ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Aménagement de la RN 25 et clause de revoyure du contrat de plan État-région

Question orale n° 179

Texte de la question

M. Jean-Claude Leclabart attire l'attention de M. le ministre de la cohésion des territoires sur la sécurisation de la RN25 et son financement au titre du contrat de plan État-région 2015-2020. Trois constats s'imposent qui ont tous un point commun : premièrement, la fusion des régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais a conduit en décembre 2015 à la création de la région des Hauts-de-France et en même temps à la perte du statut de capitale régionale d'Amiens au profit de Lille. Cette perte de reconnaissance s'est accompagnée d'un déplacement des principaux centres de décisions et moyens humains correspondants sans que pour autant l'accès à la nouvelle capitale régionale ait été repensé. Il ressort de ce tableau qu'il est aujourd'hui plus facile de se rendre d'Amiens à Paris (1h30) que de se rendre à Lille en raison de sa faible desserte ferroviaire et de la saturation récurrente de l'autoroute A1. Deuxièmement, le contrat de plan État-région 2015-2020 prévoit la réalisation dès 2018 de ronds-points à l'entrée nord d'Amiens. Ce dossier actuellement en phase d'enquête publique fait débat en raison d'une concertation insuffisamment aboutie. Troisièmement, le 9 janvier 2018, le Premier ministre a annoncé, pour des questions de sécurité routière, que la vitesse sur les routes départementales et nationales à double sens et sans séparation physique serait ramenée de 90 à 80 km/heure à compter du 1er juillet 2018. Près de 8 ans après l'abandon du projet d'autoroute A24 destiné en son temps à décharger l'autoroute A1, le contexte est tel qu'il n'en fallait pas plus pour que le débat lié au tronçon de la RN 25 Amiens-Doullens, point commun de ces trois constats, ressurgisse. Alors que près de 5 millions d'euros s'apprêtent à être engagés dans la création de ronds-points et d'aménagements routiers, la question de la cohérence en termes de programmation et de la pertinence des aménagements entrevus mais aussi de ceux déjà réalisés se pose plus que jamais. Les esprits sont si exacerbés que même le président du conseil départemental de la Somme, dans un article du *Courrier picard* du 5 janvier 2018, en arrivait à juger de « scandaleux » les financements engagés par sa propre collectivité pour la réalisation des premiers travaux. Les enjeux de ce dossier sont à la fois simples et complexes. Il ne s'agit pas de rouvrir le dossier de l'A24 mais bien de graver dans le marbre, ou plutôt devrait-il dire dans l'enrobé, le dessin de la RN 25 sur son tronçon Amiens-Doullens-Arras. On est à mi-parcours du contrat de plan État-région 2015-2020. N'est-ce pas là le moment opportun attendu par toutes les collectivités locales et acteurs locaux pour parfaire ce dossier de l'aménagement de la RN 25 au regard des enjeux qu'il représente, notamment en termes de sécurité routière. En même temps que M. le député aspire à voir s'apaiser les vives tensions du moment, il a la volonté de veiller à ce que les deniers publics soient utilisés à bon escient. Il en appelle donc ce jour à une intervention de sa part et souhaiterait connaître ses intentions sur cette question.

Texte de la réponse

SÉCURISATION DE LA RN 25

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Leclabart, pour exposer sa question, n° 179, relative à la Sécurisation de la RN 25.

M. Jean-Claude Leclabart. Ma question s'adresse à Mme la ministre des transports.

Trois constats s'imposent, s'agissant de la route nationale 25 qui relie Amiens à Doullens et Arras.

Premièrement, la création de la nouvelle région Hauts-de-France, en même temps qu'elle a fait perdre à Amiens son statut de capitale régionale au profit de Lille, s'est accompagnée d'un déplacement des principaux centres de décisions et des moyens humains correspondants. L'accès à la nouvelle capitale régionale n'a pas été repensé. La faible desserte ferroviaire et la saturation récurrente de l'autoroute A 1 font qu'il est aujourd'hui plus facile et rapide, depuis Amiens, de se rendre à Paris qu'à Lille.

Deuxièmement, le contrat de plan État-région – CPER – pour les années 2015 à 2020 prévoit la réalisation, dès 2018, de ronds-points à l'entrée Nord d'Amiens. Ce projet, qui fait actuellement l'objet d'une enquête publique, suscite des débats, en raison d'une concertation insuffisamment aboutie.

Troisièmement, le Premier ministre a annoncé le 9 janvier dernier, pour des questions de sécurité routière, que la vitesse sur les routes départementales et nationales à double sens et sans séparation physique serait ramenée de 90 à 80 kilomètres par heure à compter du 1er juillet.

Près de huit ans après l'abandon du projet d'autoroute A 24 destiné, en son temps, à décharger l'autoroute A 1, ce contexte a naturellement fait ressurgir le débat sur le tronçon de la RN 25 reliant Amiens à Doullens et Arras. Alors que l'on s'apprête à mettre près de 5 millions d'euros dans la création de ronds-points et d'aménagements routiers, la question de la cohérence des travaux programmés, comme celle de la pertinence des aménagements à venir et passés, se pose plus que jamais.

Les esprits sont si échauffés que même le président du conseil départemental de la Somme a qualifié de scandaleux, dans un article du *Courrier picard* du 5 janvier, les financements engagés par sa propre collectivité pour la réalisation des premiers travaux ! Les enjeux de ce dossier sont à la fois simples et complexes. Il ne s'agit pas de rouvrir le dossier de l'A 24, mais bien de graver dans le marbre, ou plutôt devrais-je dire dans l'enrobé, le dessin de la RN 25 sur son tronçon Amiens-Doullens-Arras.

Madame la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, nous nous trouvons à mi-parcours du contrat de plan État-région pour les années 2015 à 2020. N'est-ce pas un moment opportun pour parfaire l'aménagement de la RN 25, comme l'attendent toutes les collectivités et les élus locaux, afin qu'elle soit à la hauteur des enjeux, notamment en termes de sécurité routière ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* Monsieur le député, votre question s'adresse au ministre des transports, Élisabeth Borne. Malheureusement, elle ne peut être ici aujourd'hui : c'est pourquoi je la remplace.

Vous appelez l'attention du Gouvernement sur le besoin d'aménagements de la RN 25 entre Amiens et Doullens, pour des raisons de sécurité routière, mais aussi pour faciliter la liaison entre Lille et Amiens.

Le ministère est tout à fait conscient de l'enjeu que revêt l'aménagement de la RN 25 pour les territoires desservis. Un processus d'études et de concertation a été initié en 2011 et a abouti à l'élaboration d'un parti d'aménagement présenté aux acteurs locaux en 2013. Ce parti d'aménagement consiste, dans un premier temps, et de façon pragmatique compte tenu des niveaux de trafic observés sur l'axe, à maintenir la RN 25 à deux voies tout en améliorant le niveau de sécurité et en fiabilisant les temps de parcours.

Il prévoit notamment la réalisation, en priorité, d'aménagements sur le carrefour dit du Vert-Galant, entre la RN 25 et la route départementale 117, la restructuration de l'échangeur entre les RN 25 et RN 1 au nord d'Amiens, ainsi que la création d'un créneau de dépassement situé au sud de Beauval dans le sens nord-sud. Ces aménagements sont actuellement inscrits au contrat de plan État-région pour un montant total de

10 millions d'euros, dont 8,5 millions sont pris en charge par l'État.

L'aménagement du carrefour du Vert-Galant a été achevé à l'automne 2017, même si certains travaux de finition doivent encore être réalisés – et ils le seront prochainement. L'aménagement de l'échangeur Nord d'Amiens a, quant à lui, fait l'objet d'une concertation avec le public à la fin de l'année 2017, qui a permis de dégager une solution consensuelle. Celle-ci s'inscrit parfaitement dans les projets locaux d'aménagement urbain et de développement des mobilités actives. Les études relatives au projet vont se poursuivre et son enquête publique est prévue pour la fin de l'année 2018 et le début de l'année 2019. Concernant le créneau de dépassement au sud de Beauval, les études sont en cours et devraient, là aussi, conduire à une enquête publique en 2019.

Les engagements pris par l'État dans le cadre du contrat de plan avec la région Picardie concernant la RN 25 sont donc tous en bonne voie et susceptibles d'être réalisés avant l'échéance de l'actuel contrat. Une réflexion au niveau local est en cours sur les aménagements à réaliser au-delà des opérations inscrites à l'actuel CPER. Elle devrait permettre de préciser les aménagements à réaliser, ainsi que le niveau de participation financière des collectivités.

Par ailleurs, des opérations d'entretien et de maintenance sont menées chaque année sur la RN 25. En 2018, elles devraient concerner les chaussées dans la traversée de Beauval et sur la section au nord de Doullens jusqu'à Warlincourt-lès-Pas.

M. le président. Merci de conclure, madame la secrétaire d'État.

Mme Brune Poirson, *secrétaire d'État .* Sur ce type d'axe, nous partageons tout à fait le constat fait par le comité d'orientation des investissements, qui a proposé au Gouvernement des programmes d'investissements dans le domaine des transports compatibles avec les ressources publiques.

Données clés

Auteur : M. Jean-Claude Leclabart
Circonscription : Somme (4e circonscription) - La République en Marche
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 179
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : Cohésion des territoires
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 13 février 2018
Réponse publiée le : 23 février 2018, page 1441
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 13 février 2018