sur d'autres priorités en région Picardie, avec, comme vous l'avez d'ailleurs souligné, plus de 100 millions d'euros consacrés aux parties sud de la RN 2. Cela témoigne d'un effort important du Gouvernement en faveur de cet axe.

En ce qui concerne la section de RN 2 située en Nord-Pas-de-Calais, je vous rappelle que les négociations menées pour l'élaboration du PDMI ont été particulièrement délicates. Néanmoins, ce dernier a retenu l'aménagement à deux fois deux voies de la section Haumont-Beaufort pour un montant de 32 millions d'euros, d'ailleurs intégralement pris en charge par l'État. Déjà 29 millions d'euros ont été mobilisés au titre de la programmation pour l'année 2009.

Ainsi, le Gouvernement, seul financeur des opérations inscrites dans le PDMI en cours sur la RN2, est très attentif à l'aménagement de cet axe. Dominique Bussereau a donc décidé de nommer, en suivant la proposition de Christine Marin, un coordinateur chargé d'identifier les grandes orientations d'aménagement à privilégier sur cet axe.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Balligand.

M. Jean-Pierre Balligand. J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, mais le problème de la direction des routes ne date pas d'aujourd'hui. C'est moi qui ai négocié le contrat de plan avec l'État lorsque je présidais le conseil général, la présidence de la région Picardie n'ayant alors pas, pour des raisons que je ne détaillerai pas, la possibilité de négocier avec le gouvernement de Lionel Jospin. Je l'ai donc fait, en accord avec le président du conseil régional.

C'est au nord que nous rencontrons un problème de fond. La direction des routes n'a en effet jamais voulu mettre à deux fois deux voies cet axe structurant, ce qui est une anomalie historique. Même si le dispositif figure dans les cartographies, jamais nous n'allons jusqu'au bout. Cela n'a pas de sens aujourd'hui. Le trafic augmente en effet de manière assez considérable.

Par ailleurs, sur les 100 millions d'euros évoqués, comme vous faites les poches des collectivités, près de 30 millions d'euros sont demandés au conseil général de l'Aisne et la même somme est réclamée au conseil général de Picardie. L'État n'investit donc pas les 100 millions annoncés.

Par conséquent, un financement des études me semblerait pouvoir être une priorité du Gouvernement, particulièrement s'il y a un coordinateur sur cet axe.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Balligand](#)

Circonscription : Aisne (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 936

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 février 2010, page 1499

Réponse publiée le : 24 février 2010, page 1411

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 février 2010