

N° 007317-01

janvier 2011

PARTI D'AMÉNAGEMENT DE LA RN 2

Entre A26 et la frontière belge

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° : 007317-01

PARTI D'AMÉNAGEMENT DE LA RN 2

ENTRE A26 ET LA FRONTIÈRE BELGE

établi par

Chantal Lecomte

Inspectrice générale de l'Administration du Développement Durable

Philippe Rattier

Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Résumé..... | 5 |
| Introduction..... | 7 |
| I- Quelques éléments sur l'historique de la RN2..... | 8 |
| I-1 La RN2 dans la planification nationale..... | 8 |
| I-2 Les réalisations et financements d'aménagements de la RN2 au nord de Laon..... | 10 |
| II- Description des différentes sections de la RN2..... | 12 |
| II-1 Les liaisons avec la Belgique (voir carte en annexe)..... | 12 |
| II-2 Le schéma routier de Maubeuge..... | 13 |
| II-3 La section comprise entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe..... | 14 |
| II-4 La section située au sud d'Avesnes et plus exactement entre Etroeungt et A26..... | 15 |
| III- Eléments de trafic et sécurité..... | 16 |
| III-1 Situation actuelle..... | 16 |
| III-2 Prévisions de trafic..... | 16 |
| III-3 La sécurité routière de l'itinéraire..... | 18 |
| IV- Le parti d'aménagement proposé et les estimations..... | 19 |
| IV-1 Le parti d'aménagement proposé..... | 19 |
| IV-2 Les estimations..... | 21 |
| V- La répartition des maîtrises d'ouvrage et des financements..... | 23 |
| V-1 L'axe RN2..... | 23 |
| V-2 Le contournement nord de Maubeuge..... | 25 |
| Conclusion..... | 27 |
| Annexes | |
| Annexe 1 : Lettre de mission..... | 30 |
| Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées..... | 32 |
| Annexe 3 : Contrats de partenariat..... | 34 |
| Annexe 4 : Principales entreprises et activités citées lors des entretiens..... | 36 |
| Annexe 5 : Plan de situation..... | 43 |
| Annexe 6 : Liaisons vers la Belgique..... | 44 |

Résumé

La question de l'aménagement de la RN2 au nord de Laon est posée depuis déjà longtemps. Dans la planification nationale, et bien que n'étant pas classée comme GLAT (grande liaison d'aménagement du territoire) dans les schémas nationaux successifs- sauf pour sa section La Capelle Maubeuge- elle faisait l'objet de projet de mise à 2x2 voies, et son maintien dans le réseau routier national en décembre 2005 a contribué à laisser penser qu'elle était considérée par l'État comme un grand axe structurant.

Les orientations du Grenelle de l'environnement, comme la nécessité de mieux définir les priorités en termes de financement d'investissements d'infrastructures au regard de ces grands objectifs de politique des transports, conduisent aujourd'hui à examiner sur le fond les fonctionnalités réelles de cette route , ses enjeux en terme de desserte du territoire, et à proposer les orientations qu'il faut désormais afficher clairement pour ne pas laisser subsister d'équivoque sur les projets à conduire. Tel était donc l'objet de la présente mission.

Après un rappel historique permettant de recadrer l'origine d'un certain nombre d'ambiguïtés, la mission s'est attachée à examiner le rôle des différentes sections de la RN2 entre Laon et la frontière belge, en prenant en compte les données de trafic et de sécurité, faisant apparaître :

- pour les liaisons avec la Belgique, qu'il s'agit plus de liaisons régionales que d'un grand axe international,
- pour la section Avesnes sur Helpe - Maubeuge la plus circulée, seule section à faire l'objet d'une DUP pour une mise à 2X2 voies, que son rôle premier est le raccordement régional vers le nord et l'axe départemental est -ouest RD649 et le bon fonctionnement du bi-pôle Avesnes - Maubeuge,
- pour la section située dans l'Aisne, au trafic deux fois moindre, qu'elle joue un rôle régional et un rôle de raccordement vers l'Ile de France, pour lequel des aménagements ponctuels doivent permettre de traiter le problème.

La mission a aussi constaté que pour un fonctionnement routier cohérent du secteur, la réalisation d'un contournement nord de Maubeuge articulant l'axe est ouest (RD649) et l'axe nord sud (RN2), et permettant un meilleur raccordement aux autoroutes et agglomérations wallonnes, aurait un très grand intérêt pour le développement économique de l'agglomération et participerait à la sécurité et à la qualité du cadre de vie des habitants.

C'est pourquoi la mission préconise :

- de maintenir le parti de la RN2 à 2x2 voies entre Maubeuge et le sud d'Avesnes/Helpe ;
- d'abandonner ce parti entre Avesnes/Helpe et A26, tronçon pour lequel seuls sont justifiés des aménagements localisés à définir ;
- de conduire les études de la déviation nord de Maubeuge dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territorial.

S'agissant de la répartition des maîtrises d'ouvrage et des financements, la mission a constaté le refus des collectivités de la région Nord -Pas de Calais de toutes participations financières au PDMI (programme de modernisation des itinéraires) pour la RN2. Ceci conduira nécessairement à un phasage des réalisations de la section Avesnes Maubeuge, et la mission considère que la déviation d'Avesnes/Helppe est maintenant le prochain tronçon prioritaire et devrait figurer au prochain programme pluriannuel de l'État. S'agissant des aménagements à étudier dans l'Aisne, selon le niveau de participation financière que le département de l'Aisne et la région Picardie pourront continuer à consacrer au prochain PDMI, les réalisations seront plus ou moins étalées.

Enfin, la mission préconise une maîtrise d'ouvrage locale, de préférence départementale, avec un cofinancement de l'État, pour ce qui concerne la déviation nord de Maubeuge.

Introduction

Les élus et les forces économiques des territoires traversés par la RN2 dans sa partie située au nord de l'autoroute A26 manifestent depuis de nombreuses années leur attachement à un aménagement de cette voie considérant que cet axe assure au-delà de ses fonctions de desserte locale et régionale, un rôle structurant pour les échanges internationaux entre la France et le Benelux. Son aménagement serait notamment indispensable à la fois pour dynamiser l'économie des territoires traversés mais aussi pour renforcer les conditions de sécurité de l'axe.

Aujourd'hui, les objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement, notamment en terme de réduction des émissions de CO2 et de protection de la biodiversité, ont conduit l'État à réviser la politique d'aménagement des voies routières nationales et singulièrement à s'interroger sur le maintien, en dehors de la section Avesnes/Helpes-Maubeuge, d'un parti d'aménagement à 2x2 voies continu pour la RN2 au nord de l'autoroute A 26.

Saisi dans ce contexte par Christine MARIN, députée du Nord, sur les besoins d'aménagement de la RN2 précisément au nord de l'autoroute A26, le secrétaire d'État aux transports a décidé de confier une mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable d'identification des grandes orientations à privilégier en terme d'aménagement de cette route.

L'objet de cette mission est donc de proposer des orientations pour l'aménagement de la RN2 de la frontière belge à l'autoroute A26 qui soient cohérentes avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, tout en s'attachant à dégager un consensus local. L'ambition est de disposer de propositions argumentées qui permettent de préparer efficacement la prochaine génération de programmes de modernisation d'itinéraire (PDMI) et de concrétiser, le moment venu, un plan de financement associant les collectivités territoriales concernées.

La mission, composée de Chantal Lecomte et Philippe Rattier, s'est attachée à prendre position après avoir entendu l'ensemble des arguments des représentants des collectivités locales, des forces économiques et sociales, et des représentants de l'État déconcentré.

C'est sur la base des critères du Grenelle de l'environnement et du futur schéma national des infrastructures de transport (sécurité, congestion et désenclavement) que son analyse s'est construite. Les critères d'intégration dans l'environnement n'ont pas été approfondis, car la mission n'a pu s'appuyer que sur les éléments existants sur ce sujet qui sont insuffisants dans les parties de l'itinéraire n'ayant pas été couvertes par une déclaration d'utilité publique.

I- Quelques éléments sur l'historique de la RN2

Pour mieux comprendre la situation actuelle de la RN2 et les raisons pour lesquelles certaines questions sont posées sur son traitement par rapport à d'autres axes, notamment son maintien dans le réseau national, il est apparu nécessaire de resituer quelques éléments d'historique de cette liaison, qui peuvent expliquer les équivoques sur l'interprétation de son rôle par rapport aux fonctionnalités réellement constatées.

I-1- La RN2 dans la planification nationale

I-1-1- Le Schéma directeur routier national de 1992 avait classé dans la catégorie des « autres routes » (par rapport aux autoroutes et aux GLAT, grandes liaisons d'aménagement du territoire) la RN2 dans son ensemble, tout en considérant que la section La Capelle-Maubeuge constituait un tronçon commun avec la « rocade nord lorraine » (Dunkerque Charleville Mézières) elle-même classée GLAT.

I-1-2- C'est dans ce contexte qu'a été élaboré pour la RN2 Paris Belgique (207 km) un **APSI** 1ère phase (*avant projet sommaire d'itinéraire*) **en 1993**, donnant lieu le 30 novembre 1994 à une décision ministérielle d'approbation de cette première phase d'étude d'APSI.

Cette décision indique que « *cette liaison sera aménagée à terme à 2x2 voies avec statut de route express* » mais que « *l'aménagement de la RN2 sera progressif* ». Elle distingue différentes sections homogènes, et identifie sur l'itinéraire deux programmes fonctionnels :

- la section Tremblay(A104) – jusqu'à l'intersection avec A26 au nord de Laon,
- la section A26- frontière Belge.

La décision s'appuie ainsi sur l'orientation donnée par l'étude d'APSI dans sa partie « aménagement proposé à 15 ans » :

« *Sachant qu'un aménagement complet à 2 x 2 voies pourra être réalisé lorsque les niveaux de trafic le justifieront, le parti d'aménagement proposé pour les quinze prochaines années sera conforme au scénario 1.*

Le parti d'aménagement proposé comprendra en conséquence :

** un élargissement à deux fois trois voies en Seine et Marne, entre A 104 et Dammartin-en-Goële.*

** une route express, à deux chaussées séparées et échanges dénivelés, entre la Région Ile de France et Laon (A.26),*

**un aménagement de type qualitatif, essentiellement axé sur l'amélioration de la sécurité, entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (une déviation très courte de la R.N. 43 pourrait toutefois être envisagée pour améliorer les conditions de circulation au sein de l'agglomération de La Capelle),*

** une route express à deux fois deux voies avec échanges dénivelés, entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge.*

** une route express à deux chaussées séparées et échanges dénivelés permettant de contourner l'agglomération de Maubeuge jusqu'à la R.N. 49 (au Nord de Maubeuge le parti d'aménagement de la R.N. 2 sera conditionné aux modalités retenues par les autorités belges sur la R.N. 6 jusqu'à MONS). »*

La deuxième phase de l'APSI, validée en mars 2001 par la direction des Routes, prévoyait ensuite pour la RN2 entre Maubeuge et Étrœungt : sur la section Hautmont – Avesnelles (scindée en trois sections (Hautmont - Beaufort, Beaufort – Avesnes nord, Avesnes nord - Avesnelles) une 2x2 voies avec échanges dénivelés (3 échangeurs: Hautmont, Beaufort, Avesnes Nord), limitation de vitesse prévue à 110km/h ; sur la section Avesnelles (RD951) - Étrœungt, 2x1 voies avec échange par giratoire.

Ont suivi ***un certain nombre de DUP (déclarations d'utilité publique)***, et notamment :

- au sud de Laon, le décret du 23 janvier 1997 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la section de la RN2 comprise entre Soissons et Laon, le décret du 22 octobre 2002 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN2 entre Le Plessis-Belleville et Soissons ;
- dans le département du Nord, le décret du 25 juin 1996 déclarant d'utilité publique les travaux de construction du contournement ouest de Maubeuge , prorogé par le décret du 29 juin 2001, et le décret du 4 mars 2003 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la RN2 dans sa section comprise entre Avesnes sud et Maubeuge sud.

I-1-3- Au dispositif des schémas directeurs d'infrastructure (dont le schéma directeur routier), momentanément remplacé par des « schémas multimodaux de services collectifs de transport » approuvés en avril 2002 , s'est substitué après juin 2005 un mécanisme plus souple d'approbation de projet par le CIADT, devenu ***CIACT*** (comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires), comportant des cartes des infrastructures de transport à l'horizon 2025.

Concernant la RN2, le CIACT du 14 octobre 2005 dans son volet routier, mentionnait :

- l'opération n° 16 « mise à 2x2 voies de la RN2 dans l'Aisne »
- l'opération n° 42 « aménagement entre Avesnes et Maubeuge ».

I-1-4- C'est à peu près au même moment qu'avait lieu le ***transfert aux départements d'une grande partie du réseau routier national*** . Le décret du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national conserve dans ce réseau « ***La liaison Paris (A 1)-frontière belge via Laon assurée par l'autoroute A 170, la route nationale 2 (entre l'autoroute A 170 et le contournement sud-ouest de Maubeuge), le contournement sud-ouest de Maubeuge, la route nationale 49 (entre le contournement sud-ouest de Maubeuge et la route nationale 2) puis la route nationale 2*** ».

La question se pose réellement de savoir pourquoi la RN2 au nord de Laon n' a pas fait l'objet d'un transfert alors que son trafic et ses fonctionnalités (comme on le verra plus loin) ne paraissent pas vraiment justifier ce statut, qu'a été transféré un axe sensiblement plus structurant pour le Nord et le Val de la Sambre (RN49 devenue RD 649) et que la plupart des élus rencontrés considèrent qu'un transfert en 2005 aurait été logique.

De plus, dans tous les schémas retrouvés, les grands axes de desserte Ile de France vers le Nord ont toujours été l'axe A1 d'une part (articulé avec la branche A2 sur Cambrai et vers Valenciennes), le cas échéant complété par le projet d'A24, l'axe A4-A34 Reims Charleville-Mézières Rocroi frontière belge d'autre part.

La mémoire des raisons de ce maintien semble difficile à reconstituer, malgré les recherches faites auprès des services...

I-1-5- Enfin, à la suite du *Grenelle de l'environnement*, le dispositif actuel est celui du *Schéma national des infrastructures de transport* dont le projet, multimodal, ne mentionne que peu de projets routiers identifiés (et la RN 2 n'en fait pas partie), mais définit plutôt des grands objectifs en matière routière :

- sécurité ;
- désenclavement et équité territoriale ;
- réduction de la congestion.

au crible desquels devrait donc être étudié tout projet concernant la RN2.

I-2- Les réalisations et financements d'aménagements de la RN2 au nord de Laon

Les réalisations ou travaux en cours correspondent aux orientations qui ressortent des orientations rappelées ci dessus, faisant ressortir deux grandes sections :

I-2-1- Dans l'Aisne, la priorité a été clairement donnée, compte tenu des trafics et fonctionnalités (liaison vers l'Ile de France et le pôle de Roissy, articulation avec l'A26), à la partie de la RN2 au sud de Laon/A26, qui a fait l'objet de traitement dans le cadre des contrats État-Région successifs puis du PDMI (programme de modernisation des itinéraires) et la section au nord de Laon n'a fait l'objet que de quelques aménagements très limités et localisés : il s'agit essentiellement de la réalisation d'un créneau à 2x2 voies entre Marle et Froidmont, (10,2 M€ dont 7,7 au titre du CPER 2000-2006, financés à parts égales entre l'État et les collectivités).

Le PDMI 2009-2014 d'un montant total de 147,5 M€ (dont 45,7 apportés par les collectivités territoriales) ne comporte d'opérations sur la RN2 qu'au sud de Laon (pour 104,9 M€).

I-2-2- Dans le Nord, la RN2 a fait l'objet d'opérations notables, liées au fonctionnement en bi-pôle de Maubeuge et Avesnes, avec un fort trafic pendulaire, et une fonction de raccordement sur l'axe structurant RD 649 Jeumont-Maubeuge-Valenciennes (puis A23 vers Lille).

Le contournement sud ouest de Maubeuge a été mis en service en 2005 ; il avait notamment été inscrit au CPER (contrat de Plan État Région) pour la période 2000-2006 pour un montant de 38,6 M€ dont 20,2 apportés par les collectivités territoriales.

Dans ce même CPER, les travaux de la section Hautmont-Beaufort avaient été inscrits pour 11,9 M€ correspondant aux seuls rétablissements de communications.

A noter que le financement de la quasi *totalité des études et des acquisitions foncières* des 24 km de la section déclarée d'utilité publique Avesnes sud -Maubeuge sud a été assuré au titre du CPER.

Le PDMI (programme de modernisation des itinéraires) pour 2009-2014 a été fait dans un contexte différent, intervenant peu après le transfert d'une partie du réseau routier national aux départements. Alors que l'Aisne et la Picardie ont maintenu un cofinancement des opérations routières de leur PDMI, ce n'a pas été le cas dans le Nord et la région Nord Pas de Calais qui ont limité leur contribution, et n'en ont pas souhaité sur la RN 2: de ce fait, le montant global du PDMI a conduit à retenir seulement la mise à 2x2 voies de la section Hautmont Beaufort de la RN2 (pour 32 M€ dont 5 au titre du plan de relance), alors que ce n'était peut être pas la section la plus importante à traiter, comme on le verra plus loin.

Il convient parallèlement de noter qu'a été réalisé au 2ème semestre 2010 un important programme de réhabilitation de la chaussée de la RN2 entre Beaufort et Avesnes nord (7M€) dont plusieurs interlocuteurs ont souligné l'intérêt pour l'usage de cette section. La DIR indique enfin qu'un projet est également prêt pour le barreau N49 (raccordement de la déviation sud ouest de Maubeuge à la RN2 au nord de Maubeuge, qui constitue en fait un boulevard « urbain » au cœur de Maubeuge) mais a été retardé en attente d'aboutissement d'une discussion avec les collectivités sur un problème local.

II - Description des différentes sections de la RN2

Au nord de l'autoroute A26, les caractéristiques et enjeux de la RN2 peuvent être analysés selon 4 secteurs :

- le nord de Maubeuge et les liaisons avec la Belgique ;
- le rôle de la RN2 dans le schéma routier de l'agglomération de Maubeuge ;
- la section comprise entre Maubeuge et Avesnes/Helppe ;
- le sud d'Avesnes/Helppe, essentiellement situé dans le département de l'Aisne.

II-1- Les liaisons avec la Belgique (voir carte en annexe)

Ces liaisons sont importantes à deux titres : elles permettent le raccordement à un réseau autoroutier dense de l'Europe du Nord (Mons est située au croisement des importants axes autoroutiers A16 (E42 Lille Amsterdam Anvers Bruxelles) et A7 (E19-E42 Valenciennes Paris vers l'ouest et Bruxelles Charleroi Liège Francfort-sur-le Main vers l'est) mais aussi au plan régional avec les potentialités économiques et culturelles offertes par les deux villes de Mons et Charleroi en Wallonie.

Mons, chef lieu de la province du Hainaut, ville de 92000 habitants (250 000 pour l'arrondissement) est située en effet à 70 km au sud de Bruxelles et accessible par la RN2 à près de 20 km de Maubeuge (8,5 km jusqu'à la frontière). En dehors des difficultés et surtout des nuisances liées au trafic à la sortie nord urbanisée de Maubeuge, l'itinéraire pour atteindre la rocade autoroutière R5 située à 15 km de Maubeuge ne pose pas de problème. Mons et son voisinage accueillent de nombreuses entreprises industrielles, notamment à Ghlin, même si le secteur tertiaire y est prépondérant.

L'attractivité de Charleroi paraît tout aussi déterminante. Chef lieu d'arrondissement, la ville compte 204 000 habitants et l'arrondissement environ 420 000, ce qui en fait la première commune wallonne. C'est un centre important pour l'industrie, la sidérurgie et l'industrie du verre dans un nœud routier, ferroviaire et fluvial. On peut citer par exemple une filiale d'Arcelor d'aciers spéciaux à l'origine de flux vers Dunkerque par la voie d'eau. Bien d'autres secteurs se sont développés, principalement l'aéronautique, la logistique, l'imprimerie et les biotechnologies.

L'attraction principale de Charleroi est sûrement son aéroport « Charleroi Bruxelles sud » qui traite plus de 5 millions de passagers par an et qui rayonne jusqu'à Lille notamment grâce aux vols low cost comme ceux de Ryanair.

Mais si l'agglomération de Charleroi dispose d'une rocade et de branchements autoroutiers au réseau déjà évoqué, il n'existe pas de liaison routière directe vers Maubeuge. En effet, côté français, la RD649 (ex N49) bute sur la N40 à Erquelinnes en Wallonie et au-delà la liaison en est encore à l'état d'un projet qui est certes inscrit explicitement dans l'accord de gouvernement du 21 septembre 2006. Celui-ci stipule que le « gouvernement wallon veillera, en fonction des disponibilités budgétaires, à concrétiser la route de liaison N54 entre Lobbes et Erquelinnes, au travers d'un axe léger (une bande dans chaque sens). » Les services wallons indiquent que le projet devrait être prochainement approuvé par le gouvernement. Un fuseau de 150 m au 1/10000 sera alors soumis à enquête publique et à l'avis des communes concernées, puis inscrit sur un « plan de secteur », un an plus tard environ. Cette inscription

permettra des expropriations. Le projet précisé quant à ses caractéristiques est alors soumis à une nouvelle enquête publique dans le cadre du « permis d'urbanisme » nécessaire pour engager les travaux. Ces décisions successives pourront être attaquées comme cela fut le cas, avec succès, dans le passé. Les objectifs du projet concernent essentiellement le désenclavement du secteur wallon compris entre la frontière et Charleroi, la liaison vers Maubeuge mais en aucun cas la création d'une liaison européenne avec la RN2 ni même vers Valenciennes. Ce projet a donc un caractère strictement régional confirmé au vu de ses caractéristiques. Et cela même si l'axe privilégié pour une liaison internationale qui est la N5 vers le sud Charleville Mézières avec branchement sur A34 par Rocroi en France se révèle difficile à aménager entre Charleroi et Somzée (permis attaqué).

Bien sûr, l'aménagement de la N6 qui prolonge la RN2 française entre Maubeuge et Mons et qui tient à cœur de son bourgmestre Di Ruppou pourrait être envisagé en fonction du parti retenu en France mais il faut constater que ce projet n'est pas inscrit dans le programme du Gouvernement comme l'est la RN54.

Cette RN6, comme d'ailleurs la RN54 sont dans l'ensemble des autoroutes et grandes routes nationales gérées par la SOFICO qui dispose d'un budget de 800 M€ pour 4 ans (2010-2014) grâce à un emprunt BEI que le service public de Wallonie rembourse sur 30 ans.

II-2 Le schéma routier de Maubeuge

Le réseau routier de Maubeuge a été considérablement modifié par la réalisation du contournement ouest sous maîtrise d'ouvrage État et mis en service le 28 avril 2005 (2x2 voies, 4,6 km, 68 M€ dont FEDER, État, Région 16,5 M€ chacun, département 16 M€ et syndicat mixte du Val de Sambre 3 M€). S'il a considérablement amélioré la desserte locale notamment d'importantes zones industrielles et commerciales et les liaisons vers Valenciennes, ce contournement se révèle insuffisant pour les liaisons vers le nord et l'est de l'agglomération. Il s'ensuit un trafic de transit nuisant dans la traversée de Louvroil et sur la RN49 qui fait baïonnette entre les parties nord et sud de la RN2. Les nuisances de bruit et l'insécurité de ce tronçon urbain de 3,8 km qui serait en partie due à l'état de la chaussée provoquent l'exaspération du maire de Maubeuge exprimée vivement aux membres de la mission, se plaignant de l'attitude de l'État qui semblerait se décharger de ses responsabilités de gestionnaire de la route. Et pourtant, la direction interdépartementale des routes du Nord a établi un projet de réhabilitation du tronçon dès 2005 sur les communes de Feignies et Maubeuge mais qui n'a toujours pas pu être mis en œuvre faute apparemment d'accord sur les dispositions du projet. Il semble aussi que les dispositions favorables à la sécurité et à l'environnement des riverains par réduction de la largeur roulable ne soient pas favorables à la fluidité du trafic (jusqu'à 20000 véhicules/jour selon le maire) et accroissent la congestion de certains carrefours. Or ce boulevard urbain qui passe en pleine agglomération constitue la seule possibilité pour atteindre le nord et l'est de l'agglomération. Ces difficultés d'accès à l'est de l'agglomération pénalisent les entreprises et services actuels et futurs, comme c'est le cas d'un futur hôpital, situés dans le Val de Sambre et la conurbation allant de Maubeuge à Jeumont qui dispose pourtant d'un foncier disponible. Et cela dans un secteur qui a déjà largement souffert de la désindustrialisation avec un taux de chômage parmi les plus élevés de France. L'exemple typique est celui de Jeumont, qui dispose pourtant de potentialités et qui se trouve sans débouché satisfaisant à l'est et à l'ouest.

L'intérêt majeur d'un contournement nord de l'agglomération qui permettrait à la fois une liaison avec Mons et Charleroi est perçue comme prioritaire par l'ensemble des élus de l'agglomération et au-delà. Dans une contribution à l'élaboration du SCOT (schéma de cohérence territoriale) de l'arrondissement, la DREAL compare plusieurs hypothèses routières à l'horizon 2025 et conclut que « l'analyse du territoire montre qu'un tracé est-ouest présente beaucoup plus d'avantages qu'un tracé nord-sud. Il apparaît qu'un aménagement à 2x2 voies d'une liaison RD649 ouest-RD649 est, accompagné d'une requalification de la RN2 actuelle, offrirait un niveau de service amplement suffisant, tout en apportant des solutions aux problèmes rencontrés. »

II-3 La section comprise entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe

C'est la seule section qui bénéficie d'une DUP du 4 mars 2003 avec classement en voie express. Elle comprendra une section à 2x2 voies sur 18 km à 110 km/h avec 3 échangeurs complets dénivelés au nord de la RD 951 (route de Fourmies) et une section au sud de cette RD 951 à 2x1 voie sur 3 km à 90 km/h sans échangeur, exception faite des 2 giratoires d'extrémité. Elle a été estimée en 2000 à 925 MF soit 141 M€ TTC.

La première section peut elle-même se décomposer en 2 tronçons puisque ses extrémités correspondent à des échangeurs diffusant sur la RN2 existante.

Le premier tronçon, d'environ 5 km entre Maubeuge et Beaufort, d'un montant de 41 M€ avec un complément de financement en provenance du plan de relance, est en cours de travaux depuis novembre 2009. Sa mise en service est prévue en 2011.

Le deuxième tronçon a pour caractéristique de franchir la « haie d'Avesnes », site forestier d'une grande valeur patrimoniale, située dans le parc naturel régional de l'Avesnois. Ce que conteste encore, 8 ans après la DUP et malgré l'accord du parc naturel régional, l'association Nord écologie conseil, composée d'anciens membres de l'association Nord Nature Environnement. L'association propose de s'en tenir à un aménagement sur place de ce tronçon.



C'est manifestement la déviation d'Avesnes/Helpes qui présente le plus d'intérêt de l'ensemble de ces sections aussi bien pour les habitants qui subissent le transit en ville que les usagers qui perdent un temps important imposé par une traversée particulièrement compliquée. Mais c'est ce tronçon de 7,5 km qui est le plus coûteux (environ 63 M€₂₀₀₀) à comparer aux 41 M€₂₀₀₀ du tronçon en cours de travaux. Une réduction des dépenses paraît difficile ; le gain apporté par la réalisation d'une seule chaussée directionnelle, autour de 15%, ne compenserait pas les inconvénients pour la sécurité routière au vu du tracé et du profil en long.

Avesnes représente une rupture dans la fonctionnalité actuelle de la RN2 : entre Maubeuge et Avesnes, les comptages permettent de mettre en évidence le rôle prépondérant des migrations alternantes en provenance de la sous-préfecture d'une part, des secteurs de Sains-du-Nord et Fourmies d'autre part qui convergent par la RD 951 vers la RN2 à Avesnes d'autre part.

II-4 La section située au sud d'Avesnes et plus exactement entre Étrœungt et A26

Quasiment intégralement située dans l'Aisne, cette section supporte un trafic deux fois moindre mais traverse une multitude d'agglomérations d'importance moyenne ou faible le plus souvent en forme de linéaire le long de la route nationale, ce qui réduit la vitesse moyenne, n'est pas satisfaisant au plan de la sécurité et peut créer des nuisances notamment liées au passage des poids lourds.

Des déviations ont été construites dans le passé, comme à Étrœungt et Marle ainsi que des aménagements modestes comme une mise à 2x2 voies d'environ 3 km près de Voyenne. Ils sont considérés comme insuffisants, sans qu'on puisse dire que la congestion est atteinte. Il s'agit donc plus d'une question de fluidité et de régularité de l'itinéraire ressentie par les automobilistes supportant, outre de longues traversées d'agglomérations, des ralentissements dus aux poids lourds et aux véhicules agricoles.

La comparaison faite par *ViaMichelin* concernant 2 itinéraires entre Laon et Mons, l'un par l'autoroute, l'autre par la RN2, illustre bien cette perception :

| | Par A26 et A2 | Par la RN2 | Écart A26+A2/RN2 |
|------------|---------------|------------|-------------------|
| km | 162 km | 113 km | + 49 km (+43%) |
| temps | 1h37 | 2h07 | - 30 mn (-24%) |
| moyenne | 100 km/h | 53 km/h | |
| Coût total | 22,1 € | 10,61 € | + 11,49 € (+108%) |

Cette section n'a fait l'objet que d'esquisses de projets de déviation à Froidmont, La Capelle et Vervins, mais sans estimations ni études approfondies, depuis l'étude du CETE Nord-Picardie datant de 1999 qui analyse et compare des fuseaux dans le cadre d'un avant projet sommaire d'itinéraire. Des tracés en site propre ont aussi été envisagés car le nombre d'agglomérations est tel que cette éventualité pouvait être envisagé à l'époque.

Au plan fonctionnel, la RN2 échange à La Capelle avec 3 routes départementales : en direction de l'ouest vers Saint Quentin par la RD 1029 et vers Cambrai par la RD 1043, en direction de l'est vers Hirson par la RD 1043. De même la RN2 échange à Vervins vers Hirson par la RD 963.

III - Éléments de trafic et sécurité

III-1- situation actuelle

Le tableau ci-dessous synthétise les trafics journaliers moyens en 2006 sur les différentes sections de l'itinéraire entre Mons et Laon, en partant du nord vers le sud :

| Point de comptage | RN2 | MJA 2006 | % PL |
|-------------------|-----------------------------|----------|-------|
| Bettignies | Entre Maubeuge et Mons | 9 018 | 10% |
| Maubeuge | RN49 ville Maubeuge | 13 460 | ? |
| Hautmont | Rocade nord ouest | 13 761 | 7,2% |
| Éclaibes | Entre Maubeuge et Avesnes | 12 058 | 10,1% |
| Bas Lieu | Nord immédiat d'Avesnes | 13 250 | ? |
| La Flamengrie | Nord de La Capelle (Aisne) | 4 864 | 26,2% |
| Étreaupont | Entre La Capelle et Vervins | 5 563 | ? |
| Froidmont | Entre Vervins et A26 | 6 836 | 20,5% |

Données DIRN

Le trafic a augmenté depuis 2001 plus que la moyenne nationale : il était à Éclaibes de 10 478 véh/jour en 2001 contre 12 058 en 2006 soit de l'ordre de 7,7% (1,7% au plan national).

Il convient de noter que la part des PL (poids lourds) dans le trafic est stable à environ 11% pendant la même période au nord d'Avesnes mais que cette proportion double au sud d'Avesnes alors que le trafic global chute de moitié, ce qui confirme l'existence d'un transit de poids lourds. L'examen détaillé montre bien qu'il s'agit d'un trafic international longue distance vers la région parisienne, dont on peut penser qu'il est dû à l'économie qu'il procure : l'allongement du temps de transit, peu pénalisant pour les poids lourds, est compensé par une plus faible distance et l'absence de péage.

III-2- Prévisions de trafic

La direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ont examiné les effets :

- des reports de trafic à attendre d'une mise complète à 2x2 voies de la RN2 sur les autres voiries de la région ;
- des reports de trafics de la mise en place de la taxe poids lourds qui sera en vigueur en 2012.

La première simulation a été faite dans le cadre d'une réflexion pour une stratégie des déplacements des transports et de la planification des infrastructures pour l'aire métropolitaine de Lille mais aussi, après actualisation, dans le cadre des études préalables à l'élaboration de l'avant projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT) tel que prévu dans la loi « Grenelle ». Il s'agissait notamment de déterminer l'influence que la RN2 exerce sur l'A1 et le trafic de Lille. Le réseau de référence du modèle utilisé comprenait l'aménagement à 2x2 voies avec carrefours dénivelés de la RN2 de Paris à l'autoroute A26 et de la section Avesnes sud à Maubeuge. Cette simulation s'est faite sans la mise en place d'une taxation PL.

Il apparaît que, quel que soit le scénario pris pour l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies dans sa totalité (vers Charleroi ou vers Mons), avec des déviations à Vervins et La Capelle, l'on estime un trafic de poids lourds supplémentaire sur la RN2 de l'ordre de 4 à 5000 véhicules/jour à l'horizon 2025, pour l'essentiel constitué de reports de l'itinéraire A1-A2, avec un faible délestage de A1 au nord de la bifurcation avec A2. L'impact sur le trafic aux entrées-sorties de Lille est très faible et aucune amélioration de circulation dans la métropole n'en résulte.

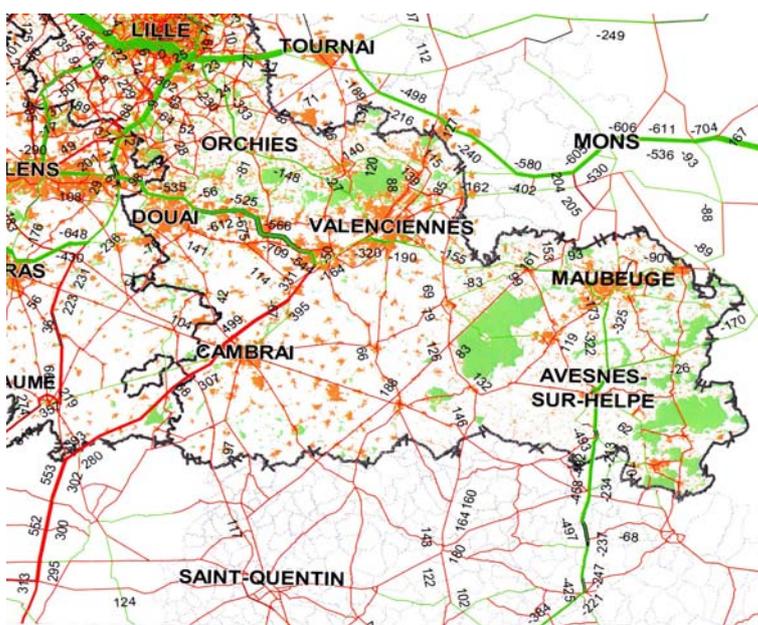
Les résultats de cette étude sont les suivants pour l'estimation des trafics ainsi que des reports de trafics sur les différents itinéraires à l'horizon 2025.

| Trafic jour moyen ouvré 2025 | VL | PL | Dont PL internationaux | Impact de la mise à 2x2 de la RN2 (véh/j) |
|---------------------------------|---------|--------|------------------------|---|
| RN2 Nord de Maubeuge | 9 665 | 1 689 | | |
| RD649 Est de Maubeuge | 14 893 | 2 885 | 2 200 | |
| RD649 Ouest de Maubeuge | 26 414 | 3 810 | | +2 530 |
| RN2 entre Avesnes et Maubeuge | 16 812 | 3 530 | 2 000 | +6 428 |
| RN2 entre Avesnes et La Capelle | 10 260 | 2 922 | 1 900 | +7 661 |
| RN2 entre la Capelle et Vervins | 11 270 | 2 958 | 1 700 | +7 152 |
| RN2 entre A26 et Vervins | 13 082 | 2 507 | 800 | +8 346 |
| <hr/> | | | | |
| A2 entre Valenciennes et Mons | 22 724 | 9 770 | | -2 506 |
| A1 sud de Lille | 119 612 | 21 267 | | -638 |

La deuxième simulation intègre la mise en place de la taxe PL (écotaxe) notamment sur l'ensemble de la RN2.

La confrontation avec les études antérieures sans taxation poids lourds permet d'estimer à environ 3 à 4000 le nombre de poids lourds ne se reportant pas sur la RN2 du fait de la taxation.

Par ailleurs, on estime toujours au même horizon à 2000 véhicules/jour le potentiel de report d'A34 vers la RN2.



source DREAL NPC trafic 2006 reconstitué en rouge augmentation, en vert diminution du trafic PL

III-3- La sécurité routière de l'itinéraire

Le tableau suivant récapitule les accidents relevés dans la période 1999-2009 :

| 11 ans [1999-2009] BNH : blessés (non) hospitalisés | | | | | |
|---|------|-----------|------|----|-----|
| sections du Nord | RN | accidents | tués | BH | BNH |
| Larouillies (limite avec l'Aisne)- Étroeungt (déviation comprise) | RN2 | 7 | 4 | 3 | 4 |
| Étroeungt-Avesnes (D951) | RN2 | 5 | 1 | 2 | 4 |
| Avesnes-Bas lieu (déviation comprise) | RN2 | 27 | 0 | 17 | 16 |
| Bas Lieu-Lieu - Dourlers (carrefour D33 compris) | RN2 | 18 | 3 | 7 | 23 |
| Dourlers-Louvroil (giratoire déviation ouest) | RN2 | 34 | 10 | 30 | 26 |
| déviation ouest de Maubeuge | RN2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| traversée de Maubeuge | RN49 | 29 | 1 | 13 | 31 |
| Maubeuge Bettignies (frontière) | RN2 | 29 | 7 | 16 | 28 |
| Total Nord | | 149 | 26 | 88 | 132 |

Source DDT59

Dans le Nord, la section la plus accidentogène est celle qui fait l'objet de la première phase sous DUP entre Maubeuge et Avesnes. Les accidents les plus graves correspondent à des chocs frontaux. Sur la RN49 (traversée de Maubeuge et Feignies), il apparaît qu'aucun accident corporel n'implique de poids lourds ou de piétons dans cette période. Aucun accident n'a été recensé sur la déviation Ouest de Maubeuge depuis sa mise en service. Par ailleurs, 6 poids lourds sont impliqués sur les 149 accidents recensés.

On peut regretter que les programmes opérationnels qui auraient dû être issus des deux démarches SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes) engagées par la direction interdépartementale des routes du Nord sur les zones d'accumulation d'accidents n'aient pu être mis en œuvre faute d'un consensus local avec les dispositions proposées. Il est vrai, comme cela a été indiqué supra, que le niveau de trafic sur la RD49 à Feignies et Maubeuge rend difficile à court terme une réduction du nombre de voies. De même, la suppression du passage à niveau de Feignies sur la RN49, souhaitable au plan de la sécurité, ne peut sans doute s'envisager qu'après réalisation d'une déviation nord de l'agglomération.

Pour sa part, la direction départementale des territoires (DDT) de l'Aisne a recensé sur la même période 116 accidents dont 18 mortels ayant provoqué la mort de 24 personnes et conduisant à l'hospitalisation de 74 blessés. Ces accidents sont répartis tout au long de l'itinéraire et 52 d'entre eux se sont produits en agglomération. La DDT fait remarquer que le taux d'accidents mortels constaté (0,327 au km) est du même ordre de grandeur que celui constaté sur la RD8 (route Saint Quentin Le Cateau) (0,391) ou RD 932 (chaussée Brunehaut) (0,333) et bien inférieur à celui de la RD 1044 (Laon Saint Quentin) (0,650).

IV - Le parti d'aménagement proposé et les estimations

IV-1- Le parti d'aménagement proposé

Au regard des critères de la grille d'analyse des projets telle qu'elle figure à l'avant projet de schéma national des infrastructures de transport, on constate que le projet de la région Nord-Pas-de-Calais de constitution d'une liaison à grande vitesse (TER-GV) permet sans aucun doute d'améliorer les liaisons de la Sambre et de l'Avesnois vers Lille et constituera une alternative pour les migrants vers Lille utilisant le mode routier. Il reste que ce projet sera sans grand effet pour les relations plus locales telles que celles repérées entre Avesnes et Maubeuge.

L'offre ferroviaire picarde est très axée sur Paris avec le projet de raccordement de la ligne Laon Soissons Paris à Charles de Gaulle express et ne devrait pas évoluer au nord de Laon et le projet « porte verte européenne » de la Picardie semble s'appuyer au plan des transports sur la route.

Par ailleurs, si les projets départementaux de court terme dans le secteur sont sans incidence majeure sur l'orientation des flux (reprise des échangeurs de Rousies et d'Assevent), il n'en n'est probablement pas de même des projets de long terme dont l'accumulation peut par contre modifier le choix des itinéraires vers Valenciennes à partir des différentes localités de la RN2. C'est le cas par exemple des déviations d'Aulnoye-Aymeries, de Sains-du-Nord, de Landrecies et Bavay.

Faut-il une liaison à caractère international entre Paris et la Belgique utilisant la RN2 ?

Cette question ne peut être écartée parce que d'abord l'État qui est compétent pour attribuer une fonction de cette nature à une route nationale a pu entretenir pendant longtemps cette perspective. Ensuite parce que d'une part la RN2 supporte déjà un trafic de transit, notamment de poids lourds à caractère international qui n'est pas négligeable, et que d'autre part cette vocation est défendue par certains élus rencontrés par la mission.

S'agissant du transit pur des marchandises dans le corridor Nord, c'est-à-dire celui qui ne s'accompagne d'aucune valeur ajoutée au long du parcours, il est clair que l'option qui est prise au plan national et européen est de s'appuyer sur les modes alternatifs à la route que sont les autoroutes ferroviaires et le canal seine Nord Europe. Il n'est pas dans les objectifs de l'État de renforcer la capacité routière pour ce type de trafic.

D'autre part, l'État n'a pas à reconstituer dans le corridor une capacité routière qu'il aurait perdue avec l'abandon du projet de l'autoroute A24 qui avait d'ailleurs pour principal objectif de répondre à la saturation de l'autoroute A1 à proximité de Lille. Les simulations de trafic montrent à cet égard qu'une liaison à caractéristiques quasi autoroutières pour la RN2 (2x2 voies en route express) serait sans effet pour décongestionner le sud de Lille. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'État défend le principe d'un contournement sud est de Lille.

L'avantage que présente actuellement la RN2 pour le transit des poids lourds, qui montre d'ailleurs que la congestion est loin d'être atteinte, devrait sensiblement baisser avec la mise en place de la taxe poids lourds par report sur l'autoroute A2. Celui des véhicules légers est relativement faible et n'est pas forcément un inconvénient dans la mesure où il peut correspondre aussi à des trajets touristiques intéressant l'économie locale.

Dans ces conditions, ce n'est pas le trafic de transit actuel et prévisible qui justifie des aménagements à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire.

L'argument que seule l'existence d'un itinéraire autoroutier ou quasi autoroutier européen Nord Sud permettrait aux régions traversées de se développer ou de rattraper un retard de développement économique ne saurait à lui seul justifier cette option. Même s'il est exact que certaines agglomérations comme Cambrai ou Arras ont bénéficié de leur situation au carrefour d'axes autoroutiers et ont vu de ce fait l'implantation d'activités, de logistique essentiellement, favorisées, on ne peut dire que l'agglomération de Maubeuge et du Val de Sambre d'une part, la Thiérache d'autre part se trouvent enclavées.

En effet, s'il est incontestable que l'agglomération de Maubeuge et le Val de Sambre se trouvent relativement mal reliés au réseau autoroutier belge qui se situe à proximité et singulièrement vers l'est, il reste qu'on ne saurait parler d'enclavement puisque les liaisons principales économiques sont tournées vers Valenciennes et sont assurées par une route aux caractéristiques 2x2 voies route express (sauf à son extrémité).

De même les agglomérations situées dans l'Aisne et dont certaines accueillent des activités importantes sont situées relativement près de l'autoroute A26 et de la RN2 au sud de Laon.

Il convient donc de renoncer à un utopique parti d'aménagement d'un itinéraire européen qui viendrait se situer en complément de ceux qui existent comme les autoroutes A1-A2 à l'ouest (Paris Valenciennes Mons Bruxelles) et l'autoroute A34 à l'est (Paris Reims Charleville Mézières Charleroi Bruxelles) et examiner les conditions d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de liaisons régionales et transfrontalières supportées par la RN2.

La mission préconise donc :

- l'étude et la réalisation sous maîtrise d'ouvrage du département du Nord de la rocade Nord de Maubeuge. L'État devrait y participer financièrement notamment pour le branchement de la RN2 vers Mons sur cette rocade ;
- la poursuite accélérée de la partie sous DUP de la RN2 entre Beaumont et Étrœungt avec en priorité la réalisation de la rocade d'Avesnes/Helppe. Le trafic de cette partie de la RN2 justifie le maintien du projet soumis à l'enquête. Le tronçon compris entre Beaumont et le nord d'Avesnes/Helppe qui traverse le secteur sensible de la haie d'Avesnes pourrait être réalisé dans un deuxième temps mais il conviendra d'inclure alors un aménagement sur place qualitatif ;
- l'hypothèse d'un futur tracé neuf entre Avesnes/Helppe et A26 a sans doute pendant longtemps suspendu toute réflexion sur un aménagement qualitatif de la RN2 dans l'Aisne au nord d'A26. Il convient d'entamer une étude globale de sécurité routière de type SURE mais aussi d'aménagement qualitatif pour la traversée des agglomérations.

La modulation de la vitesse limite autorisée dans les zones agglomérées peu denses, l'aménagement des carrefours, des aires de repos, de la signalisation devraient aussi être étudiés. La poursuite de la remise en état de la chaussée est également fondamentale car pendant trop longtemps l'État a donné ici un sentiment d'abandon.

La réalisation de déviations d'agglomération ne paraît pas devoir s'imposer à court ou moyen termes et celles-ci ne devraient plus, en tout cas, être traitées comme les éléments constitutifs d'une future liaison d'ensemble à 2x2 voies.

IV-2- Les estimations

Le directeur des routes a approuvé la première phase de l'avant projet sommaire d'itinéraire de la RN2 Paris-Maubeuge-Belgique le 30 novembre 1994. (Comme rappelé au chapitre II, à l'époque, la RN2 longue de 207 km est classée « autre route » au schéma directeur routier national approuvé le 1er avril 1992).

Le parti d'aménagement à terme est une 2x2 voies avec statut de route express, avec aménagements progressifs. Le tableau suivant récapitule les estimations faites à l'époque :

| sections | limites | | Trafic estimé 2010 véh/j | MF valeur 1994 | M€ valeur 1994 |
|------------------------------|-------------|-----------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|
| | | | | | |
| Tremblay - Dammartin | A104 | RD401 | 42000 | 210 | 32 |
| Dammartin - Soissons | RD401 | RN31 | 42000 | 1400 | 213 |
| Soissons – Laon | RN31 | RN44 | 13000 | 740 | 113 |
| Laon – A26 | RN44 | A26 | | 200 | 30 |
| A26 – Avesnes-sur-Helpe | A26 | Étroeungt | 8000 | 2040 | 311 |
| Avesnes-sur-Helpe - Belgique | Sud Avesnes | Frontière belge | 13000 | 1620 | 247 |
| total | | | | 6210 | 946 |

Ces estimations étaient basées sur les hypothèses suivantes : doublement sur place entre A26 et Marle avec déviation de Froidmont ; tracé neuf de Marle, jusqu'au nord du département de l'Aisne et au-delà.

Entre A26 et la frontière belge, objet de la mission, l'estimation était donc de 311+247=558 M€₁₉₉₄. Les études d'APSI 2ème phase faites en 2000 évaluaient cette même partie de la RN2 entre 436 et 498 M€₂₀₀₀ suivant les variantes de tracé pour les déviations envisagées et le tracé neuf.

Ensuite, au nord d'A26, seule la partie située entre Étroeungt et la RN49 a fait l'objet de déclarations d'utilité publique et donc d'estimations plus récentes ou basées sur des projets plus précis : la déviation sud-ouest de Maubeuge mise en service en 2005 et qui a mobilisé 66 M€ d'autorisations de programme et la section comprise entre cette déviation et Étroeungt, elle-même pouvant se décomposer en 3 parties estimées en 2000 à :

| | M€ ₂₀₀₀ |
|-----------------------------------|--------------------|
| 1.- Hautmont-Beaufort | 41 |
| 2.- Beaufort-nord d'Avesnes/Helpe | 39 |
| 3.- déviation d'Avesnes/Helpe | 63 |
| Requalification de la RN2 | 3 |
| total | 146 |

Encore convient-il de noter que les parties situées au sud de Beaufort, si elles sont bien couvertes par une DUP, n'ont pas encore fait l'objet d'enquête au titre de la loi sur l'eau susceptible d'apporter éventuellement quelques modifications au projet.

Pour la partie qui reste à réaliser entre Beaufort et Étroeungt, il pourrait être envisagé dans un premier temps de se limiter à une chaussée bidirectionnelle pour la déviation d'Avesnes, ce qui ramènerait l'estimation à environ 55 M€ environ, d'aménager sur place la partie située entre Beaufort et cette déviation pour environ 14 M€.

Mais cette option présente des inconvénients : pour la sécurité routière car il n'est pas optimal de maintenir sur une trop grande distance une chaussée bidirectionnelle conçue initialement pour des chaussées séparées, pour la fluidité et notamment à cause du temps perdu dans les raccordements routiers pour rejoindre la section aménagée sur place.

Il est plus difficile d'estimer la déviation Nord de Maubeuge, puisqu'il n'existe pas encore de projet. La recherche d'un tracé acceptable n'est d'ailleurs sans doute pas facile étant donné que le secteur est assez urbanisé, qu'il existe de nombreuses routes et une voie ferrée à franchir, sans compter l'insertion dans l'environnement naturel ou agricole, et d'autant plus qu'aucun tracé n'a été réservé dans les plans d'urbanisme. Sur la base d'un tracé court de 8 km, le coût en sera de l'ordre d'au moins 70 à 80 M€[\[1\]](#).

[\[1\]](#) La déviation d'Avesnes est estimée à 63 M€₂₀₀₀ pour 7,5 km

V- La répartition des maîtrises d'ouvrage et des financements

Compte tenu des partis analysés et retenus ci dessus pour l'axe nord sud de la RN2 entre Laon (A26) et la frontière belge, et pour l'articulation de cette liaison avec celles assurées par l'axe est ouest du réseau départemental (RD 649), une proposition de répartition des maîtrises d'ouvrage pour la poursuite des opérations peut être faite.

V-1- L'axe RN2

La fonction nord sud est assurée par le réseau national, la RN2, mais les deux sections sud Avesnes – Beaufort (extrémité des travaux en cours au sud de Maubeuge) d'une part, dans le département du Nord, et Laon (A26) – limite du département de l'Aisne d'autre part, ont chacune un rôle propre, un trafic aux caractéristiques nettement différentes, conduisant à des choix distincts de parti d'aménagement. En tout état de cause, la maîtrise d'ouvrage de cette liaison restée- même si les raisons en paraissent aujourd'hui contestables- dans le réseau routier national relève de l'État.

V-1-1- L'hypothèse d'un financement classique

La section Avesnes -Maubeuge -frontière Belge

La DUP existante pour la mise à 2x2 voies en route express, comporte, après la section Maubeuge Beaufort en cours de travaux, la section Avesnes nord-Beaufort , chiffrée à 48 M€ en 2009. et le contournement d'Avesnes (Avesnes - Étrœungt), chiffré à 72 M€.

La position des collectivités territoriales reste hostile à un cofinancement ; le département estime qu'il n'a pas à participer aux PDMI , du fait de l'effort qu'il a dû consentir sur les routes de l'ancien réseau national qui lui ont été transférées, la Région privilégie le mode ferroviaire pour traiter le cas du secteur de Maubeuge Avesnes (projet de liaison rapide Sambre Avesnois à l'étude avec RFF, représentant une enveloppe globale de plus de 200M€).

Dans ces conditions, et compte tenu des enveloppes envisageables dans le meilleur des cas pour les prochains PDMI, un financement à 100% par l'État ne permet pas d'envisager dans ce cadre une réalisation simultanée des 2 sections restant à réaliser du projet faisant l'objet d'une DUP.

Un phasage devrait alors être retenu, la priorité, compte tenu des analyses présentées plus haut étant la réalisation du contournement d'Avesnes et la section Avesnes Beaufort ne faisant alors l'objet dans une phase transitoire que d'aménagements très localisés sur place.

Il en serait de même pour la section nord de Maubeuge- frontière belge .

Même dans ce cas, cela supposera que soit donnée à la RN2, contournement d'Avesnes, la priorité dans le prochain PDMI Nord Pas de Calais par rapport à d'autres axes du réseau national. Rappelons que l'enveloppe du PDMI 2009-2014 est de 167M€ répartis en 6 opérations. Comme on l'a vu plus haut, la question pourrait même être posée d'une réalisation du contournement d'Avesnes à caractéristiques plus réduites (2x1 voie) dans une première phase ; cette option ne ferait néanmoins pas réaliser une économie sensible dans la mesure où les éléments les plus coûteux (échangeurs) ne verraient pas leur coût sensiblement modifié dans une telle option. Il n'est donc pas proposé de la retenir.

La section Laon(A26)- limite du département de l'Aisne

Cette section ne fait l'objet à l'heure actuelle d'aucune DUP, ni même d'études de projet approfondies.

En tout état de cause, comme il a été vu plus haut compte tenu des fonctions de la voie, des aménagements localisés et l'étude de quelques déviations, doivent être préférés à un aménagement complet à 2x2 voies à caractéristiques de route express.

La réalisation d'un certain nombre d'aménagements localisés serait financée dans le cadre du prochain PDMI, en dépendant aussi à un double titre de la position des collectivités territoriales :

- sur le principe d'abord : la priorité a jusqu'à présent toujours été donnée aux aménagements de la RN2 au sud de Laon. L'inscription d'aménagements au nord de Laon supposera donc, comme le souhaitent d'ailleurs un certain nombre des élus rencontrés, que soit désormais prise en compte cette partie nord de Laon et la desserte de la Thiérache.
- sur le niveau ensuite : rappelons que l'enveloppe du PDMI 2009-2014 pour la Picardie est de 147,5 M€ ; sur ce total, 104,9 M€ sont consacrés à la RN2 au sud de Laon, dont 66,6 apportés par l'État et 38,3 par les collectivités.

L'importance des aménagements possibles au prochain PDMI dépendra donc à la fois des priorités qui seront retenues (notamment le choix de déviations de lieux comme Vervins, la Capelle, Marle éventuellement) et du maintien d'un cofinancement local : il convient d'indiquer que les élus rencontrés font part de leur incertitude sur les possibilités de maintien d'un tel cofinancement, notamment du fait des incertitudes sur les conséquences de la réforme des collectivités locales et des modifications de leurs ressources.

V- 1-2- L'hypothèse d'un financement en contrat de partenariat

Devant les difficultés de financement prévisibles, quelques élus ont évoqué la possibilité que l'État ait recours à un contrat de partenariat. L'un a même évoqué une concession.

L'hypothèse de concession doit être éliminée sans équivoque : outre que les niveaux de trafic ne sont pas ceux d'une concession et supposeraient très vraisemblablement une subvention importante, les caractéristiques de ce trafic pendulaire sur la seule partie de l'axe supportant un niveau important (Avesnes Maubeuge) rendent socialement inenvisageable de lui imposer un péage.

Le cas du contrat de partenariat doit également être examiné.

Les conditions du recours au contrat de partenariat, comme ses avantages potentiels, sont rappelés en annexe.

Compte tenu des analyses présentées plus haut sur le parti à retenir, le recours par l'État à une telle solution dans le cas de la RN2 , passé au crible des différentes conditions n'est pas réaliste, que ce soit en termes d'urgence, de complexité, ou d'avantage économique. La notion de complexité est en effet analysée au regard de l'importance et des moyens de la collectivité contractante et ne pourrait être avancée s'agissant de l'État compte tenu du parti proposé ; l'urgence est relative ; quant à l'efficacité financière, le coût de financement étant plus élevé

(et ceci s'étant aggravé depuis la crise économique et financière) ne peut être compensé que par des économies importantes en termes de montage d'un projet complexe, ce qui n'est pas le cas ici.

C'est d'ailleurs pour ce type de raisons que l'État limite très strictement son recours à des contrats de partenariat routiers à de très grands projets particulièrement complexes.

(Pour l'instant, le seul cas est celui de la rocade L2 à Marseille dans un contexte très particulier : infrastructure autoroutière, pour environ 550 M€, en tranchées couvertes sur la majeure partie de son tracé, dans un tissu urbain dense, en liaison avec d'autres infrastructures à fort trafic, et avec un trafic très important de 100 000 et 120 000 véhicules par jour qui imposera des modalités d'exploitation contraignantes. A noter aussi que si la maîtrise d'ouvrage appartient à l'État, le projet comporte des cofinancements multiples avec le département et la Ville d'une part, avec la Région d'autre part. L'appel à candidature a été lancé en juin 2010, le choix définitif étant prévu début 2012).

Le recours au contrat de partenariat pour un projet routier d'une collectivité locale doit répondre aux mêmes critères, mais la complexité s'analyse bien sûr alors au regard des moyens de la collectivité concernée :

Ainsi, dans le cas de la déviation de Tarbes présentée par le conseil général des Hautes-Pyrénées, seule route à ce jour à avoir donné lieu à un avis de la MAPPP (mission d'appui aux PPP), le département n'avait pas recouru au critère d'urgence. La MAPPP a donné un avis favorable en retenant la complexité technique (réalisation de trémies ouvrages peu courants pour le département, ouvrages d'art au dessus de voie ferrée, ponts non courants au dessus de rivières) au regard du dimensionnement des services techniques du département, mais pas la complexité juridique ou financière. Le conseil général avait aussi démontré l'éligibilité au 3^{ème} critère, c'est-à-dire que dans ce cas, l'analyse comparative en termes de coût global actualisé en intégrant les risques avec une solution en maîtrise d'ouvrage par le département s'est révélée favorable à la solution en contrat de partenariat.

C'est pourquoi la mission considère que dans le cas particulier de la RN2, seule la déviation nord de Maubeuge sous maîtrise d'ouvrage collectivité locale, plus vraisemblablement département que communauté d'agglomération, et une fois le projet défini, pourrait éventuellement être financée en contrat de partenariat, au regard de la complexité technique du projet, sans pouvoir évidemment préjuger de l'éligibilité au 3^{ème} critère.

Il va sans dire que, comme l'indique l'ordonnance, le critère de paiement différé ne saurait à lui seul justifier un avantage, le recours à un contrat de partenariat ne saurait lui-même contribuer à justifier un parti d'aménagement routier.

V-2- Le contournement nord de Maubeuge

Les fonctionnalités et enjeux portés par le nécessaire contournement nord de Maubeuge sont, comme il a été montré plus haut, d'intérêt local et régional pour le Val de Sambre et l'agglomération de Maubeuge, et le fonctionnement de cet ensemble articulé sur la RD 649 Jeumont-Valenciennes.

Il apparaît donc que la maîtrise d'ouvrage de cette opération doit être assurée par les collectivités territoriales, et que l'urgence est aujourd'hui qu'elles se déterminent sur la préparation du projet et la définition du tracé et son chiffrage, quelles que soient les difficultés internes du dialogue entre les différentes communes ou agglomérations concernées dans ce pôle de Maubeuge. En effet, le blocage local constaté sur ce projet aboutit aujourd'hui à une

incertitude complète sur ces éléments, et compte tenu du retard pris, il faudra en tout état de cause plusieurs années simplement pour étudier les fuseaux, assurer les concertations et les débats , sachant que c'est seulement sur la base d'un projet suffisamment défini que pourront ensuite se faire les montages de financement.

A l'heure actuelle, la position du Maire de Maubeuge est un renvoi de la responsabilité de l'opération sur l'État, allant même jusqu'à évoquer le retour de la RD 649 -dans sa partie Maubeuge Jeumont- dans le réseau routier national en arguant aussi de l'hypothétique réalisation en Belgique du barreau de raccordement sur Charleroi qui justifierait une nouvelle relation sous maîtrise d'ouvrage nationale vers la Belgique.

En tout état de cause, si cette attitude peut s'expliquer par des raisons tactiques, liées notamment aux difficultés évoquées plus haut entre collectivités (le contournement nord de Maubeuge passera inévitablement sur le territoire d'autres communes) , elle ne peut être suivie sur le fond compte tenu des fonctionnalités et enjeux analysés dans un chapitre précédent.

Néanmoins, un contournement nord de Maubeuge permettant aussi , malgré la prédominance de ses fonctionnalités est-ouest et locales, d'acheminer dans sa moitié ouest le trafic de transit de la RN2 vers la Belgique (Mons) , il serait alors envisageable que l'État puisse apporter une contribution à ce projet, à condition que les enveloppes qu'il pourra consacrer au réseau national (notamment la RN2) le lui permettent , ce qui est évidemment rendu plus difficile par l'absence de cofinancement des collectivités au PDMI. La réalisation du contournement nord devrait également s'accompagner logiquement d'un déclassement du réseau national de la partie de la RN49 et de la RN2 subsistant au cœur de Maubeuge (entre le contournement ouest et le futur contournement nord) , permettant au Maire de Maubeuge de redonner à ces voiries un véritable rôle de boulevards urbains, comme il le souhaite. C'est cet ensemble d'éléments qui devrait alors faire l'objet d'une convention financière mettant en place une participation de l'État à l'opération sans pour autant en avoir la maîtrise d'ouvrage.

Le recours à un contrat de partenariat local pour le financement du contournement de Maubeuge pourrait être évoqué le moment venu (une telle opération pourrait être considérée comme complexe pour une maîtrise d'ouvrage locale, alors qu'elle ne le serait pas pour une opération à maîtrise d'ouvrage nationale) , mais cela est aujourd'hui tout à fait prématuré : le choix d'un tel montage ne peut se faire avant la définition d'un projet.

Conclusion

Comme un certain nombre d'autres itinéraires en France (RCEA, Toulouse-Lyon, etc.), la route nationale 2 a fait depuis plusieurs décennies l'objet d'évolutions quant à la définition de sa ou ses fonctions, plus ou moins définies à chaque étape de la révision du schéma directeur des routes nationales (« autre route », « grande liaison d'aménagement du territoire », etc). De plus, l'approbation d'avant-projets sommaires d'itinéraire, sensés justement préciser ces fonctions et leurs évolutions dans le temps, n'ont pas toujours été cohérents avec la programmation financière, elle-même fortement influencée par la volonté variable des collectivités locales d'accélérer cette programmation par l'apport de cofinancements.

Lors du transfert des routes nationales aux départements en décembre 2005, l'État a voulu garder dans son domaine la RN2, sans qu'apparemment il ait réexaminé les fonctions dévolues à la RN2, ni remis en perspective son aménagement. Bien au contraire, les collectivités locales ont perçu cette décision comme une confirmation de l'État de vouloir porter l'ensemble de cet itinéraire à 2x2 voies. Cette perspective a peut-être aussi été la cause d'un certain délaissement d'aménagements localisés pourtant justifiés. Les retards dans le simple entretien et les grosses réparations, qui sont seulement en train d'être comblés, ont exacerbé la rancœur des élus des agglomérations concernées.

Le département du Nord a consacré plus de 100 M€ pour l'amélioration des routes nationales transférées et a refusé tout cofinancement pour les routes restées nationales, dont la RN2, réduisant ainsi, à montant constant de la participation de l'État du programme régional, l'enveloppe des travaux consacrés à la RN2. La région de Picardie, a continué, par contre, à cofinancer le programme national, mais dans la partie de la RN2 située entre l'autoroute A26 et Paris.

Le parti d'aménagement de la RN2 doit aujourd'hui tenir compte des décisions du Grenelle de l'environnement, qui affirme que la réalisation ou l'amélioration du réseau routier n'est pas prioritaire par rapport aux autres modes de transport, et qu'il ne peut être justifié que pour des motifs de sécurité routière, de réduction de la congestion ou de désenclavement local, et non plus de l'accroissement de la capacité.

Il ressort de l'analyse que si certains tronçons de la RN2 peuvent relever d'une partie de ces critères, ce n'est pas le cas de l'ensemble de la RN2 ici examinée. La mission préconise de maintenir le parti de la RN2 à 2x2 voies déjà sous déclaration d'utilité publique entre Maubeuge et le sud d'Avesnes/Helppe mais de l'abandonner au sud. La déviation d'Avesnes/Helppe devrait figurer au prochain programme pluriannuel de l'État. Entre Avesnes/Helppe et A26, seuls sont justifiés des aménagements localisés à définir à la suite d'une étude plus précise à engager ayant pour objectif d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des habitants riverains. Certains d'entre eux pourraient être mis en œuvre au prochain programme.

L'analyse a aussi montré que la déviation nord de Maubeuge reliant les 2 parties Est et Ouest de la RD649 et raccordée à la RN2 au nord de Maubeuge est sans aucun doute très justifiée car elle permet à la fois un meilleur raccordement aux autoroutes et agglomérations wallonnes, est fondamentale pour le développement économique de l'agglomération et participe à la sécurité et au cadre de vie des habitants. La mission préconise une maîtrise d'ouvrage locale, de préférence départementale, avec un cofinancement de l'État. Les études devraient en être conduites dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territorial.

Chantal Lecomte

Philippe Rattier

Inspectrice générale
de l'Administration du
Développement Durable

Ingénieur général des Ponts,
des Eaux et des Forêts

ANNEXES

République Française

*Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat*

Le Secrétaire d'État chargé des Transports

Paris, le

24 MARS 2010

Monsieur le Vice-Président,

Les élus et les forces économiques des territoires traversés par la RN2 dans sa partie située au nord de l'autoroute A26 manifestent depuis de nombreuses années leur attachement à un aménagement de cette voie considérant que cet axe assure au-delà de ses fonctions de dessertes locales et régionales, un rôle structurant pour les échanges internationaux entre la France et le Benelux. Son aménagement serait notamment indispensable, à la fois pour dynamiser l'économie des territoires traversés mais aussi pour renforcer les conditions de sécurité de l'axe.

Aujourd'hui, les objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement, notamment en terme de réduction des émissions de CO2 et de protection de la biodiversité, ont conduit l'État à réviser la politique d'aménagement des voies routières nationales et singulièrement à s'interroger sur le maintien, en dehors de la section Avesnes-Maubeuge, d'un parti d'aménagement à 2x2 voies continu pour la RN2 au nord de l'autoroute A 26.

Saisi dans ce contexte par Christine MARIN, Député du Nord, sur les besoins d'aménagement de la RN2 précisément au nord de l'autoroute A26, j'ai décidé de donner une suite favorable à sa suggestion de nommer un coordonnateur, chargé d'identifier les grandes orientations à privilégier en terme d'aménagement de cette route.

Ce coordonnateur devra proposer des orientations pour l'aménagement de la RN2 de la frontière Belge à l'autoroute A26 qui soient cohérentes avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, tout en s'attachant à dégager un consensus local. L'ambition est de disposer de propositions argumentées qui permettent de préparer efficacement la prochaine génération de programmes de modernisation d'itinéraire (PDMI) et de concrétiser, le moment venu, un plan de financement associant les collectivités territoriales concernées.

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président du Conseil Général
de l'Environnement et du Développement Durable
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

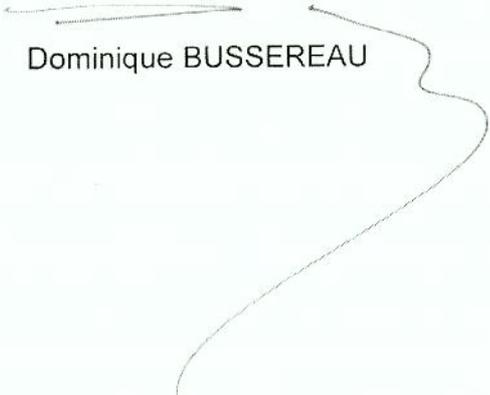
*Hôtel Le Play
41, rue du Bac 75007 Paris*

Je souhaite que cette mission de coordination soit assurée par un membre du CGEDD que je vous demande de désigner.

Le titulaire de la mission établira, d'ici la fin de l'année 2010, un rapport détaillé de ses travaux dans lequel il précisera notamment les positions des différents acteurs concernés et les conclusions auxquelles il aboutit.

Pour accomplir sa tâche, il prendra tous les contacts utiles. Il pourra notamment s'appuyer sur la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer ainsi que sur les services déconcentrés du ministère (DREAL Nord Pas de Calais – DIR Nord).

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Dominique BUSSEREAU



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

Le Vice-Président

Référence CGEDD n° 007317-01

La Défense, le 17 MAI 2010

Note

à l'attention de

Monsieur Philippe RATTIER,
ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Madame Chantal LECOMTE,
inspectrice générale de l'administration
du développement durable

Par lettre du 24 mars 2010, le Secrétaire d'Etat chargé des transports a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission sur l'aménagement de la route nationale 2 (RN2).

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 007317-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du Ministre de disposer du rapport final pour le 31 décembre 2010 au plus tard.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 2ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Secrétaire d'Etat chargé des transports.

Claude MARTINAND

Copies : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 2ème section
M. le Coordonnateur de la MIGT 1

**Présent
pour
l'avenir**

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

| | |
|---|-------------------------|
| | |
| <i>MEEDDM devenu MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT -MEDDTL</i> | |
| Cabinet du ministre d'État (M. Borloo) Thomas ALLARY, conseiller transports Cabinet du Secrétaire d'État chargé des transports (M.Bussereau) Anne-Gaëlle SIMON, conseiller parlementaire | 07/06/11 |
| DGITM,DIT Jean-Pierre CAMBILLARD, adjoint au Sous-directeur du développement du réseau routier national | 07/06/10 et 30/11/10 |
| Catherine GUIEU, chef du bureau des infrastructures à la sous direction du développement du réseau routier national, et adjointe au secrétariat de la planification multimodale | 10/09/10 |
| DREAL Nord Pas de Calais Philippe JOSCHT, directeur adjoint avec Michel LEBLANC, responsable du service déplacements intermodalité Infrastructures | 07/06/10 |
| DREAL Picardie Philippe CARON, directeur, avec Jean-Marie DEMAGNY, directeur adjoint et Luc DAUCHEZ, service déplacements, infra, transports | 27/09/10 |
| DIR Nord Xavier DELEBARRE, directeur avec Philippe WYSOCKI , directeur adjoint | 28/06/10 |
| <u>Préfectures- Sous Préfecture</u> | |
| Jean-Michel BERARD, préfet de la région Nord Pas de Calais | 28/06/10 |
| Olivier ANDRE, sous préfet d'Avesnes | 01/07/10 |
| Michel DELPUECH, préfet de la région Picardie avec Pierre GAUDIN, secrétaire général aux affaires régionales | 17/09/10 |
| Pierre BAYLE, préfet de l'Aisne avec Eléodie SCHES, sous-préfète de Vervins | 09/09/10 |
| <u>Collectivités – Élus et administrations</u> | |
| <u>Région Nord-Pas de Calais</u> | |
| Alain WACHEUX, vice président de la région Nord Pas de Calais, chargé des transports | 09/12/10 |
| <u>Département du Nord</u> | |
| Bernard DEROSIER, député, président du Conseil général | 11/01/11 |
| Paul RAOULT , Sénateur-Maire de la Ville du Quesnoy , président du Parc naturel régional de l'Avesnois | 06/09/10 |
| Jean-Luc PERAT, député du Nord (24ème circonscription), conseiller général, arrondissement d'Avesnes, | 03/09/10 |
| Christine MARIN, députée du Nord (23ème circonscription) | 07/06/10 et 16/09/10 |
| José COHEN, directeur général adjoint chargé de l'enseignement, des infrastructures et du patrimoine, Conseil général du Nord | 29/09/10 |
| Bernard BAUDOUX, maire d'AULNOYE-AYMERIES, vice-président du conseil général du Nord | 29/09/10 |
| Alain BERTEAUX, maire de FOURMIES | 03/09/10 |
| Annick MATTIGHELLO Maire de Louvroil, également Conseillère Régionale, Vice-présidente de la Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre. (accompagnée de M. Patrick | 03/09/10 |

| | |
|---|----------|
| VILTART ,Premier adjoint, Travaux, Urbanisme, Éco-quartier,Louis LELONG Directeur Général des Services, Daniel BARBAROSSA Cabinet du Maire) | |
| Rémi PAUVROS , Maire de Maubeuge, Vice-président du Conseil Général du Nord, Président de l'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre | 16/09/10 |
| Alain POYART, maire d'Avesnes sur Helpe, Conseiller général du Nord, président de la communauté de commune du pays d'Avesnes | 06/09/10 |
| Benjamin SAINT HUILE , maire de Jeumont | 06/09/10 |
| Joël WILMOTTE, maire d'HAUTMONT, président de la communauté de communes Sambre Avesnois, conseiller général | 16/09/10 |
| <u>Région Picardie</u> | |
| Vincent de LABARRE, Directeur général adjoint Développement territorial, avec <i>Élodie SOUFFLAY, chargée de mission à la direction des transports</i> | 27/09/10 |
| <u>Département de l'Aisne</u> | |
| Jean-Pierre BALLIGAND, député de l'Aisne (3ème circonscription), maire de Vervins, conseiller général de l'Aisne | 09/09/10 |
| Yves DAUDIGNY, sénateur de l'Aisne, président du conseil général de l'Aisne, Adjoint au maire de Marle, président de la Communauté de communes du Pays de la Serre <i>et Michel GENESSEAU, DGA aménagement et développement des territoires</i> | 15/10/10 |
| Antoine LEFEVRE, sénateur de l'Aisne, maire de Laon, président de la Communauté de communes du Laonnois | 27/09/10 |
| Jean-Jacques THOMAS, 1er vice-président du conseil général de l'Aisne, maire d'HIRSON, Président de la Communauté de communes des "Trois Rivières » | 27/09/10 |
| <u>Associations</u> | |
| Jeanine PETIT, vice présidente de l'association « Escaut Vivant – Levende Schelde », conseillère régionale (Europe écologie) Alain VILLAIN, président de l'association « Escaut Vivant – Levende Schelde » et Didier WILLEMAËT , assistant parlementaire de Mme Hélène FLAUTRE, députée européenne, groupe Europe écologie | 18/06/10 |
| <u>CCI- Entreprises</u> | |
| CCI Nord de France- Avesnes-Cambrai-Valenciennes- Michel BAUCHOT, président de la CCI d'Avesnes, accompagné de <i>Randolph SEGUY, directeur, et Étienne DEBLOCOQ, chargé des études stratégiques</i> | 01/07/10 |
| MCA Maubeuge construction automobile Marc DARDANELLI, manager Logistique industrielle, accompagné de Patrick THURIER, responsable patrimoine et maintenance générale, et M.BOULANT, responsable de la sécurité et du transport du personnel | 29/09/10 |
| <u>RFF</u> François TAINURIER, directeur du développement | 16/06/10 |
| <u>WALLONIE</u> | |
| SPW (service public de Wallonie) André Delmarcelle, SPW DGO1-40, département du réseau du Hainaut & du Brabant Raymond Debroux SPW DGO1 Kathleen Voyeux SPW DGO1-42 Thierry Berthet cellule de développement territorial Vincent Dessy cellule de développement territorial | 04/10/10 |

CONTRATS DE PARTENARIAT

L'ordonnance du 17 juin 2004 a créé la possibilité de recourir au contrat de partenariat, une nouvelle modalité de réalisation des ouvrages publics associant le public et le privé. Le contrat de partenariat permet à une collectivité publique de confier à une entreprise la mission globale de financer, concevoir tout ou partie, construire, maintenir et gérer pour une longue durée des ouvrages ou des équipements publics concourant aux missions de service public, contre un paiement étalé dans le temps et effectué par la personne publique.

Ce montage a pour but d'optimiser les performances respectives des secteurs public et privé pour réaliser dans les meilleurs délais les projets qui présentent un caractère d'urgence ou de complexité pour la collectivité : hôpitaux, écoles, prisons, infrastructures...

Lorsque certaines conditions sont remplies, les avantages de cette forme de contrats peuvent être multiples : l'accélération, par le préfinancement, de la réalisation des projets ; une innovation qui bénéficie à la collectivité par le dynamisme et la créativité du privé ; une approche en coût global ; une garantie de performance dans le temps ; une répartition du risque optimale entre secteur public et privé, chacun supportant les risques qu'il maîtrise le mieux.

Cette formule permet de déléguer la conception, le préfinancement et l'entretien d'une infrastructure à un partenaire privé, en l'échange du versement d'un loyer pendant la durée du contrat. Le loyer versé par l'État ou la collectivité locale est assorti de pénalités en fonction de la qualité du service rendu aux usagers.

Ce type de contrat permet de bénéficier des avantages de confier à un prestataire une mission globale en terme d'optimisation des interfaces et de réduction des délais y compris dans le cas où la mise à péage de l'infrastructure n'est pas économiquement possible (trafic trop faible par rapport au coût de l'ouvrage) ou socialement acceptable (dans un contexte urbain par exemple).

La mission d'appui aux PPP (MAPPP) du ministère des finances a établi une fiche sur les notions d'urgence, de complexité et d'efficacité économique qui constituent la condition juridique fixée par l'ordonnance du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, telle que modifiée par la loi du 28 juillet 2008, pour qu'un projet soit réalisable sous cette forme contractuelle. L'une au moins doit être vérifiée.

La complexité

L'article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004, applicable aux contrats de partenariat de l'État et de ses établissements publics, dispose que la condition de complexité est remplie dès lors que :

« La personne publique n'est pas objectivement en mesure de définir seule et à l'avance les moyens techniques répondant à ses besoins ou d'établir le montage financier ou juridique du projet ».

L'article L. 1414-2 du code général des collectivités territoriales reprend la même formulation pour les collectivités territoriales.

Un même projet pourra donc être considéré ou non comme complexe selon le niveau et les ressources techniques préexistantes de la personne publique qui le porte.

La complexité d'un projet est décrite sous trois approches possibles : la complexité technique, juridique ou financière, sachant qu'une seule de ces approches suffit à valider le recours à la procédure du dialogue compétitif.

La complexité technique doit être évaluée au regard de l'incapacité de spécifier les moyens

techniques à utiliser pour répondre aux besoins de la personne publique, mais également au regard de la difficulté à établir parmi plusieurs solutions possibles laquelle est la plus à même de répondre de manière optimale à ces besoins.

La complexité financière peut être notamment retenue lorsque la personne publique n'est pas en mesure de déterminer seule et à l'avance le meilleur montage financier possible.

L'urgence

La notion d'urgence est différente de celle employée dans le code des marchés publics, qui a pour but de justifier le recours à des procédures dérogatoires.

Il existe dans le code deux formes d'urgence : l'urgence simple, qui permet de raccourcir les délais normaux de consultation, et l'urgence impérieuse ou extrême, qui permet de recourir à la passation d'un marché négocié ou d'un marché à bons de commande sans maximum ni minimum avec plusieurs titulaires. Elle fait l'objet d'une interprétation stricte car elle implique l'existence de circonstances objectives (l'urgence ne doit pas résulter du fait de la personne publique).

Dans l'ordonnance sur les contrats de partenariat, l'urgence constitue une condition de fond du recours au contrat de partenariat et non une condition dans le choix d'une procédure de passation abrégée. Ceci justifie donc une appréciation autonome et plus extensive de la notion d'urgence dans le cadre de l'ordonnance sur les contrats de partenariat que dans le cadre du code des marchés publics ou des directives « marchés publics ».

L'article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004, applicable aux contrats de partenariat de l'État et de ses établissements publics, tel que modifié par la loi du 28 juillet 2008, définit le critère d'urgence ainsi :

« Le projet présente un caractère d'urgence, lorsqu'il s'agit de rattraper un retard préjudiciable à l'intérêt général affectant la réalisation d'équipements collectifs ou l'exercice d'une mission de service public, quelles que soient les causes de ce retard, ou de faire face à une situation imprévisible ».

La condition d'efficacité économique

La loi du 28 juillet 2008 a ajouté un troisième cas de recours aux contrats de partenariat.

Ce troisième critère est celui de l'efficacité économique, dit aussi du bilan coûts/avantages. Il s'agit, pour la personne publique, de démontrer que « le recours [au contrat de partenariat] présente un bilan entre les avantages et les inconvénients plus favorable que ceux d'autres contrats de la commande publique » (article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004 pour l'État et ses établissements publics ; article L. 1414-2 du code général des collectivités territoriales pour celles-ci).

Ce critère est de nature différente des deux premiers, puisque l'éligibilité n'est vérifiée dans ce cas qu'à l'issue de l'analyse comparative. Ce critère permet donc au décideur public de justifier son choix par une motivation économique et financière plutôt que par une motivation principalement juridique, comme dans le cas de la complexité ou de l'urgence.

En conséquence, l'évaluation économique-financière pour le critère du bilan doit être plus approfondie (notamment quant à la nature des calculs réalisés - qui doivent être des calculs d'utilité socio-économique plus que de coûts - et en matière de prise en compte des risques) que si le critère d'éligibilité retenu avait été la complexité ou a fortiori l'urgence.

Principales entreprises et activités citées lors des entretiens

Ces entreprises ont été citées comme ayant besoin d'une bonne desserte routière, cette desserte étant selon le cas tournée vers le nord et la Belgique, vers Valenciennes, (cas notamment des entreprises du Val de Sambre) ou vers l'Île de France (cas notamment des entreprises de Thiérache).

Les éléments ci-après proviennent :

- d'une rencontre avec la CCI Nord de France- Avesnes-Cambrai-Valenciennes
- d'une visite à MCA - Maubeuge construction automobiles-, le cas de cette entreprise, particulièrement importante pour le secteur étant donc plus détaillé.
- des entretiens avec les élus

et sont le cas échéant complétées de précisions recherchées sur les sites internet des entreprises ou sur des sites locaux.

Département du Nord- **Sambre Avesnois**

Entreprises du secteur industriel

MCA Maubeuge construction automobile – groupe RENAULT- à MAUBEUGE

L'usine Renault de **Maubeuge** ou **MCA (Maubeuge Construction Automobile)** est une usine de montage automobile installée dans la zone industrielle de Grévaux-les-Guides.

Elle est implantée sur 83,4 ha sur le territoire des communes de Maubeuge et de Feignies. Depuis 2007, elle produit Nouveau Kangoo et fabrique maintenant tous les modèles de cette famille de produits dont le dernier né « Be Bop » est commercialisé depuis février 2009.

Production de 630 véhicules par jour, 140 000 par an. (plus de 200 000 il y a quelques années) 2300 personnes (hors intérimaires) y travaillent aujourd'hui (5000 en 2008).

La première **Kangoo électrique** sera commercialisée en juin 2011 (perspectives avec les flottes d'entreprises comme la Poste).

Accords également avec **Région Nord-Pas de Calais** : Renault a signé en septembre 2010 une lettre d'intention avec la Région dans le domaine des Véhicules Électriques . Cet accord annonce le lancement de l'étude d'un Plan Régional de développement du Véhicule Électrique pour les Entreprises comme pour les Particuliers. Le Plan Régional de développement du Véhicule Électrique prévoit la nomination d'un « Chef de Projet Véhicule Électrique », l'étude de l'équipement des parcs de voitures de la Région en Véhicules Électriques, un projet d'implantation d'infrastructures de recharge destinées à répondre aux usages du VE.

A la suite d'un accord avec **Daimler**, l'usine produira en 2012 un nouvel utilitaire léger pour Daimler.

Les flux amont (approvisionnement) : 150 camions en entrée usine par jour.

Les plus gros flux viennent du Nord ou du Pas de Calais, puis du centre-ouest de la France, et une plus petite partie de Rhône Alpes et de l'est, une partie encore plus faible venant de l'étranger.

20 à 30 camions emprunteraient la RN2 au sud de Maubeuge, et une partie vient de Mons, mais la majeure partie vient de Valenciennes, et de Jeumont Erquelinnes.

Les flux aval : 100 camions en sortie. 50% des clients sont en France.

Pour la région Nord, les trajets vont directement chez les clients, pour le Sud, ils vont vers des centres d'éclatement.

Les conditions routières globales ne sont pas dirimantes pour MCA, même s'il existe quelques problèmes :

- problèmes surtout liés aux conditions d'exploitation, par défaut d'information sur les travaux routiers par exemple.
- problème particulier de l'aménagement de la voie rapide Valenciennes Maubeuge RD649 : les ouvrages d'art sont trop bas (4m30) et ne permettent pas le passage des camions (4m50) au niveau de Saint-Waast, obligeant à prendre une déviation à Bavay et à rentrer sur la RD 649 après Saint-Waast.

Il n'y a plus d'approvisionnement par le fer. En effet, l'usine fonctionne en flux tendu avec un stock moyen inférieur à 2 jours : le fer n'est pas adapté à des livraisons atomisées.

Il est toutefois prévu de redémarrer un flux en train combiné (caisses mobiles) qui desservirait aussi l'usine de Douai : apport des moteurs venant d'Espagne, en passant par Dourges. Cela suppose pour être viable que l'on puisse remplir les caisses au retour (boîtes de vitesse, pièces fabriquées par l'usine de Douai).

Il n'y a pas de perspective de transport ferroviaire, le produit fourgonnette ayant une hauteur qui ne permet pas le chargement des wagons standard sur 2 niveaux, et le transport ferroviaire n'étant plus alors compétitif.

Groupe AREVA-JSPM à JEUMONT et MAUBEUGE

JSPM (Jeumont)

650 personnes

JSPM, filiale du groupe AREVA spécialisée dans la fabrication de composants mobiles (groupes motopompes primaires et mécanismes de commande de grappes) pour les réacteurs nucléaires. Site historique de la société JSPM , le site de Jeumont concentre sur un même site les équipes des fonctions supports, de l'ingénierie, de la production ainsi que des services associés à ses produits. Afin de répondre à la demande croissante du marché nucléaire, JSPM se dote d'outils de haute performance tels que des machines-outils à commande numérique de dernière génération.

Le Centre d'Essais (Maubeuge sur la ZA de Grévaux-les-Guides)

Nouveau centre d'essais, (investissement de l'ordre de 40 millions d'euros , mise en service première tranche début 2010) comprenant à la fois un centre de montage et d'essais, un hall de stockage et de pré-assemblage ainsi que des laboratoires de tests de métallurgie et de mesures. Le Centre d'Essais de JSPM dispose de la boucle d'essais plein débit des GMPP la plus performante au monde. Elle permet de tester en conditions réelles les pompes de génération 3 mais également celles de la génération 2.

SOMANU (Maubeuge)

Filiale de JSPM, SOMANU met à disposition de ses clients des locaux modulaires ventilés desservis par des moyens de levage importants afin de permettre des opérations de maintenance et de remise en état de composants et outillages de sites nucléaires. L'atelier est doté de cuves de décontamination, de machines d'usinage, d'équilibrage et de soudage et abrite des moyens d'examen modernes tel qu'un Microscope à Balayage Électronique.

VALLOUREC à AULNOYE

Tuberie de VALLOUREC & MANNESMANN TUBES, entreprise du groupe Vallourec , 760 personnes: La gamme de fabrication a été orientée courant des années 90 vers des produits spéciaux (tubes pour chaudières, tubings mécaniques et line pipes de projet). En 2008, la tuberie d'Aulnoye a réalisé le plus gros investissement de son histoire: un équipement complet de forgeage radial à quatre marteaux ainsi que plusieurs améliorations de la chaîne de production. Ces nouveaux équipements ont accru la flexibilité d'Aulnoye qui fabrique des tubes forgés premium destinés principalement aux marchés de la production d'énergie et de la mécanique. Ils ont aussi donné leur nom à ce procédé novateur: PFP - Premium Forged Pipes.

Le centre de recherche Vallourec (CEV) – 100 personnes- est installé à Aulnoye , à proximité des tuberies de V & M FRANCE

Vallourec a dû renoncer au transport par fer.(suppression du wagon isolé)

MYRIAD société du groupe CORUS – à LOUVROIL

Galvanise, peint , forme et coupe pour des aciers de bardage de bâtiment.400,000 tonnes par an d'acier revêtu destiné à une immense variété d'applications, 600 collaborateurs.

Embranché fer.

Reçoit des bobines par camion et par fer venant de Belgique et du nord.

Réexpédie par route toutes directions, mais plutôt vers le sud.

AKERS France : établissement à BERLAIMONT ,

Fabrication de cylindres de laminoirs, étude, installation et commerce de cylindres pour le laminage des métaux.

Transport notamment par rail, avec restructuration récente :cf article sur le site de « la Voix du Nord -éco » du 13 déc 2010 :

« Début juillet, Akers, en contrat groupe avec la DB Schenker Rail (Allemagne), mais avec une partie France déléguée à la SNCF, apprend l'arrêt du fret isolé au 12 décembre. À quatre mois de l'échéance, c'est la douche froide pour Akers dont les productions de cylindres d'acier moulés pour laminoirs, en complète liaison avec une usine située en Suède, sont complètement dépendantes de ce fret ferroviaire diffus.

« Nous avons étudié deux solutions pour acheminer les cylindres moulés de 45 t et 88 t jusqu'à Berlaimont. Le train de la Suède jusque Somain, puis, après transbordement dans des camions, par la route jusqu'ici. Une autre solution passait par un acheminement par barge de Suède jusque Anvers, puis par camions. », explique David Souilah, directeur. Le surcoût pour le site s'élève à 450 000 €, une facture fatale pour la rentabilité du site de Berlaimont qui compte 112 salariés et dont les perspectives de commandes pour 2011 ne sont pas très bonnes.

Les élus aulnésiens, pour certains des anciens cadres de la SNCF, jouent les médiateurs. La CCI apporte son soutien. Et Akers trouve finalement son nouveau prestataire « wagon isolé » en la société OSR France (On Site Rail), filiale de la SNCB, désireuse de se développer en gare d'Aulnoye-Aymeries.

Les discussions, sous l'égide de la DB Schenker, ont abouti à un contrat annuel « à prix équivalent à la SNCF et à prestations égales. Cela démarre dès le 13 décembre », souligne David Souilah, soulagé.

»

AGC, à BOUSSOIS

groupe japonais *Asahi Glass compagny*,après avoir été groupe belge *AGC Flat Glass Europe-*, ex Glaverbel, groupe verrier leader mondial de deux cents sociétés qui emploie 54 000 personnes dans vingt pays pour un CA de 11 Mds d'euros. Environ 280 salariés.

AGC Bousois produit annuellement entre 300 et 330 000 tonnes de verre destiné au bâtiment. Verre plat pour le bâtiment et l'automobile.

Selon la CCI, Approvisionné en matières premières par camion et partiellement par train.

Le verre repart ensuite par camion.

MARTIN SELLIER- à MAUBEUGE

1er créateur français leader sur le marché des articles pour chiens et chats. Site de 5 000 m2 et un effectif de 75 personnes.

« À l'étroit dans son fief maubeugeois, l'entreprise a agrandi son site logistique en le déménageant sur

le plateau d'Hérin dans le Valenciennois. Plus de deux cents emplois pourraient être créés dans les dix ans ».

SAMP, Société des ateliers mécaniques de **PONT-sur-SAMBRE**

Cette PME emploie, fin déc 2009, 30 salariés, dont 60% dans la R&D après la création de 8 postes dans l'année. Elle dispose à cette date d'une usine pouvant produire 800 corps de bombes par an à Pont sur Sambre et d'un centre d'études à Aulnoye

AGRATI à **FOURMIES**

Visserie boulonnerie implantée à Fourmies ; environ 180 salariés ; 5 M€ d'investissement prévus à Fourmies.

Tout en continuant à produire à Fourmies, Agrati a choisi de faire son centre de conditionnement à Valenciennes (Vieux Condé) mieux desservie.

SIPA Société industrielle des plastiques d'Avesnes -groupe Vygon -, à **AVESNES**
usine de production de matériel médico-chirurgical située à la sortie de la ville , en bordure de la RN 2, direction Maubeuge .

SADI, à **AVESNELLES**
fabrication de filtres,

LWB, à **FLAUMONT WAUDRECHIES**
usine de produits réfractaires , une quarantaine de salariés.

Secteur agro-alimentaire

MENISSEZ, à **FEIGNIES** .
Boulangerie industrielle . L'entreprise réalise plus de 50% de son chiffre d'affaires à l'export. Leader dans le précuit. 100 000 t produites.
A l'origine implantée sur la ZI le long de la route de Maubeuge, s'est ensuite implantée dans la ZI à l'ouest.
450 emplois ?

BIGARD à **AVESNES**
Abattage et désossage de viande bovine .
120 personnes.
Abattoir modèle. Provenances multiples des bêtes. Repartent vers des unités de découpe.

LACTALIS, à **GRAND-FAYT**
Laiterie (200 personnes en 2004)

Activités de transport et logistique

-Transports Williame, 6 sites à proximité de Maubeuge: La Longueville, Louvroil, Rousies , Maubeuge, Ferrière-la-Grande, Feignies,
importante entreprise de Transport et logistique, 130 personnes
Flotte: 200 cartes grises ; Tracteurs: 85 en liaison satellite ; Remorques: 115 etc...

-Voyages Dewitte rachetés par Veolia Transport fin 2008- site à Avesnelles (siège social), Onnaing et Ham.

-TLW - Transports LECLERC à Bas lieu (transports exceptionnels)

Grandes surfaces et zones d'activités commerciales

notamment aux environs de Maubeuge : Louvroil, Hautmont,
Exemple du centre commercial très important à Hautmont, avec plusieurs enseignes du « groupe » Mulliez : Décathlon, Auchan, Kiabi, Leroy Merlin.

Carrières

-par exemple une carrière située à l'ouest d'Avesnes (Secteur de Haut lieu) mais bénéficiant d'un embranchement ferroviaire à Avesnelles, d'où une partie de transport routier initiale .

-la Société des carrières de Dompierre (SCD) qui a commencé à exploiter en juin 2001, projet initié par l'entreprise Jean-Lefebvre, fusionnée avec Eurovia ; pas d'accès ferré, gros trafic routier.

Secteur des services

Secteur hospitalier

Ont été cités notamment

le centre hospitalier de Sambre Avesnois à Maubeuge

avec le projet de construction d'un nouvel hôpital sur une réserve foncière de la ville , de plusieurs hectares entre le quartier du Pont-Allant et Assevent, avec accès direct à la D649 .

Partenariat hospitalier avec Mons en Belgique.

le centre hospitalier de Fourmies

qui travaille en coopération avec l'hôpital d'Hirson dans l'Aisne et celui de Chimay (Belgique) .

Secteur touristique

Ont été cités notamment :

-base de loisir départementale au Val Joly à Eppe-Sauvage (à l'est d'Avesnes, à proximité de la frontière), attire des touristes français et belges.

Département de l'Aisne- Thiérache, Laonnois

Secteur industriel

-VOLKSWAGEN à VILLERS-COTTERETS

siège de VOLKSWAGEN France et parc de stockage – 660 personnes

-BAYER à MARLE

Usine de formulation et conditionnement de produits phytopharmaceutiques et de protection des jardins.

Environ 200 personnes

-Franpin Nespoli – groupe italien NESPOLI, à La CAPELLE

brosses et pinceaux, rouleaux de peinture-

-VALEO devenu AML systems à HIRSON

usine anciennement de fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules- 220 personnes

-EBERSPACHER, à SAINT-MICHEL

systèmes d'échappement , pots catalytiques- 260 personnes

-WEST PHARMACEUTICAL SERVICES FRANCE S.A ,à NOUVION-en-THIERACHE

fabrication et commerce d'articles pour l'industrie chimique pharmaceutique alimentaire. 480 personnes

-Parfums Givenchy et Kenzo, groupe LVMH (Arnault), à VERVINS

site de production installé en 1995, dont les produits vont ensuite à Beauvais, (autre usine du groupe et centre logistique). 250 personnes.

-SNT Hirson (exSygma Laser) vient de s'installer à HIRSON, venant de Valenciennes .

collecte des cartouches vides et la collecte des déchets bureautiques, électriques ou électroniques en fin de vie-. dispose d'une nouvelle unité de tri et stockage de 4700m², grâce au soutien de la Communauté de Communes des Trois Rivières. 27 personnes.

Secteur agro-alimentaire

- KRAFT FOODS à VERVINS

L'usine de *Vervins* du groupe KRAFT FOODS (après avoir été dans le groupe Danone), produit des pains, des petits pains grillés, et de la biscotte. Installée en 1987 , encore en extension. (Marque Heudebert, devenue marque Lu). 250 personnes.

80 PL jour vers le sud.

-fromagerie du groupe Bongrain (**Les Fromagers de Thiérache**) à NOUVION-en-THIERACHE

le site transforme chaque année 83 millions de litres de lait en fromages et poudres de lait.

220 personnes

-NESTLE FRANCE à BOUE

poudres et lait concentré – 350 personnes

-MATERNE à BOUE

Transformation et conservation de fruits- 190 personnes

-DUTRIEUX à HIRSON :

Installation en début d'année d'une base logistique de 4000m² sur la zone industrielle Rotonde Florentine à Hirson, par la société DUTRIEUX , fourniture de conserves et de produits d'épicerie auprès des acteurs de la restauration collective et commerciale . 32 personnes.

Secteur des services

secteur hospitalier

L'hôpital d'Hirson (Aisne) et Fourmies (Nord) travaillent en communauté transfrontalière (partage des services) avec celui de Chimay (Belgique).

Une blanchisserie interhospitalière (Fourmies, Hirson, Chimay) va être construite à Hirson .

Secteur touristique

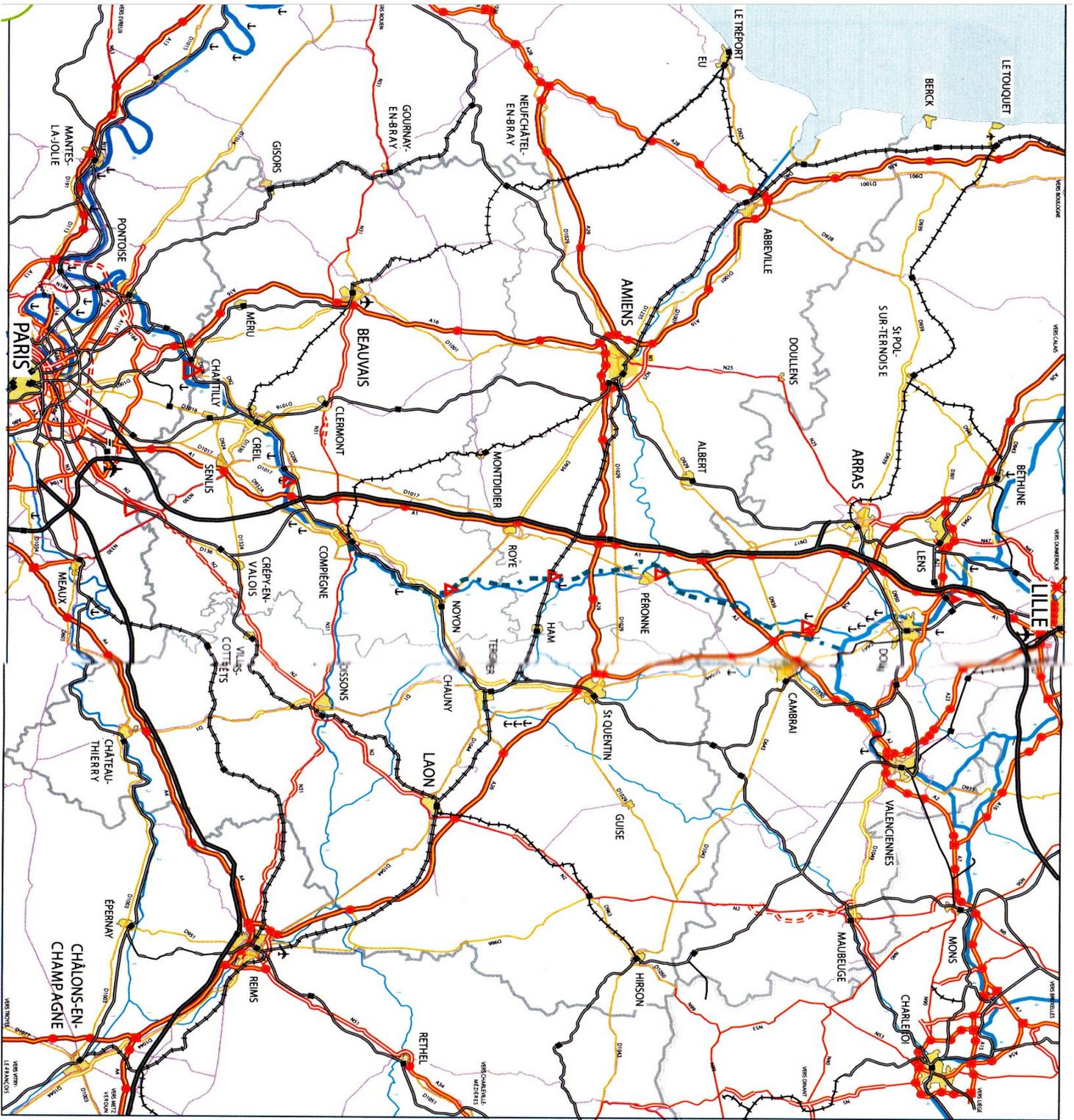
- le center park du lac de l'Ailette :

le département de l'Aisne a été choisi par le groupe Pierre et Vacances pour l'implantation du troisième Center Parcs, situé sur les rives du lac de l'Ailette, localisé au sud de LAON, au centre du département.

Avec 260 millions d'euros d'investissement, il s'agit du plus gros chantier touristique en France depuis Disneyland. L'équipement s'articule autour de deux ensembles articulés dans le

cadre d'un montage public-privé :

- des équipements collectifs récréatifs, de service et de loisirs d'un montant de 150 millions d'euros réalisés dans le cadre d'une délégation de service public. Ils comprennent un «village» regroupant les infrastructures ludiques et de services dont l'Aquamundo (le plus grand espace aqualudique couvert en Europe), un port de plaisance , des espaces de restauration, des équipements récréatifs et sportifs, un centre de convention (capacité de 1100 personnes) et des navettes pour le golf international et le centre nautique situés sur les rives voisines.
- 800 cottages (4080 lits) inspirés de la diversité architecturale de l'Aisne dans le cadre d'une promotion immobilière



PICARDIE

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 2009

Routes

- Autoroute concédée
- Autoroute non concédée
- RN 2x2 voies
- RN 2 et 3 voies
- RD 2x2 voies
- RD principale
- Route à grande circulation
- Diffuseur
- Echangeur

Voies ferrées

- TGV
- Double voie et + électrifiée
- Double voie et + non électrifiée
- Voie unique électrifiée
- Voie unique non électrifiée
- Gare

Voies navigables

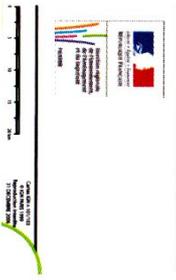
- Classe 6 : 4000 t
- Classe 5 : 2000 t
- Classe 4 : 1350 t
- Classe 3 : 750 t
- Classe 2 : 600 t
- Classe 1 : 300 t
- Port fluvial
- Projet Canal Seine Nord Europe

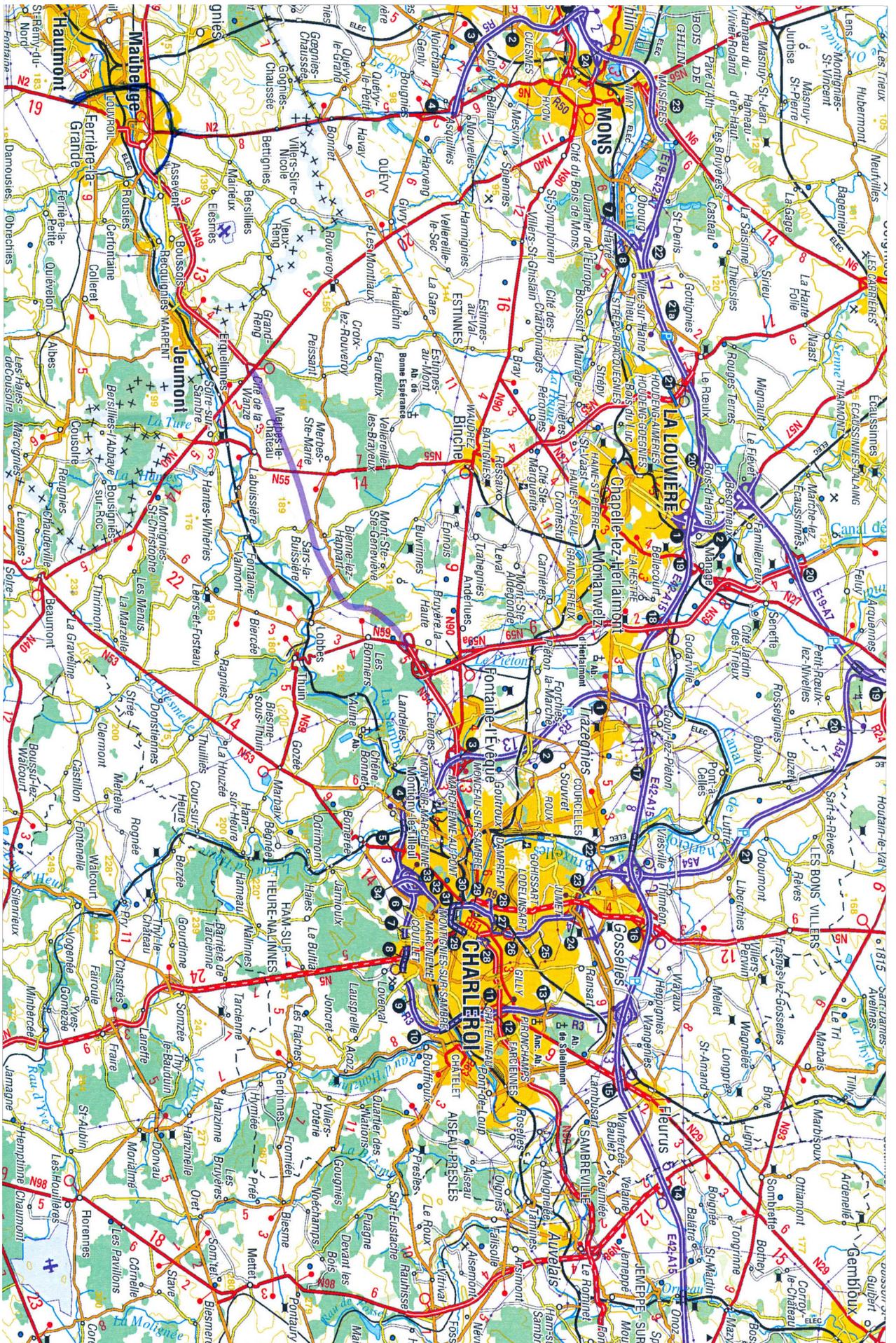
Aviation civile

- Aéroport

Indications générales

- Plate-forme multimodale
- Marche
- Zone urbanisée
- Limite d'état
- Limite de région
- Limite de département





Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45