



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Sécurisation du réseau de routes nationales - RN 36

Question orale n° 1315

Texte de la question

M. Jean-Louis Thiériot interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les intentions de l'État pour l'amélioration et la sécurisation du réseau de routes nationales, en particulier sur le tronçon de la N 36 reliant Meaux (Coutevroult) à Melun (Crisenoy). Il attire son attention sur le fait que cette voie hautement fréquentée, avec près de 20 % de trafic poids lourds est un réseau structurant nord-sud reliant la A 4 et la A 5, susceptible de créer une quatrième rocade entre la A 6 et la A 1 pour délester la N 104 régulièrement saturée. Il lui rappelle que tant le SDRIF depuis 1976 que la CCI ou le livre blanc du département de Seine-et-Marne ont souligné l'urgence d'un recalibrage de cette N 36 en deux fois deux voies. Il souligne que le développement des activités logistiques rend ces travaux encore plus essentiels. Il tient à souligner la dangerosité de cette voie unique propice aux chocs frontaux qui a coûté la vie à 22 personnes en une décennie et en a blessé gravement plus de 70. Il note que les promesses de l'État n'ont jamais été tenues à ce jour, comme pour l'électrification de la ligne P où la région Île-de-France et le département ont été contraints de se substituer à l'État défaillant : l'enveloppe prévue au dernier CPER pour des études d'aménagement global de la N 36 et pour la requalification du carrefour de l'Obélisque n'a jamais été débloquée. Regrettant que le plan de relance n'ait pas prévu un volet infrastructures routières, indispensable dans des territoires où il n'existe pas d'alternative crédible à la voiture à horizon prévisible, soulignant qu'en tout état de cause, le véhicule électrique est à terme de nature à réconcilier mobilité individuelle et écologie, il l'appelle à proposer sans délai un calendrier de transformation de la N 36 pour répondre aux besoins économiques de la Seine-et-Marne et à la sécurité des usagers de ses routes.

Texte de la réponse

SÉCURISATION DE LA ROUTE NATIONALE 36

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Thiériot, pour exposer sa question, n° 1315, relative à la sécurisation de la route nationale 36.

M. Jean-Louis Thiériot. Je souhaite vous interroger sur l'amélioration et la sécurisation de la nationale 36, entre Meaux et Melun, une route que vous connaissez bien, monsieur le ministre délégué chargé des transports, puisqu'elle se situe dans un département dont nous sommes tous les deux originaires.

Cette voie, hautement fréquentée, avec une part de poids lourds représentant près de 20 % de l'ensemble du trafic, est un réseau structurant nord-sud reliant les autoroutes A4 et A5 ; elle permet de délester la nationale 104, régulièrement saturée, et joue un rôle important dans les mobilités du quotidien. Le SDRIF – schéma directeur de la région Île-de-France –, depuis 1976, la chambre de commerce et d'industrie, ou le livre blanc du département de Seine-et-Marne, ont souligné l'urgence d'un recalibrage de la RN 36 en deux fois deux voies. Le développement des activités logistiques rend ces travaux encore plus essentiels. La voie unique telle qu'elle existe est propice aux chocs frontaux : ils ont coûté la vie à vingt-deux personnes en une décennie et en ont blessé gravement plus de soixante-dix. Certains ronds-points, comme celui de Guignes ou l'embranchement

de Crisenoy, sont dans un état catastrophique, comportant des ornières importantes.

Les promesses de l'État n'ont pas été tenues à ce jour, comme pour l'électrification de la ligne P, pour laquelle la région Île-de-France et le département ont été contraints de se substituer à l'État défaillant. Malgré l'enveloppe prévue au dernier CPER – contrat de plan État-région –, les études d'aménagement global de la nationale 36 n'ont toujours pas été menées.

Je regrette que le plan de relance n'ait pas prévu un volet infrastructures routières, indispensable dans des territoires où il n'existe pas d'alternative crédible à la voiture, dans un horizon prévisible : le véhicule électrique ou le véhicule à hydrogène seront, à terme, de nature à réconcilier mobilité individuelle et écologie.

Ma question est donc simple, monsieur le ministre délégué : quel est le calendrier de transformation de la RN 36, afin de répondre aux besoins économiques du département, de garantir la sécurité des habitants et de tenir la parole autrefois donnée, promettant l'instauration d'une route à deux fois deux voies ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Vous m'interrogez à propos de la sécurisation de la route nationale 36, que je connais bien en effet.

Je tiens à rectifier deux légères inexactitudes dans votre intervention. D'abord, il existe bien un volet routier dans le plan de relance, doté de 250 millions d'euros destinés à accélérer les aménagements des routes nationales et de 100 millions d'euros pour les ponts. Ces enveloppes doivent notamment financer des travaux prêts à être lancés, ce qui n'était pas le cas de la RN 36 en 2020 et 2021.

Ensuite, l'État a tenu ses promesses quant à l'électrification de la ligne P entre Gretz et Provins. L'enveloppe financière consentie par les collectivités a été remboursée et l'État aura consacré 68 millions d'euros à cette opération, soit 43 % de son coût.

Par ailleurs, soyez assuré que nous avons pleinement conscience des enjeux d'aménagement de la RN 36 entre les autoroutes A4 et A5. Des études sont menées par les services de la DIRIF – la direction des routes d'Île-de-France – afin d'identifier les mesures à prendre pour améliorer le trafic sur cet axe et afin de déterminer les aménagements qui permettraient d'y répondre de manière proportionnée et pertinente ; ces études portent également sur l'insertion environnementale de la RN 36, du fait de la forte sensibilité de la zone, notamment avec la forêt de Crécy. Des scénarios d'aménagement différencié sur ces sections sont étudiés ; ils concernent notamment l'aménagement de créniaux de dépassement, ainsi que la mise à niveau des dispositifs d'assainissement et le rétablissement des continuités écologiques traversées. Ces scénarios tiennent compte des prévisions d'évolution du trafic et visent à répondre au mieux tant aux enjeux de sécurité qu'aux enjeux environnementaux. Ces études se poursuivent et seront soumises à la concertation publique en 2022.

En outre, un montant de 7 millions d'euros, financé à 50 % par l'État, est inscrit à l'actuel CPER d'Île-de-France, pour financer les travaux d'aménagement de giratoires au carrefour de l'Obélisque, ainsi que la création d'un giratoire entre la RN 36 et la RD 235. Ce dernier a été réalisé et mis en service en 2019 ; le solde des crédits inscrits au CPER sera affecté à l'engagement des travaux du carrefour de l'Obélisque à la mi-2022. Les engagements de l'État seront ainsi tenus.

Enfin, parallèlement à ces aménagements sur la RN 36, une étude de sécurité a été menée pour identifier des actions à mettre en œuvre rapidement : à compter de 2021 et de manière pluriannuelle, des renouvellements importants de chaussées seront réalisés et des dispositifs de signalisation sonore et de marquage au sol seront progressivement installés.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Thiériot.

M. Jean-Louis Thiériot. Merci, monsieur le ministre délégué. Tout cela est fort bien et je suis heureux que les études progressent. J'entends les engagements de l'État concernant les reprises de chaussées et les crédits qui ont été débloqués. Les Seine-et-Marnais ont désormais besoin d'un calendrier prévisionnel, pour savoir quand ils pourront enfin disposer d'une nationale 36 confortable et sécurisée.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Louis Thiériot](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1315

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 février 2021](#)

Réponse publiée le : 3 mars 2021, page 2087

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [23 février 2021](#)