



16ème législature

Question N° : 14540	De M. Matthieu Marchio (Rassemblement National - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > voirie	Tête d'analyse >Échangeur A21	Analyse > Échangeur A21.
Question publiée au JO le : 23/01/2024 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4966 Date de changement d'attribution : 12/03/2024		

Texte de la question

M. Matthieu Marchio attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le projet d'échangeur routier sur l'A21, entre les sorties n° 27 (Rieulay/Marchiennes) et n° 28 (Somain/Aniche). Le 7 décembre 2023 a été annoncé que le projet d'échangeur routier n'avait pas été retenu dans le cadre des contrats de plan État-Région. Une telle décision provoque une incompréhension totale de la population et des élus locaux. En effet, ce projet devait non seulement ouvrir la voie à l'entreprise de logistique Bils Deroo, mais aussi désengorger l'autoroute sur le tronçon allant des Quatre chemins d'Aniche jusqu'à la zone d'activités de Somain. Ce dernier est complètement bloqué aux heures de pointe, le matin et le soir. L'implantation de la future plateforme logistique sur la zone de la Renaissance, c'est 350 emplois directs sur un territoire qui aujourd'hui compte un nombre de demandeurs d'emplois largement supérieur au taux national. Ce projet de nouvel échangeur est donc crucial pour l'emploi et l'avenir de l'Ostrevent. Il est important de souligner que la région Haut-de-France, le ministère des finances, la Commission européenne, la SNCF, le projet REV3, le SGAR, avaient donné leur accord pour ce projet. Cette décision est donc inaudible pour les transporteurs routiers, les automobilistes, mais aussi pour les élus locaux. Aussi, il lui demande si le Gouvernement compte reconsidérer sa position et réévaluer la pertinence indispensable du projet d'échangeur routier sur l'A21, afin de prendre en compte l'impact positif qu'il aurait sur l'emploi, la fluidité du trafic routier et le développement économique de la région d'Ostrevent.

Texte de la réponse

La sélection des projets d'infrastructures à financer dans le cadre du volet mobilités des contrats de plan Etat-Région sur la période 2023-2027 résulte des négociations menées entre l'État et les régions, en association avec les autres collectivités concernées. S'agissant des infrastructures routières, il a été décidé au niveau national d'y consacrer moins de crédits par rapport aux contrats de plan précédents afin de réorienter ces moyens vers les modes de transport écologiquement plus vertueux. Pour les négociations du volet routier en région Hauts-de-France, l'État et la région ont donné la priorité à la poursuite de l'aménagement d'itinéraires structurants du réseau national. Pour autant, des aménagements ponctuels du réseau routier national, répondant à des enjeux d'amélioration de la desserte du territoire, peuvent tout à fait être financés et portés par des collectivités territoriales, sous réserve d'en démontrer l'intérêt et d'avoir évalué les impacts au préalable. Les services de l'État avaient été tenus informés d'un premier projet d'aménagement du réseau routier porté par la communauté de communes Cœur d'Ostrevent pour accompagner les développements de la zone d'activités de la Renaissance à Somain. Les études portaient alors sur la réalisation d'un barreau reliant la zone d'activité à l'échangeur n° 28. Est ici évoquée une option différente,

portant sur la création d'un nouveau diffuseur sur l'A21, alors que Somain est déjà desservi par deux diffuseurs existants. Les conséquences d'un tel aménagement nécessitent d'être examinées attentivement. En effet, s'il peut faciliter l'accès à la zone d'activité, il est également susceptible de modifier significativement les trafics sur le réseau local au-delà du seul périmètre de la zone d'activités, ainsi que d'entraîner des reports de trafics non souhaités sur l'A21. En outre, sa compatibilité avec les règles de conception serait à vérifier, compte tenu de la faible distance, de l'ordre de 3km, entre les échangeurs 27 et 28. Il conviendrait donc de s'assurer au préalable que des solutions alternatives, portant notamment sur le réseau routier local affecté par les congestions aux heures de pointe, ne permettent pas de répondre efficacement aux enjeux de mobilité liés au développement de la zone d'activités. S'agissant d'un aménagement projeté sur le réseau routier de l'Etat, il appartient au porteur de projet de présenter aux services de l'État un dossier d'études complet, présentant l'ensemble des solutions envisageables et l'appréciation de leurs impacts. Dans l'hypothèse où cet aménagement serait techniquement réalisable et présenterait un bilan fonctionnel positif, sa dimension locale oriente vers un financement porté par les collectivités territoriales concernées.