

<https://premium.courrier-picard.fr/id263501/article/2021-12-26/quel-avenir-pour-les-routes-nationales-en-picardie>

# Quel avenir pour les routes nationales en Picardie?

Il ne reste pas grand-chose du réseau routier national dans la région, mais les trois axes concernés, RN 2, RN 31 et RN 25 concentrent toujours un trafic considérable. Le point sur ces routes à un moment où l'État envisage un nouveau transfert en direction des collectivités.

Réagir

Mis en ligne le 26/12/2021 à 16:53  
par Philippe Fluckiger



Sur une carte de la région, les routes nationales représentent peu de chose, comparées aux routes départementales. À peine 47km dans la Somme, par exemple, pour la RN 25 Amiens-Doullens.

[Souhaitez-vous des trotinettes en libre accès dans votre ville?](#)

En rouge sur une carte de la région, les routes nationales représentent aujourd'hui bien peu de chose, comparées à la toile d'araignée bleue des routes départementales. À peine 47 km dans la Somme pour la RN 25 Amiens-Doullens-Arras, 162 km dans l'Oise pour

la RN 31 Rouen-Reims et la RN 2 Paris-Belgique, et 164 km dans l'Aisne et l'Oise pour cette même RN 2... Rapporté aux 4 500 km de routes départementales en moyenne dans chacun de ces départements, c'est effectivement anecdotique.

Pour autant, ces axes concentrent toujours un trafic considérable. Jusqu'à 23 000 véhicules/jour pour certaines sections de la RN 2 dans l'Oise, 33 000 véhicules sur la RN31 entre Beauvais et Compiègne, 20 000 véhicules/jour sur la rocade Nord-Est d'Amiens partie intégrante de la RN 25... Ce n'est pas un hasard si ces trois axes, dans un état souvent disparate, ont fait l'objet de toutes les attentions lors de l'élaboration des précédents contrats de plan État-Région (CPER). Un mécanisme de cofinancement censé favoriser l'avancement de projets structurants, parmi lesquelles des projets d'infrastructures routières ou ferroviaires. L'actuel CPER qui couvre la période 2015-2022, fléchait ainsi 114,5 M€ sur ces trois axes. Déviation de Vaumoise et de Gondreville (Aisne) pour la RN 2, aménagement de la RN 25 au Nord d'Amiens, mise en sécurité de la RN 31 entre Beauvais et Compiègne...

Le 4 janvier prochain, l'Assemblée nationale devrait adopter la loi 3DS (comme différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification de l'action publique locale) qui poursuit le mouvement de transfert de compétences de l'État aux collectivités territoriales. Les routes font partie du paquet. Les Départements, les Métropoles et les Régions vont donc pouvoir se répartir 10 000 kilomètres de routes nationales, soit 50 % du réseau resté à ce jour dans le giron de l'État, un dispositif similaire étant prévu pour les petites lignes ferroviaires et leurs gares.

L'État, qui a entamé ce vaste mouvement de transfert dans les années 80, cherche depuis longtemps à se débarrasser de ce qu'il reste du réseau routier national. Mais cette volonté a toujours buté sur l'état de ce patrimoine, s'agissant probablement du réseau le moins bien entretenu, faute de moyens, et sur le montant de la soulte qu'il entend verser aux collectivités qui récupéreront le bébé. Prendre à sa charge une route est une chose ; calculer le coût de sa maintenance sur une longue durée et celui de sa modernisation en est une autre. D'où la prudence de Stéphane Haussoulier, président divers-droite du conseil

départemental de la Somme : *« On imagine que l'État souhaitera poursuivre le mouvement de transfert en direction des Départements, mais il faudra voir dans quelles conditions ».*



Pour Stéphane Haussoulier, la prudence est de rigueur.

## **Éviter un marché de dupes**

La RN 25 illustre bien le casse-tête auxquels vont être confrontées les collectivités. Victime de l'abandon définitif de l'autoroute A 25 Amiens-Lille – Marie-Christine Blandin et les Verts au pouvoir dans le Nord-Pas-Calais n'en voulaient à aucun prix – elle concentre un trafic considérable sur une infrastructure qui n'avait pas été dimensionnée pour. Des voitures, des poids lourds en quantité industrielle qui traversent tous des communes parfois importantes à l'image de Doullens, 8 000 habitants... En visite à Amiens au mois de novembre, Emmanuel Macron, qui ne vient jamais les mains vides, a sorti du chapeau 2,4 M€ pour l'aménagement de la traversée de Beauval et La Vicogne, notamment. Une belle somme ; pour autant, on est loin du compte. *« On évoque le chiffre de 70 M€ pour une modernisation de cet axe de bout en bout, explique Stéphane Haussoulier. Cela invite évidemment à y regarder à deux fois avant d'envisager d'en faire une route départementale. D'autant que cet axe traverse deux départements et a donc clairement une dimension régionale. Il va donc falloir une réflexion suffisante pour agir ensuite en cohérence ».*

Dans l'immédiat, les collectivités vont donc être amenées à lister leurs priorités pour l'élaboration du prochain contrat de plan, un chantier qui a pris du retard. Sur chacun de ces trois axes, il reste un travail considérable à accomplir et la grande question est : quelles sommes l'État et les collectivités seront-ils en mesure de mobiliser en ces temps de vaches maigres ? Bien avant d'envisager un nouveau transfert de compétences qui, faute de vrais moyens, aurait tout d'un marché de dupes.

--

### **L'Oise partante pour un transfert, mais pas à n'importe quelles conditions**

Rien ne presse, nous verrons le moment venu... Voilà en substance la position du Département de l'Oise concernant un possible transfert des RN 31 et RN 2 dans le giron de la collectivité : « *Le sujet du transfert des RN vers les Départements fait partie des sujets évoqués dans le cadre de la future loi 3DS et nous sommes très attentifs aux discussions qui se déroulent actuellement au parlement* ». Dans sa contribution transmise à l'Association des Départements de France (ADF), le Conseil départemental indique qu'il est favorable à ce que les CD récupèrent la gestion des RN, tout soulignant l'importance d'un transfert exclusif et non partagé entre plusieurs collectivités. « *Évidemment, cela devra se faire dans le cadre d'une discussion financière sincère avec l'État, mais ce transfert vers les Départements devra être cohérent. Nous sommes très investis dans la gestion des RD, nous possédons déjà le personnel, le matériel et la technicité nécessaire* ». En résumé, « *pourquoi pas ce transfert, mais évidemment pas à n'importe quelles conditions* ».





Une RN 25 à moderniser, faute d'autoroute A 25  
 Longue de 47 km dans sa partie samaritaine, la RN 25 qui relie Longueau (faubourg de l'est d'Amiens) à Arras, sera longuement restée entre deux eaux. Victime des incertitudes qui entouraient l'aménagement de l'A 25 censée relier la frontière belge, quelque part à l'ouest de Lille, à Amiens, où elle aurait dû se greffer sur l'A 16 dans le secteur d'Argœuves.



Depuis le passage de l'écologiste Marie-Christine Blandin au perchoir régional, on sait que l'A 25 ne sera jamais construite. La Somme et l'Artois vont donc devoir faire avec la RN 25 pour leurs échanges ; un axe particulièrement chargé, notamment en poids lourds, qui traverse de nombreuses communes dont celle de Doullens, et sur lequel les créneaux de dépassement sont quasi inexistantes. Si le contrat de plan État-Région 2015-2022 prévoyait bien 10 M€ pour l'aménagement d'un nouvel accès à la rocade Nord-Est d'Amiens (les travaux sont en cours) et un créneau de dépassement au sud de Beauval, il n'y avait rien, ou si peu, pour la mise en sécurité du reste de l'axe.

Homme providentiel, Emmanuel Macron est venu récemment à Amiens avec 2,4 M€ qui serviront notamment à sécuriser les traversées de Talmas, de La Vicogne et de Beauval. Le Département de la Somme a indiqué à cette occasion qu'il acceptait de travailler sur cet axe hors agglomération, si l'État en faisait autant dans la traversée des communes. Joignant le geste à la parole l'un et l'autre ont annoncé qu'ils mettraient chacun 50 000 € pour financer les études.

Une bouffée d'air frais pour le Doullennais. Le désenclavement du nord de la Somme passe en grande partie par une modernisation de la RN 25 qui semble donc s'amorcer doucement. Mais le projet passe aussi par une réflexion à l'échelle de la Région, cet axe répondant typiquement au concept de route départementale d'intérêt régional.

**RN31, un axe stratégique pour relier Beauvais à Compiègne**  
Historiquement, il s'agissait de relier Rouen à Reims. Longue de 233 km, la RN 31 constitue, par contrecoup, un axe structurant pour le département de l'Oise qu'elle traverse de part en part sur un axe est-ouest, reliant entre elles les agglomérations de Beauvais et de Compiègne. Mais c'est le cas aussi pour le sud de l'Aisne puisqu'elle passe par Soissons où elle croise la RN 2. Cette route connut son heure de gloire à l'époque où les rois de France l'empruntaient entre Soissons et Fismes pour aller se faire sacrer à Reims.



Entre Gournay-en-Bray et Beauvais, la RN 31 se contente de deux voies avec des carrefours à niveaux et, ici et là, des créneaux de dépassement, souvent sur un schéma deux voies + une. À partir de Beauvais qu'elle contourne par le sud avant de ressurgir au nord, elle passe systématiquement en 2 X 2 voies jusqu'à Clermont-de-l'Oise et Visigneux/Villers. Au-delà, en direction de Compiègne, elle repasse en deux voies, parfois trois. Si la construction du viaduc de l'Oise-Aisne avait permis à partir de 2011 de contourner la cité impériale par le Nord via la N 1031 – la RN 31 historique traverse toujours la ville de part en part – la suite est plus compliquée. Jusqu'aux frontières de l'Aisne, la RN 31 demeure pour l'essentiel à deux voies et traverse des communes (Trosly-Breuil, Jaulzy) avec quelques rares créneaux de dépassement. Le trafic poids lourd y est pourtant important du fait de la raison de la présence d'industries diverses (chimie à Cuise-Lamotte, agroalimentaire à Vic-sur-Aisne). Il faut l'approche de Soissons, ville contournée par le sud pour retrouver quatre voies. Au-delà, exceptée une longue section entre Braine et Courcelles-sur-Vesle, elle est intégralement en deux voies jusqu'aux frontières de la Marne.

En raison du trafic qu'elle concentre, particulièrement des poids lourds, la section entre Beauvais et Compiègne est aussi celle qui concentre toute l'attention de l'État et du Département même si des



crédits ont été affectés aussi à la sécurisation de la RN 31 entre Trosly-Breuil et Jaulzy.

## **La RN2: un enjeu pour le désenclavement de la Thiérache**

Dimanche, Décembre 26, 2021 - 16:28

Assez avancée au sud, le projet de modernisation de la RN 2 patine au Nord. Il faudra pas mal de temps et beaucoup d'argent pour en faire un axe moderne.

Longue de 225 km, la RN 2 relie Paris à la frontière belge (et la ville de Mons) en traversant successivement les départements de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne, de l'Oise, de l'Aisne et du Nord.

Appelé jadis « route des Flandres », c'est un axe vital pour le département de l'Aisne qu'il irrigue du Nord au sud.

Très hétérogène, cet axe fait l'objet d'un projet de modernisation mis au point au cours de la décennie 1980-1990. L'objectif étant d'en faire, à terme, un axe à deux fois deux voies de bout en bout et d'éviter les traversées des communes. Des crédits ont été inscrits aux contrats de projets État-Région successifs. Mais les travaux ont pris du retard, les uns et les autres ayant parfois du mal à honorer leur signature.





Si certaines sections de routes ont effectivement quadruplées, pour d'autres les travaux sont en cours. Le sud est globalement plus avancé que le Nord. Entre l'Île-de-France et la forêt de Retz, entre Oise et Aisne, la RN 2 a été mise à 2 X 2 voies avec un réaménagement des carrefours sans croisement à niveau et la création de contournements des principales agglomérations (le Plessis-Belleville, Nanteuil-le-Haudouin, Gondreville, Vaumoise, Villers-Cotterêts). Il reste à sécuriser la traversée des forêts avec la mise en place de clôtures et la réalisation de passages pour la faune (envisagés fin 2022).

## **Le Nord à la traîne**

Au-delà de Soissons, il reste quelques sections à deux voies jusqu'à Laon. À partir de la préfecture de l'Aisne en revanche, les sections à quatre voies deviennent l'exception. S'il y a bien un contournement pour la ville de Marle, la traversée des communes reste la règle y compris pour Vervins et La Capelle. Il faut attendre d'arriver dans le département du Nord, à proximité d'Avesnes-sur-Helpe, pour

retrouver des sections dédoublées, mais on traverse toujours la ville. Maubeuge bénéficie quant à elle d'un contournement.

Après la mise en service de huit kilomètres en 2 x 2 voies dans les secteurs de Coyolles, Gondreville et Vaumoise, et celle toute récente de la déviation de Peroy-lès-Gombries, c'est donc vers le nord de l'Aisne que se portent les regards.

Pour le conseil départemental, la modernisation de la RN2 est en enjeu majeur s'agissant du désenclavement de la Thiérache. La priorité dans le cadre du contrat de plan à venir ira donc à la poursuite de sa mise à deux fois deux voies dans le cadre notamment du pacte Sambre-Avesnois-Thiérache dont le Président de la république est récemment venu signer l'acte 2. Il prévoit la mobilisation de fonds de l'État, de la Région et des deux départements du Nord et de l'Aisne. Une priorité avant toute réflexion sur un transfert de cet axe dans le giron départemental.

