PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Pacte pour la réussite
L'ambition partagée

CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHARTILLE

BILAN DE LA CONCERTATION
OCTOBRE 2023

RN2
MISE À 2X2 VOIES
ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

La mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (RN2) est un projet du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 5

1. LA CONCERTATION PUBLIQUE POUR APPROFONDIR LES FUSEAUX DE CONTOURNEMENT 6

1.1. Le cadre de la concertation et le rôle du garant 6

1.2. Les objectifs de la concertation 6

1.3. Le territoire de la concertation 7

2. LE PROJET DE CONTOURNEMENT EN BREF 9

2.1. Le contexte : la décision de l'État sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe 9

2.2. Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération 10

2.2.1. Concernant le milieu humain 10

2.2.2. Concernant les milieux naturels 10

2.3. Les objectifs du contournement de Froidmont-Cohartille 11

2.4. Les fuseaux de passage étudiés et leur comparaison 11

2.4.1. La présentation des fuseaux 11

2.4.2. Les coûts estimés 14

2.4.3. La comparaison des fuseaux 14

3. LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION 15

3.1. La préparation de la concertation et le dispositif général 15

3.2. L'annonce de la concertation et l'information en continu 16

3.2.1. L'annonce de la concertation 16

3.2.2. L'ouverture de la concertation et les modalités d'information en continu 17

3.3. Le site internet rn2.fr 17

3.4. Les supports d'information sur le projet 18

3.4.1. Le dossier de concertation 18

3.4.2. La plaquette de synthèse 18

3.4.3. L'exposition 19

3.5. Les réunions publiques, les permanences et les modalités de contribution du public 19

3.5.1. Les réunions publiques 19

3.5.2. Les permanences du maître d'ouvrage 20

3.5.3. Les modalités de contribution écrite 20

3.6. L'adresse de contact du garant de la concertation 20

4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION 21

4.1. En synthèse sur la participation 21

4.2. L'analyse quantitative des avis recueillis 21

4.2.1. La répartition par canaux d'expression 22

4.2.2. La provenance géographique des avis 22

5. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES ... 23

5.1. L'analyse par rencontre ... 23
5.1.1. Les réunions publiques ... 23
5.1.2. Les permanences ... 24

5.2. L'analyse par thèmes ... 25
5.2.1. Un consensus sur l'opportunité du projet ... 25
5.2.2. Des questionnements sur le parti d'aménagement retenu en 2022 ... 26
5.2.3. Les expressions sur les fuseaux de passage : les enjeux généraux ... 34
5.2.4. Les avis fuseau par fuseau ... 38
5.2.5. D'autres questions et points d'attention pour l'activité agricole : emprises nécessaires, aménagements fonciers et itinéraires de substitution ... 47
5.2.6. La concertation et la poursuite du dialogue ... 49

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER AU PROJET ... 51

6.1. Une participation active à la concertation ... 52

6.2. Un large consensus sur le fuseau long Est ... 52

6.3. La décision de l'État sur les suites de l'opération ... 53
6.3.1. Le choix du fuseau long Est et les prochaines étapes d'études ... 53
6.3.2. L'engagement d'une étude de trafic approfondie ... 54
6.3.3. La poursuite de l'information sur le projet ... 54

PRÉAMBULE

L'opération de contournement de Froidmont-Cohartille, qui constitue une étape du projet de mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (RN2) entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 5 au 30 juin 2023.

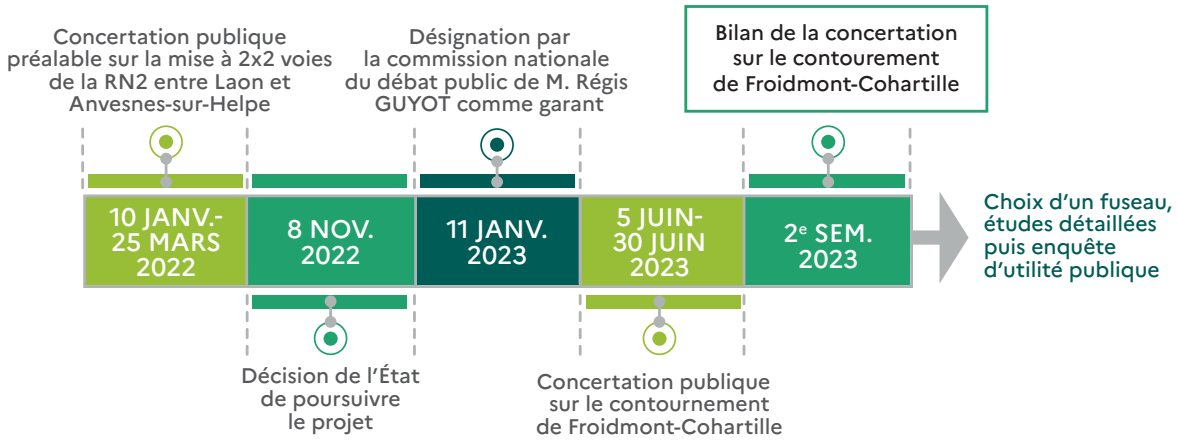
La concertation était placée sous l'égide de M. Régis GUYOT, garant désigné par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le présent document constitue le bilan de l'État, maître d'ouvrage du projet.

Il a pour objectifs de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter les chiffres de la participation et de synthétiser les échanges et les avis exprimés par le public. Il se conclut par les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation et les suites qu'il décide, sur ces bases, de donner à l'opération.

Ce bilan est mis à la disposition du public sur le site internet rn2.fr, au côté du bilan établi par le garant de la concertation.

OÙ EN SOMMES-NOUS ?



1. - LA CONCERTATION PUBLIQUE POUR APPROFONDIR LES FUSEAUX DE CONTOURNEMENT

1.1.
Le cadre de la concertation et le rôle du garant

©DR

La concertation sur l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille était organisée par l'État, maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par les articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement.

Cette concertation s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, pour laquelle la commission nationale du débat public a désigné un garant, M. Régis GUYOT, le 11 janvier 2023.

Le rôle du garant est de veiller à la qualité et à l'intelligibilité des informations diffusées au public et à la possibilité pour celui-ci de formuler des questions et de présenter des observations et des propositions.

Le garant a établi le bilan de la concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille, publié en octobre 2023 sur les sites internet de la CNDP (debatpublic.fr) et du maître d'ouvrage (rn2.fr).

Sur ces bases, le maître d'ouvrage tire les enseignements de la concertation et fait part de sa décision sur les suites qu'il donne au projet. C'est l'objet du présent document.

1.2.
Les objectifs de la concertation

Comme l'indique le code de l'environnement dans son article L121-15-1, « *la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet […], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire* ».

Sur ces bases, les objectifs de la concertation publique ont été les suivants :

- **présenter les enjeux du territoire et les résultats des études réalisées** sur l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille et notamment sur les fuseaux de passage possibles ;
- donner l'occasion à chacun, usager de la RN2, habitant ou acteur du territoire, **de faire part de ses questions, réactions, attentes, préoccupations et propositions** ;
- **enrichir** l'opération dans la perspective des prochaines phases d'études et **éclairer la décision** qui sera prise par l'État **sur le choix d'un fuseau**.

1.3.
Le territoire de la concertation

La concertation publique a été organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par les fuseaux de passage, à savoir :

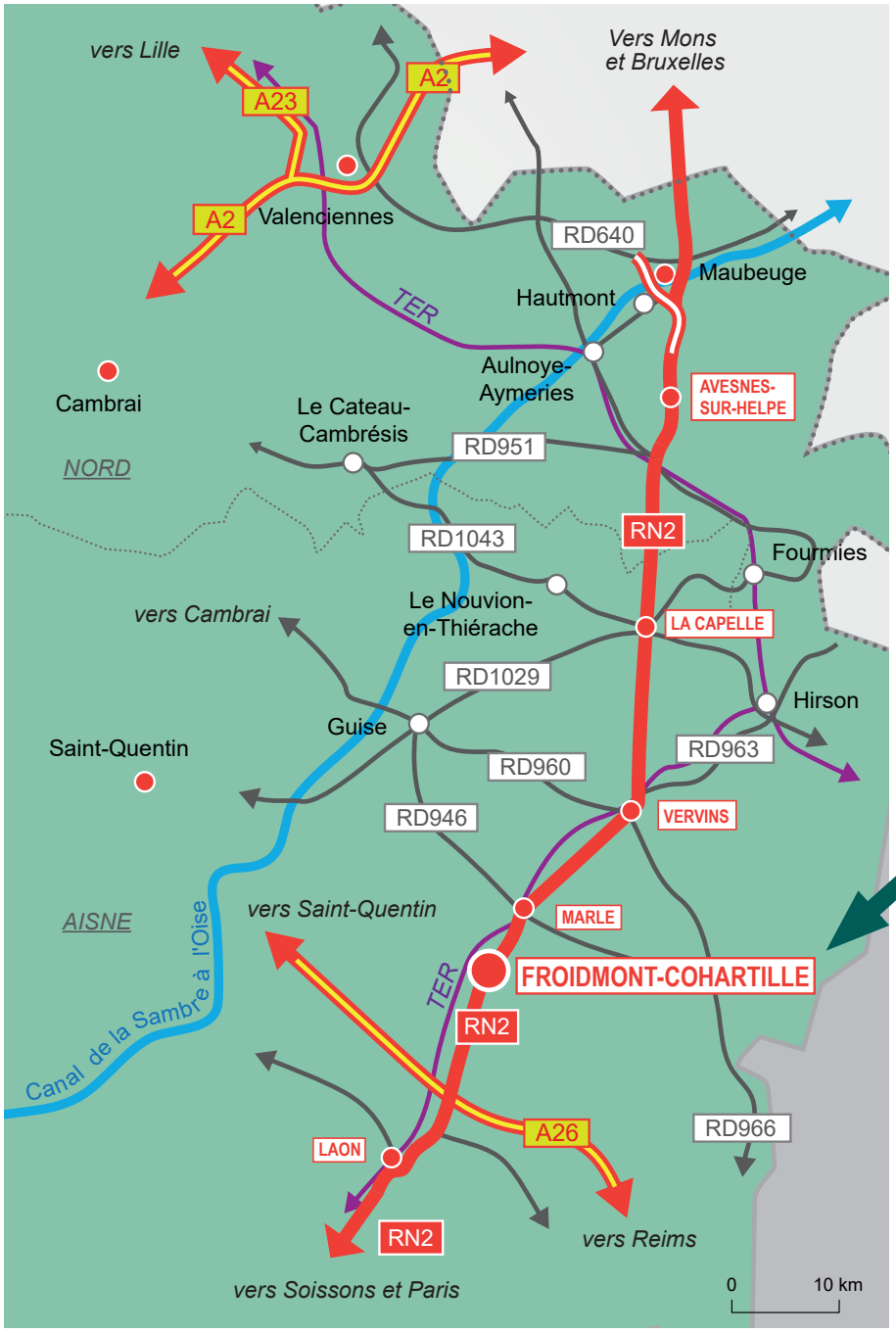
- les communes de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt et Voyenne;
- plus largement les communes voisines et l'ensemble de la communauté de communes du Pays de la Serre.

Certaines actions ont eu une portée plus large et pouvaient toucher toutes les personnes potentiellement intéressées par l'opération de contournement, par exemple le communiqué diffusé à la presse régionale et locale ou le relais de l'information sur le site internet rn2.fr et sur facebook.

C'EST-À-DIRE ?

FUSEAU DE PASSAGE
Un fuseau est une bande d'études de plusieurs centaines de mètres de large dans lesquelles pourrait s'inscrire un ou plusieurs futurs tracés pour le projet concerné, ici le contournement de Froidmont-Cohartille.

SITUATION DE L'OPÉRATION



©Iris Conseil – Menscom / DREAL Hauts-de-France.

Légende

- Limite départementale
- Frontière franco-belge
- RN2 - section à 2 voies
- RN2 - section à 2x2 voies
- Autoroute
- Autres axes routiers
- Ligne TER
- Voie navigable

2.1.

Le contexte : la décision de l'État sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

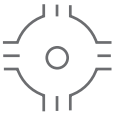
À la suite de la concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022, l'État a fixé par décision du 8 novembre 2022 le parti d'aménagement et les orientations à retenir pour la poursuite des études.

Il a notamment décidé :
- d'une mise à 2x2 voies progressive de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ;
- d'un aménagement différencié selon les trois sections de l'itinéraire (voir tableau ci-dessous) ;
- du contournement en tracé neuf de tous les bourgs traversés.

Il a également décidé d'approfondir les premières propositions de fuseaux de passage sur le contournement de La Capelle et de préparer la concertation publique dédiée au contournement de Froidmont-Cohartille.

Le contournement de Froidmont-Cohartille sera aménagé en continuité de l'aménagement retenu pour la section de l'itinéraire entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, à savoir une **2x2 voies au statut de route express,** avec des **carrefours à niveau (giratoires)** et un **terre-plein central**, une vitesse limite autorisée de **110 km/h** et des **itinéraires de substitution** pour les véhicules lents.

LES AMÉNAGEMENTS PAR SECTION

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS ET NON MOTORISÉS
Contournement de Laon	Élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies		Possibilité de maintenir les carrefours dénivelés existants à étudier		Possibilité d'itinéraires de substitution à étudier
Échangeur de l'A26 - sud de Marle	Élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies et déviation de Froidmont-Cohartille en tracé neuf	Route express			Itinéraires de substitution
Sud de Marle - sud d'Avesnes-Sur-Helpe	Élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies et déviation de toutes les communes traversées par la RN en tracé neuf	Route non express			Accès sur la RN2

2.2. Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération

2.2.1. Concernant le milieu humain

Circulation sur la RN2 à hauteur de Froidmont-Cohartille.

Le contournement de Froidmont-Cohartille devra intégrer les enjeux suivants :

- **le rôle essentiel joué par la RN2 pour les déplacements**, pour l'accès aux entreprises et aux zones d'activités du territoire et pour l'accès à l'agglomération de Laon, principal pôle d'emploi du secteur. L'activité agricole est source de trafic sur la RN2 : la route nationale est utilisée pour se rendre sur des parcelles parfois dispersées et étendues, pour s'approvisionner ou pour apporter les productions dans les coopératives et silos. La RN2 est également empruntée par des lignes de cars scolaires de la régie régionale des transports de l'Aisne ;
- les **enjeux pour l'activité agricole** en termes d'emprises foncières, de rétablissement des installations, notamment d'irrigation, et de desserte et de déplacements ;
- les **enjeux pour l'économie locale** et en particulier pour les entreprises implantées à Froidmont-Cohartille le long de la route nationale ;
- les **enjeux relatifs au bruit et à la qualité de l'air** pour les riverains de la RN2, les riverains du futur contournement et l'ensemble des habitants de la commune de Froidmont-Cohartille.

2.2.2. Concernant les milieux naturels

Le contournement de Froidmont-Cohartille devra intégrer les enjeux suivants :

- le **risque inondation**, une partie des fuseaux étudiés se trouvant dans la zone rouge du plan de prévention du risque inondation (PPRI) « Vallée de la Serre », autour des rivières la Serre, la Souche et le Vilpion ;
- la présence de nombreuses **zones humides** avérées et de **zones potentiellement humides** ;
- la préservation des **continuités écologiques** notamment liées aux cours d'eau de la Souche et de la Serre, au marais Pagnon et à l'espace boisé situé au nord-est du bourg de Froidmont ;
- la présence d'une **faune et d'une flore** intéressantes, comptant en particulier une espèce de libellule protégée.

C'EST-À-DIRE ?

PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION (PPRI)
Outil de prévention du risque inondation élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de département, le PPRI réglemente les possibilités de construction ou d'aménagement dans les zones à risque.

ZONE ROUGE DU PPRI
La couleur rouge caractérise une zone d'un PPRI très exposée aux inondations en raison notamment des hauteurs de submersion, de la vitesse du courant ou de la fréquence des inondations.

2.3.
Les objectifs du contournement de Froidmont-Cohartille

En conséquence et pour répondre au besoin du territoire, l'opération poursuit trois objectifs :
- **améliorer la circulation des usagers en transit sur la RN2** entre Laon et Vervins, en connexion avec le créneau de Voyenne mis en service le 18 janvier 2023 ;
- **améliorer et sécuriser la desserte locale** : l'aménagement du contournement à 2x2 voies avec carrefours giratoires et terre-plein central améliorera la sécurité, la lisibilité, le confort et l'accès aux voies secondaires qui desservent le territoire ;
- **améliorer le cadre de vie des riverains** : le contournement permettra de détourner le trafic routier et ainsi de limiter les nuisances pour les riverains. En apaisant la circulation dans le bourg de Froidmont, il offrira à la commune des opportunités pour des projets et aménagements locaux.

L'opération intègre dès sa conception les **enjeux agricoles, économiques et environnementaux**.

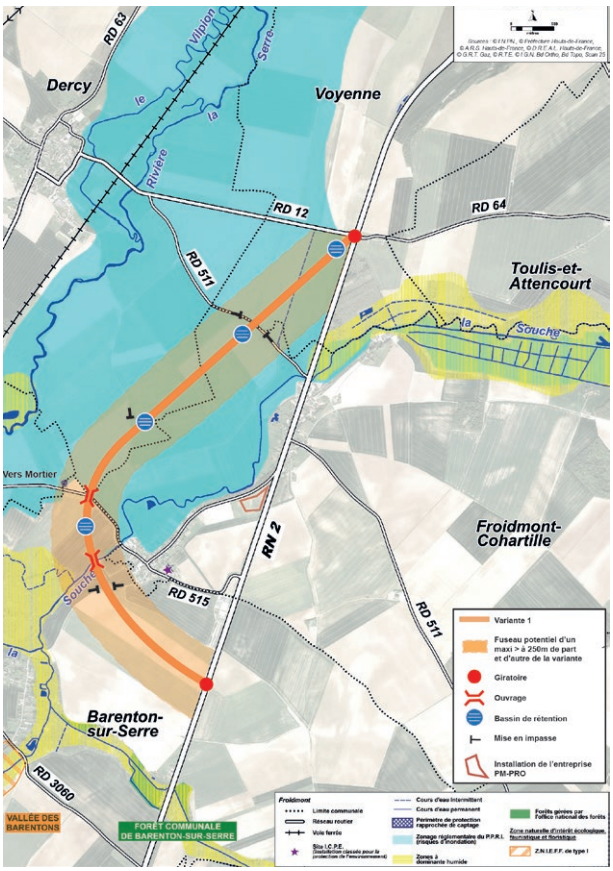
2.4.
Les fuseaux de passage étudiés et leur comparaison

2.4.1. La présentation des fuseaux

Quatre fuseaux de passage ont été étudiés et présentés à la concertation publique. Leur longueur varie de 2,5 à 4 km. Ils se raccordent à la RN2 existante :
- au sud, à environ 800 mètres du carrefour avec la RD515 vers Mortiers ;
- au nord au carrefour giratoire à quatre branches (RD12-RD64-RN2) réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne.

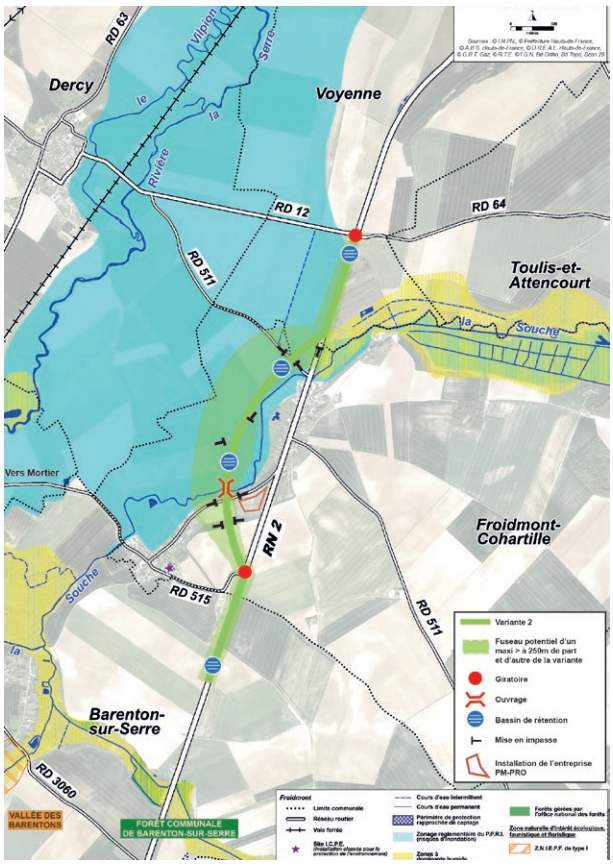
Les fuseaux sont présentés dans les cartes qui suivent.

LE FUSEAU LONG OUEST



- 4 km
- Environ 90 % du trafic, soit environ 6 500 véhicules / jour reportés sur le contournement
- RD511 vers Dercy, rue de Barenton et quelques chemins agricoles* mis en impasse
- 200 mètres ou plus des premières habitations
- 9 hectares nécessaires**
- Traversée d'une zone à risque d'inondation, impacts sur les continuités écologiques (le franchissement de la Souche par un ouvrage de type pont permettra de préserver la trame bleue)

LE FUSEAU COURT OUEST



- 2,5 km
- Environ 90 % du trafic, soit environ 6 500 véhicules / jour reportés sur le contournement
- RD511 vers Dercy, rue du Calvaire et quelques chemins agricoles* mis en impasse
- 200 mètres ou plus des premières habitations sauf 1 habitation au nord à environ 150 mètres et proximité de l'entreprise PM-Pro
- 4 hectares nécessaires**
- Traversée d'une zone à risque d'inondation, impacts sur les continuités écologiques (le franchissement de la Souche par un ouvrage de type pont permettra de préserver la trame bleue)

**Toutes les dessertes agricoles seront rétablies, en lien avec les itinéraires de substitution (qui restent à étudier).*

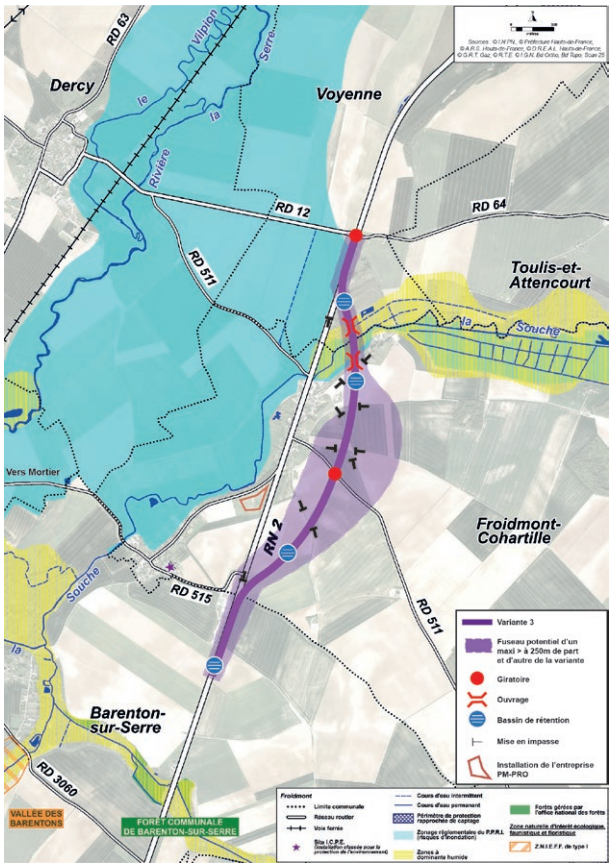
***Emprises estimées pour le contournement, hors itinéraires de substitution, éventuelles compensations hydrauliques en zones inondables et compensations environnementales.*

C'EST-À-DIRE ?

TRAME VERTE ET BLEUE

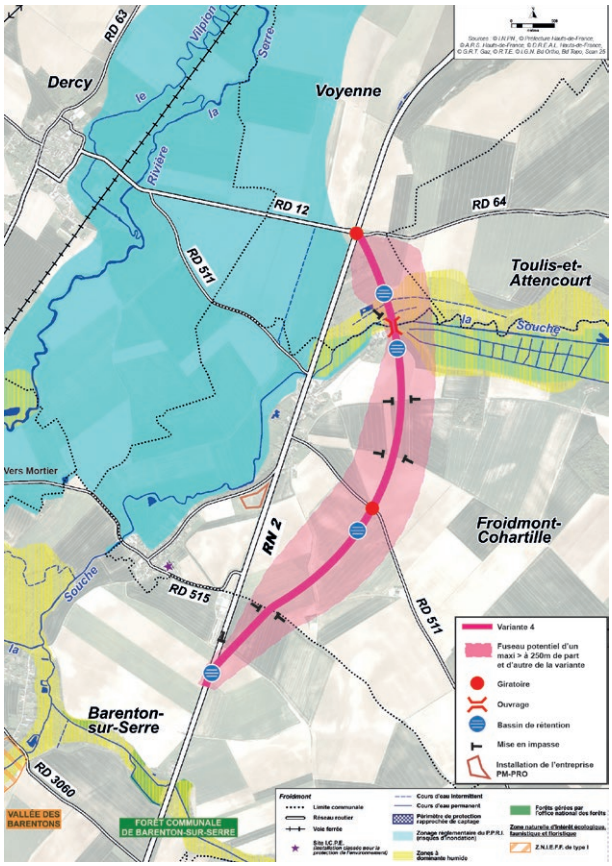
La trame verte (pour les milieux terrestres) et bleue (pour les milieux aquatiques ou humides) a pour objectif de maintenir et de reconstituer sur le territoire national les continuités écologiques, permettant aux espèces de circuler, s'alimenter, se reproduire et se reposer.

LE FUSEAU COURT EST



- 2,8 km
- Environ 90 % du trafic, soit environ 6 500 véhicules / jour reportés sur le contournement
- Quelques chemins agricoles* mis en impasse
- 200 mètres des premières habitations, sauf 1 habitation du lieu-dit Le Moulin à environ 130 mètres
- 4 hectares nécessaires**
- Traversée d'une zone à dominante humide, impacts sur les continuités écologiques, notamment dans l'espace boisé au nord-est de Froidmont

LE FUSEAU LONG EST



- 3,8 km
- Environ 90 % du trafic, soit environ 6 500 véhicule / jour reportés sur le contournement
- Quelques chemins agricoles* mis en impasse
- 200 mètres ou plus des premières habitations, sauf la ferme du lieu-dit Le Moulin à environ 60 mètres
- 8 hectares nécessaires**
- Traversée d'une zone à dominante humide, impacts sur les continuités écologiques, notamment dans l'espace boisé au nord-est de Froidmont

Toutes les dessertes agricoles seront rétablies, en lien avec les itinéraires de substitution (qui restent à étudier).

***Emprises estimées pour le contournement, hors itinéraires de substitution, éventuelles compensations hydrauliques en zones inondables et compensations environnementales.*

2.4.2. Les coûts estimés

Des fourchettes de coûts ont été estimées pour les fuseaux, aux conditions économiques actuelles (2022) :
- 35 à 40 millions d'euros TTC (toutes taxes comprises) pour le fuseau long Ouest ;
- 25 à 30 millions d'euros TTC pour le fuseau court Ouest ;
- 25 à 30 millions d'euros TTC pour le fuseau court Est ;
- 30 à 35 millions d'euros TTC pour le fuseau long Est.

Ces fourchettes intègrent :
- les élargissements sur place à 2x2 voies de la RN2 et la mise aux normes environnementales (assainissement) ;
- la création du contournement en tracé neuf à 2x2 voies ;
- la création des carrefours giratoires ;
- une estimation pour les opérations d'archéologie préventive ;
- une estimation pour les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement.

2.4.3. La comparaison des fuseaux

Les fuseaux ont des impacts plus ou moins forts sur les conditions de déplacements, l'environnement, le cadre de vie des habitants, l'activité agricole et l'activité économique.
Leur comparaison a été synthétisée dans ce tableau, publié dans les supports d'information sur le projet :

LINÉAIRE À AMÉNAGER		FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
		4 KM	2,5 KM	2,8 KM	3,8 KM
Effets sur les conditions de déplacements, le désenclavement et la desserte du territoire	Sécurité des déplacements (terre-plein central, carrefours aménagés)				
	Trafics reportés sur le contournement				
	Gains de temps				
	Accès au territoire				
	Apports aux mobilités douces (itinéraires de substitution)				
Effets et impacts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole	Impacts sur les zones à risque d'inondation				
	Impacts sur les zones potentiellement humides et les zones à dominante humide				
	Impacts sur la faune et la flore et les continuités écologiques				
	Mise aux normes environnementales de l'infrastructure (assainissement)				
	Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2				
	Amélioration de l'ambiance sonore (bruit) pour les riverains actuels de la RN2				
	Impacts sur le cadre de vie des riverains du contournement (proximité par rapport aux habitations, effet de coupure)				
	Consommation d'espace (artificialisation des sols)				
Coûts (en millions d'euros TTC, aux conditions économiques 2022)		35 à 40	25 à 30	25 à 30	30 à 35

Effet très favorable · Effet favorable · Effet faible · Effet défavorable · Effet très défavorable

3. - LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation a fait l'objet d'un dispositif d'information et d'échanges valorisant la proximité et le recueil de questions, positions et avis de la part des différents publics concernés.

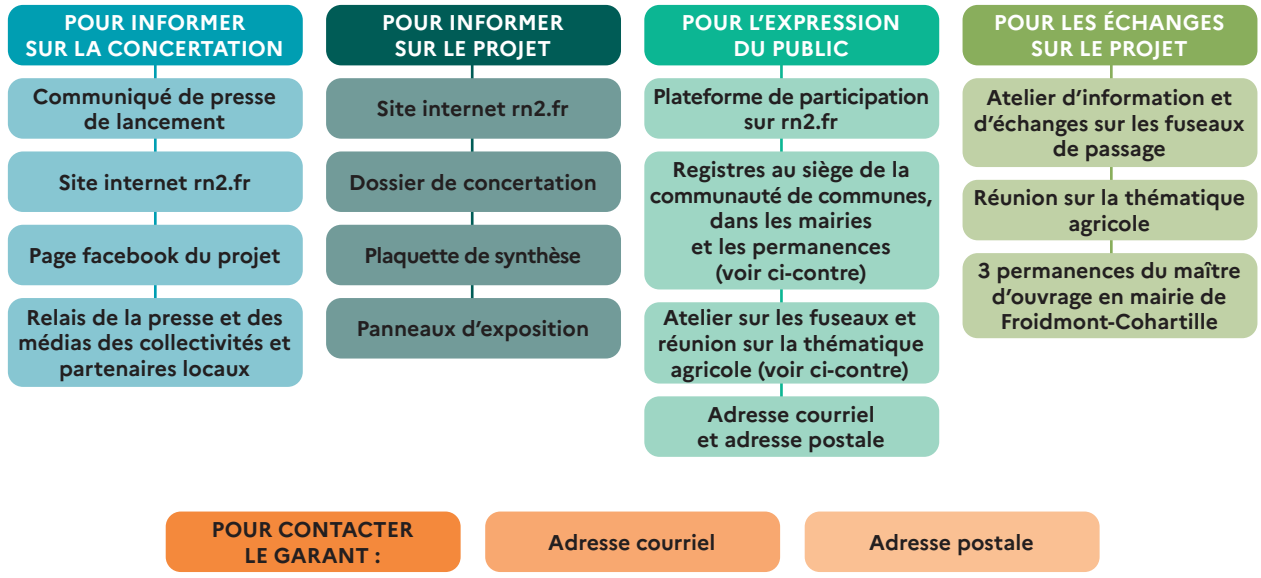
3.1.
La préparation de la concertation et le dispositif général

La concertation a été préparée par le maître d'ouvrage, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Hauts-de-France), en associant étroitement le garant dès sa désignation par la commission nationale du débat public, le 11 janvier 2023. Des échanges réguliers et des réunions de travail avec lui ont permis de définir en collaboration le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque réunion de la concertation.

En parallèle à la préparation avec le garant, le maître d'ouvrage a pris contact au printemps 2023 avec le maire de Froidmont-Cohartille et avec les maires et/ou représentants des services des communes de Grandlup-et-Fay et de Crécy-sur-Serre, pressenties pour accueillir les réunions de la concertation. L'objectif était de finaliser avec eux l'organisation pratique de ces rendez-vous : réservation de salles, horaires pertinents pour les habitants, etc.

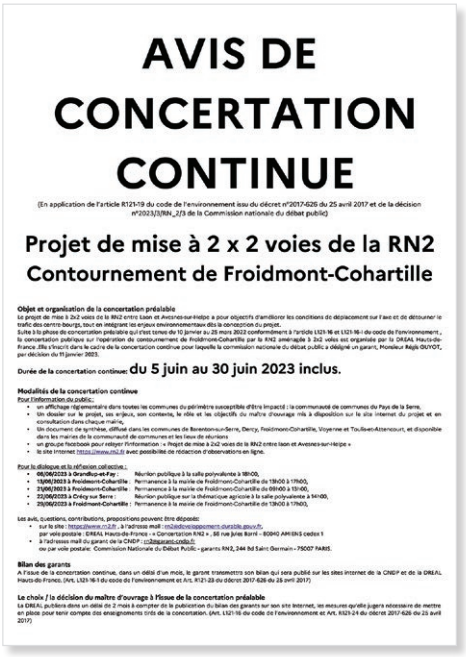
Le dispositif de la concertation mis en œuvre est présenté ci-dessous.

SYNTHÈSE DU DISPOSITIF DE CONCERTATION



3.2.
L'annonce de la concertation et l'information en continu

3.2.1. L'annonce de la concertation



AVIS DE CONCERTATION CONTINUE

(En application de l'article R121-19 du code de l'environnement issu du décret n°2017-626 du 25 avril 2017 et de la décision n°2023/1/RNA_2/9 de la Commission nationale du débat public)

Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2
Contournement de Froidmont-Cohartille

Objet et organisation de la concertation préalable

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a pour objectifs d'améliorer les conditions de déplacement sur l'axe et de détourner le trafic des centre-bourgs, tout en intégrant les enjeux environnementaux dès la conception du projet.
Suite à la phase de concertation préalable qui s'est tenue du 10 janvier au 25 mars 2022 conformément à l'article L121-16 et L121-16-I du code de l'environnement, la concertation publique sur l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille par la RN2 aménagée à 2x2 voies est organisée par la DREAL Hauts-de-France. Elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue pour laquelle la commission nationale du débat public a désigné un garant, Monsieur Régis GUYOT, par décision du 11 janvier 2023.

Durée de la concertation continue: du 5 juin au 30 juin 2023 inclus.

Modalités de la concertation continue

Pour l'information du public :
- un affichage réglementaire dans toutes les communes du périmètre susceptible d'être impacté : la communauté de communes du Pays de la Serre,
- Un dossier sur le projet, ses enjeux, son contexte, le rôle et les objectifs du maître d'ouvrage mis à disposition sur le site internet du projet et en consultation dans chaque mairie,
- Un document de synthèse, diffusé dans les communes de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Vioyenne et Toulis-et-Attencourt, et disponible dans les mairies de la communauté de communes et les lieux de réunions,
- un groupe facebook pour relayer l'information : « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe »
- le site Internet https://www.rn2.fr avec possibilités de rédaction d'observations en ligne.

Pour le dialogue et la réflexion collective :
- **08/06/2023 à Grandrieu-et-Fay :** Réunion publique à la salle polyvalente à 18h00,
- **13/06/2023 à Froidmont-Cohartille :** Permanence à la mairie de Froidmont-Cohartille de 13h00 à 17h00,
- **21/06/2023 à Froidmont-Cohartille :** Permanence à la mairie de Froidmont-Cohartille de 09h00 à 13h00,
- **22/06/2023 à Crécy-sur-Serre :** Réunion publique sur la thématique agricole à la salle polyvalente à 14h00,
- **29/06/2023 à Froidmont-Cohartille :** Permanence à la mairie de Froidmont-Cohartille de 13h00 à 17h00,

Les avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés:
- sur le site : https://www.rn2.fr , à l'adresse mail : rn2.developpement-durable.gouv.fr,
  par voie postale : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN2 », 80 rue Jules Barni – 80040 AMIENS cedex 1
- à l'adresse mail du garant de la CNDP : cndp@garant-cndp.fr
  ou par voie postale : Commission Nationale du Débat Public – garants RN2, 244 Bd Saint Germain – 75007 PARIS.

Bilan des garants

A l'issue de la concertation continue, dans un délai d'un mois, le garant transmettra son bilan qui sera publié sur les sites internet de la CNDP et de la DREAL Hauts-de-France. (Art. L121-16-I du code de l'environnement et Art. R121-23 du décret 2017-626 du 25 avril 2017)

Le choix / la décision du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable

La DREAL publiera dans un délai de 2 mois à compter de la publication du bilan des garants sur son site Internet, les mesures qu'elle jugera nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. (Art. L121-16 du code de l'environnement et Art. R121-24 du décret 2017-626 du 25 avril 2017)

Conformément à l'article R121-19 du code de l'environnement, l'avis de concertation continue a été publié au plus tard quinze jours avant l'organisation de la concertation préalable, programmée du 5 au 30 juin 2023.

L'avis informait notamment sur l'objet et l'organisation de la concertation, le nom du garant de la concertation et la durée et les modalités de la concertation.

Il a été adressé aux 44 communes de la communauté de communes du Pays de la Serre, le 11 mai 2023.

Il a été publié dans deux titres de la presse régionale et locale (*L'Union*, le 17 mai 2023 et *L'Aisne Nouvelle*, le 18 mai 2023).

Le préfet de l'Aisne a adressé à la presse régionale et locale un communiqué le 1er juin 2023[1].

Le communiqué rappelait la décision de l'État sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, présentait les objectifs de l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille et informait sur les modalités de participation à la concertation.

Plusieurs articles de presse ont annoncé le lancement de la concertation puis ont rendu compte des réunions de la concertation :
- *L'Union*, le 4 juin 2023 : « Bientôt des concertations publiques sur le contournement de la RN2 à Froidmont-Cohartille » ;
- *L'Union*, le 5 juin 2023 : « Des concertations sur le contournement de la RN2» ;
- lathierache.fr, le 11 juin 2023 : « Froidmont-Cohartille : nouvelle étape dans les travaux de la RN2 » ;
- *L'Union* et *Le Courrier picard*, le 11 juin 2023 : « Premières esquisses pour le contournement de la RN2 à Froidmont-Cohartille » ;
- *La Thiérache*, le 20 juin 2023 : « RN2 – Contournement de Froidmont-Cohartille : les usagers ont leur préférence » ;
- *L'Ardennais* et *L'Aisne nouvelle*, le 24 juin 2023 : « Les agriculteurs veulent faire circuler leurs convois sur le futur contournement de Froidmont ».

1 https://www.aisne.gouv.fr/contenu/telechargement/39299/299602/file/20230531_CP_RN2_laon_avesnes_contournement_froidmont.pdf

3.2.2. L'ouverture de la concertation et les modalités d'information en continu

Le 5 juin 2023, jour de l'ouverture de la concertation, le dispositif d'annonce et d'information était opérationnel avec, en complément de l'avis réglementaire et de l'information précédemment diffusée à la presse :

- la remise aux communes de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt et Voyenne et à la communauté de communes du Pays de la Serre des dossiers de concertation, des plaquettes et des registres de concertation ;
- l'installation de l'exposition (3 panneaux) à la mairie de Froidmont-Cohartille ;
- l'actualisation du site internet rn2.fr pour un accès direct au projet de contournement de Froidmont-Cohartille ;
- l'ouverture de la plateforme de participation à partir de rn2.fr ;
- l'actualisation de la page facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ».

Le maître d'ouvrage a ensuite régulièrement rappelé les modalités de la concertation lors de chaque réunion de concertation ou permanence.

PAGE FACEBOOK DU PROJET

3.3. Le site internet rn2.fr

Les pages dédiées au contournement de Froidmont-Cohartille sur le site internet de la DREAL Hauts-de-France, accessibles directement avec l'adresse rn2.fr, ont été ouvertes le 1er juin 2023.
Elles proposaient :

- l'avis de concertation continue ;
- le dossier de concertation ;
- la plaquette de synthèse ;
- le lien vers la plateforme de participation permettant de poser ses questions ou de faire part de son avis sur l'opération.

3.4.
Les supports d'information sur le projet

3.4.1. Le dossier de concertation

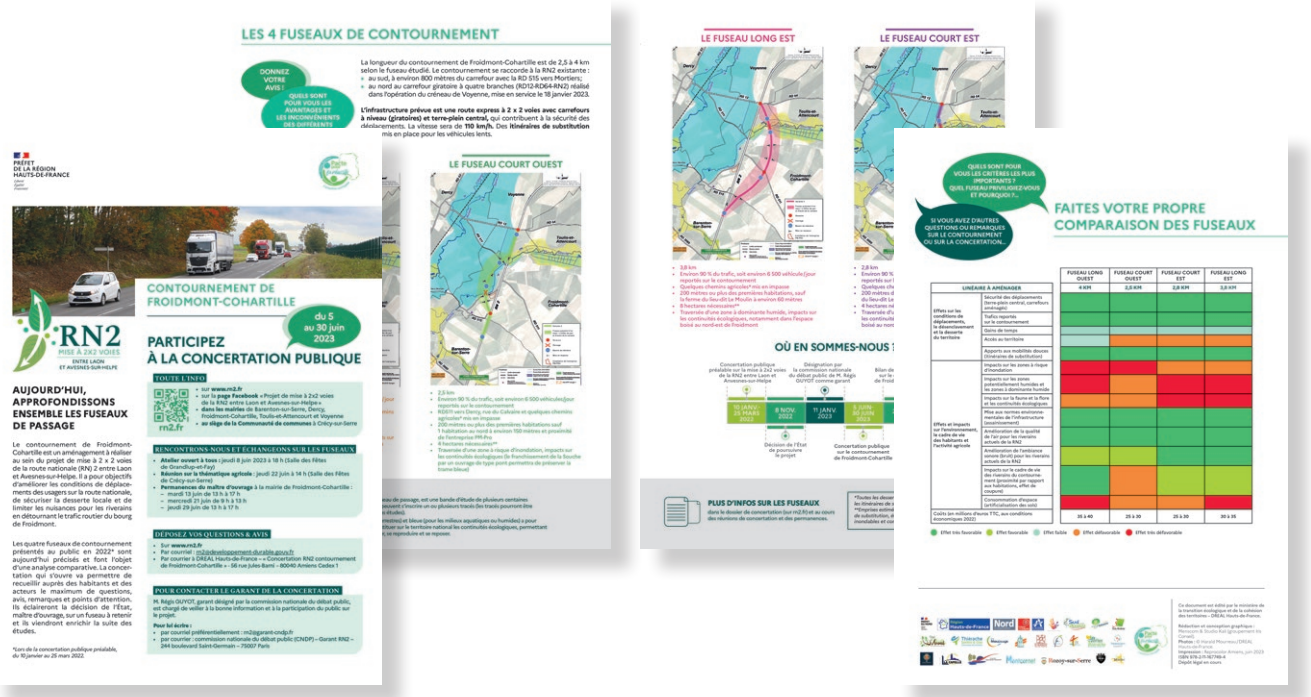
Le dossier de concertation (48 pages) était la ressource d'information complète sur les enjeux et sensibilités de la zone d'études, les objectifs du projet de contournement, les fuseaux de passages envisageables et leur comparaison.

Imprimé à 150 exemplaires, le dossier a été mis à la disposition du public lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage. Un exemplaire a été adressé en amont de la concertation, le 11 mai 2023, aux 44 communes de la communauté de communes du Pays de la Serre. Le dossier était également disponible pour tous sur le site rn2.fr.

3.4.2. La plaquette de synthèse

Une synthèse du dossier de concertation a été élaborée sous la forme d'une plaquette de 4 pages, qui proposait les informations essentielles sur la concertation et sur les fuseaux de passage étudiés. Imprimée à 1 000 exemplaires, la plaquette a été adressée le 11 mai 2023 en lots (de 20 à 200 exemplaires suivant la taille de la commune) aux 44 communes de la communauté de communes du Pays de la Serre. Elle a été mise à la disposition du public lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage.

PLAQUETTE DE SYNTHÈSE



3.4.3. L'exposition

Le projet était également synthétisé dans 3 panneaux de grand format constituant l'exposition, proposée à la mairie de Froidmont-Cohartille, où se sont tenues les permanences du maître d'ouvrage, et lors des réunions de la concertation.

3.5.
Les réunions publiques, les permanences et les modalités de contribution du public

3.5.1. Les réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées durant la concertation, sous la forme :
- d'un atelier d'information et d'échanges sur les fuseaux de passage, ouvert à tous, le 8 juin 2023 ;
- d'une réunion sur la thématique agricole, ouverte à tous mais intéressant plus particulièrement les agriculteurs et les représentants de la profession – elle était organisée en journée afin de faciliter leur participation –, le 22 juin 2023.

Elles ont été animées par l'équipe du maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion par le garant de la concertation.

Elles ont volontairement laissé une large part aux questions et à l'expression du public. Elles ont duré de 2h à 2h30.

DATE ET HEURE	LIEU	INTITULÉ DE LA RÉUNION	DURÉE	POINTS CLÉS DU DÉROULEMENT
08.06.2023 18 h	GRANDLUP-ET-FAY	Atelier d'information et d'échanges sur les fuseaux de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille	2h30	Présentation des objectifs du contournement de Froidmont-Cohartille et des fuseaux de passage étudiés et échanges avec le public. Travail autour des tables avec les participants sur les fuseaux de passage et restitution.
22.06.2023 14h	CRÉCY-SUR-SERRE	Réunion sur la thématique agricole	2	Présentation des objectifs du contournement de Froidmont-Cohartille et des fuseaux de passage étudiés et échanges avec le public. Présentation des études et procédures à venir après le choix du fuseau et échanges avec le public.

L'atelier d'information et d'échanges et la réunion sur la thématique agricole ont fait l'objet de comptes rendus exhaustifs (verbatims), annexés au présent bilan.

3.5.2. Les permanences du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a organisé 3 permanences au cours de la concertation. Elles ont proposé au public un cadre moins formel pour les échanges et ont permis d'approfondir des situations particulières en lien avec le projet.

Les permanences se sont tenues en mairie de Froidmont-Cohartille :
- le mardi 13 juin de 13h à 17h ;
- le mercredi 21 juin de 9h à 13h ;
- le jeudi 29 juin de 13h à 17h.

3.5.3. Les modalités de contribution écrite

Le public pouvait faire part de son avis ou poser ses questions sur le projet par écrit au moyen :
- de la plateforme de participation en ligne sur rn2.fr ;
- des registres de concertation à disposition au siège de la communauté de communes du Pays de la Serre, dans les mairies de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt et Voyenne et à l'entrée des réunions publiques et des permanences ;
- ou par courriel ou par courrier au maître d'ouvrage, à l'adresse de la DREAL Hauts-de-France.

3.6.
L'adresse de contact du garant de la concertation

En vertu de son rôle et de sa mission, le garant pouvait être saisi, bien sûr oralement lors des réunions publiques mais aussi par écrit, de toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public.

Pour ce faire, ses adresses courriel et courrier ont été systématiquement rappelées au cours des réunions et dans les supports d'information diffusés.

4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

4.1. En synthèse sur la participation

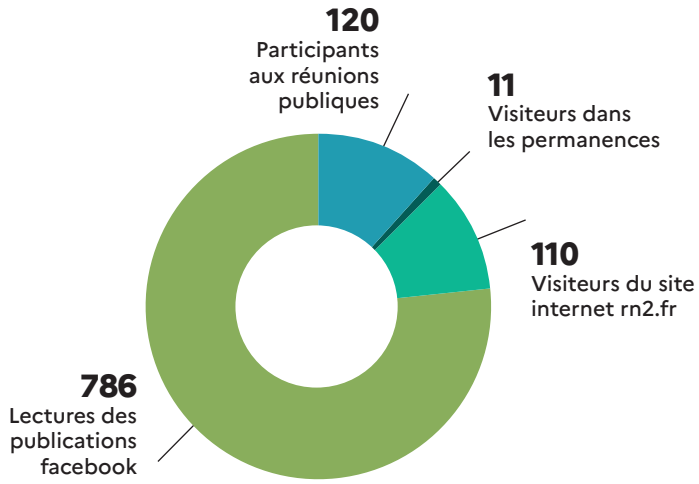
L'atelier sur les fuseaux de passage et la **réunion sur la thématique agricole** ont réuni **120 personnes** (respectivement 80 et 40 participants).

11 personnes ont également été rencontrées **au cours des trois permanences** à Froidmont-Cohartille.

La participation numérique a été la suivante :

- **rn2.fr** :
  - 110 visites du site par les internautes ;
  - 2 contributions recueillies au moyen de la plateforme de participation en ligne.
- **Page facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe »** :
  - 505 abonnés ;
  - 166 lectures de la publication sur l'ouverture de la concertation, 200 lectures de la publication annonçant l'atelier du 8 juin 2023, 420 lectures de la publication annonçant la réunion sur la thématique agricole du 22 juin 2023.

RÉPARTITION DE LA PARTICIPATION



4.2. L'analyse quantitative des avis recueillis

Au total, **80 avis** ont été recueillis au cours de la concertation.

4.2.1. La répartition par canaux d'expression

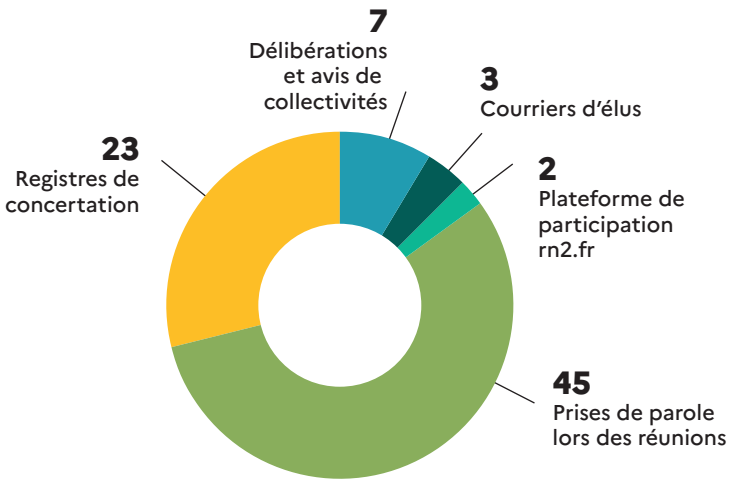
Le public s'est largement exprimé au cours de l'atelier sur les fuseaux de passage et de la réunion sur la thématique agricole (45 prises de parole).

Le canal privilégié pour déposer une question ou un avis écrit sur le projet a été celui des registres (23 expressions consignées).

2 expressions ont été recueillies sur la plateforme de participation en ligne sur rn2.fr.

Le maître d'ouvrage a également été destinataire de 7 délibérations ou avis des collectivités et de 3 courriers d'élus du territoire.

RÉPARTITION DES AVIS



DÉLIBÉRATIONS ET AVIS DE COLLECTIVITÉS

- Département de l'Aisne
- Commune de Dercy
- Commune d'Erlon
- Commune de Froidmont-Cohartille
- Commune de Grandlup-et-Fay
- Commune de Nouvion-et-Catillon
- Commune de Toulis-et-Attencourt

COURRIERS D'ÉLUS

- Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne
- Les élus écologistes des Hauts-de-France, du Nord et de l'Aisne et EELV Nord-Pas de Calais, EELV Picardie, EELV Avesnois et EELV Aisne-Nord
- Pierre-Jean VERZELEN, sénateur et conseiller départemental de l'Aisne

4.2.2. La provenance géographique des avis

Les participants à la concertation ont été très majoritairement des habitants de Froidmont-Cohartille et des communes proches, en particulier : Barenton-sur-Serre, Dercy, Erlon, Marcy-sous-Marle, Monceau-le-Waast, Toulis-et-Attencourt et Voyenne.

Au regard de l'ensemble des chiffres de participation, notamment 120 personnes présentes aux rencontres, 110 visites du site internet et 80 contributions recueillies, on peut estimer, tout en restant prudent en raison des doubles comptes (par exemple des personnes qui ont à la fois participé à une réunion publique, à une permanence et adressé une contribution écrite), qu'entre 200 et 250 personnes se sont intéressées au projet et se sont mobilisées pour participer à la concertation.

5. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

5.1. L'analyse par rencontre

5.1.1. Les réunions publiques

Les comptes rendus sont présentés en annexe.

Atelier sur les fuseaux de passage à Grandlup-et-Fay, le 8 juin 2023.

- **L'atelier sur les fuseaux de passage, à Grandlup-et-Fay le 8 juin 2023**, a donné lieu, à la suite d'une présentation de l'opération et d'échanges avec la salle, à un travail autour des tables sur les fuseaux de passage. Les 80 participants étaient répartis autour de 8 tables, les échanges étant animés, de façon neutre, par des représentants de la DREAL Hauts-de-France. Le public était invité à comparer les fuseaux étudiés sur les thèmes suivants :
  - les accès au territoire ;
  - le cadre de vie des habitants ;
  - l'environnement ;
  - l'activité agricole et les autres activités économiques.

Les réflexions des tables ont été restituées sous deux formes :
- une restitution qualitative ;
- une affectation de points pour un fuseau préférentiel sur chaque thème dans un tableur.

Le public a pu s'exprimer largement, à la fois en plénière et autour des tables. La réunion a permis d'enrichir les enjeux et sensibilités du territoire, d'apporter des éléments de comparaison des fuseaux et de recueillir des attentes sur l'évolution du projet.

Concernant le parti d'aménagement, plusieurs participants ont exprimé le souhait d'une route au statut non express à 90 km/h plutôt qu'une route express à 110 km/h, ceci afin de limiter l'impact foncier des itinéraires de substitution et faciliter la circulation des convois agricoles.

Concernant l'insertion du projet, une grande vigilance a été demandée sur les thématiques du bruit, du risque inondation et de l'environnement naturel.

Concernant la comparaison des fuseaux, les participants ont exprimé une préférence pour le fuseau long Est sur l'ensemble des quatre thèmes analysés. Ils ont le plus souvent souhaité :
- que le futur tracé du fuseau long Est soit positionné le plus à l'est possible, selon certains en prévoyant un ouvrage plus long pour franchir la Souche, afin de minimiser les impacts sur le hameau du Moulin (ferme et habitations) ;
- que le giratoire proposé sur la RD511 soit déplacé et positionné au sud au niveau de la jardinerie Pillois afin de desservir directement la jardinerie et l'entreprise PM-Pro ;
- que le franchissement de la RD511 soit réalisé en passage dénivelé (pont).

Réunion sur la thématique agricole à Crécy-sur-Serre, le 22 juin 2023.

- **La réunion sur la thématique agricole à Crécy-sur-Serre, le 22 juin 2023**, comportait un temps de présentation générale de l'opération et plusieurs séquences d'information et d'échanges sur des points et procédures à venir dans la conduite du projet, intéressants particulièrement la profession agricole :
  - les objectifs et le contenu des études préparatoires à la déclaration d'utilité publique ;
  - le cadre juridique et les modalités des acquisitions foncières ;
  - le cadre juridique et les modalités de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (remembrement) ;
  - les principes des itinéraires de substitution.

Les participants ont pu s'exprimer largement.

Ils ont posé des questions et ont reçu des réponses sur la possibilité de valoriser les terres agricoles situées en zone inondable, les rétablissements des accès agricoles, l'estimation des emprises nécessaires à l'opération en intégrant les compensations environnementales, les compensations hydrauliques en zone inondable et les itinéraires de substitution, les modalités de ces compensations, l'aménagement foncier agricole forestier et environnemental ou encore la prise en compte des expressions des agriculteurs dans la concertation.

Ils ont également soulevé les enjeux du réchauffement climatique et de la ressource en eau et apporté des informations issues de leur connaissance du terrain : sur des sites de compensation écologique utilisés dans d'autres projets, sur les impacts potentiels des fuseaux situés à l'Ouest sur l'écoulement des eaux d'inondation ou encore sur les remembrements réalisés dans la zone du projet par le passé.

En grande majorité, les participants ont fait valoir leur souhait d'un aménagement en route non express à 90 km/h, autorisant la circulation des engins agricoles sur la RN2, ceci afin d'éviter la réalisation d'itinéraires de substitution et de faciliter la circulation des convois agricoles.

Leurs arguments ont porté notamment sur :
- la prise en compte des circulations de denrées agricoles entre le Nord et le Sud du département ;
- une accidentalité avec les engins agricoles jugée faible, voire inexistante sur la section de la RN2 à 2x2 voies au sud de Marle ;
- le fait que des itinéraires de substitution passant dans les communes généreraient des nuisances pour des habitants aujourd'hui à l'écart de ces circulations et qu'ils pourraient in fine faire l'objet de restrictions de circulation ;
- la consommation d'emprises pour réaliser des itinéraires en tracé neuf ;
- ou encore le rallongement des trajets qu'ils induiront pour les véhicules agricoles.

5.1.2. Les permanences

Les permanences à la mairie de Froidmont-Cohartille ont permis de présenter l'opération, de répondre aux questions et, pour le public, d'apporter des éléments de comparaison des fuseaux de passage et des éléments de connaissance, notamment sur le fonctionnement des exploitations agricoles à l'ouest et à l'est de la RN2 et sur l'impact potentiel des fuseaux situés à l'ouest sur l'écoulement des eaux d'inondation et sur la faune.

Permanence en mairie de Froidmont-Cohartille.

Des riverains de la RN2 actuelle ou du futur contournement ont insisté sur les impacts du projet sur leur activité professionnelle, leur usage du territoire ou en termes de bruit, et ont fait part de leurs souhaits que certains fuseaux évoluent.

En particulier, une préférence pour le fuseau long Est a été majoritairement exprimée, avec les attentes suivantes : que le futur tracé dans ce fuseau soit éloigné au maximum du hameau du Moulin, que le projet soit conçu en déblai pour réduire les nuisances sonores et que le giratoire prévu sur la RD511 soit déplacé au sud, avec l'objectif de desservir directement la jardinerie Pillois et l'entreprise PM-Pro et d'éviter un report de circulations de poids lourds dans le bourg de Froidmont.

5.2. L'analyse par thèmes

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les courriels, courriers, délibérations, registres, plateforme de participation en ligne et lors des réunions publiques.

Les principaux thèmes abordés par le public sont illustrés par des extraits de contributions (présentés entre guillemets). Le lecteur pourra se reporter aux annexes du présent bilan pour consulter les délibérations et courriers adressés au maître d'ouvrage.

Quand cela est opportun, des éléments de réponse aux questions apportés par le maître d'ouvrage sont proposés dans les encadrés au fil du texte.

5.2.1. Un consensus sur l'opportunité du projet

L'opportunité du projet de contournement de Froidmont-Cohartille a semblé faire consensus : elle n'a pas suscité de débat pendant la concertation. Quelques personnes ont souligné les enjeux de l'opération **pour améliorer le cadre de vie des habitants de Froidmont et renforcer la sécurité**, voire pour faire évoluer l'image du bourg.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La problématique du bruit, des vibrations, de la pollution dans le bourg de Froidmont milite effectivement aujourd'hui pour un éloignement de la route le plus possible. »

« Il est évident que le contournement de Froidmont et Cohartille est attendu par la population depuis des décennies, et c'est une super bonne chose » (Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne).

« La commune de Froidmont sera enfin épargnée » (Pierre-Jean VERZELEN, sénateur et conseiller départemental de l'Aisne).

« Dévier Froidmont, c'est mieux pour la sécurité. »

« Toutes les variantes sont favorables à la sécurité des habitants traversés aujourd'hui par la RN2. »

« L'aspect "village-rue" sera atténué. »

Le sénateur Pierre-Jean VERZELEN a rappelé que **la priorité** donnée à l'aménagement des contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle était **issue d'un dialogue entre les maires du territoire** :

> *« On a réuni tous les maires de Laon à Avesnes, on a mis tout le monde autour de la table et on a réussi à se mettre d'accord sur des priorités. Les priorités qui sont ressorties, c'est le contournement de Froidmont et le contournement de La Capelle et ensuite sont venus se greffer les aménagements de sécurité, le contournement de Laon. Tout maire avait intérêt plutôt à avoir le contournement chez lui et on s'est tous mis d'accord sur deux projets structurants et c'est pour cela qu'on est ici ce soir à Froidmont pour parler du contournement. »*

Plusieurs personnes ont également insisté sur l'enjeu de l'aménagement pour **irriguer le territoire, faciliter les déplacements et pérenniser les activités économiques présentes :**

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

> *« C'est le rôle de la RN2 d'irriguer les entreprises. »*
>
> *« Le but de ces travaux est d'être fonctionnel pour les commerces ! »*
>
> *« Le volet économique est important car plusieurs entreprises sont présentes sur le secteur. La jardinerie Pillois très connue en local avec une clientèle importante (700 personnes par jour) vient d'être reprise par une jeune femme, un important investissement est prévu avec des emplois à la clé. Team 3 vient de s'installer à côté et une entreprise de plus de 50 personnes cherche à venir s'implanter sur le secteur.* [...] *C'est quoi la RN2 à la fin dans 30 ou 40 ans ? C'est irriguer le territoire, l'idée n'est pas de faire un tube, une autoroute qu'on va prendre à Laon pour la lâcher à Avesnes, c'est d'irriguer les territoires et c'est évidemment d'améliorer la sécurité et la mobilité »* (Pierre-Jean VERZELEN, sénateur et conseiller départemental de l'Aisne).

Vue sur la RN2.

Sur les **enjeux de l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe**, l'État a répondu que la décision ministérielle du 8 novembre 2022 prend bien en compte les attentes exprimées lors de la concertation de 2022, à savoir le contournement en tracé neuf des douze communes traversées par la route nationale, l'objectif de sécurisation des déplacements et le maintien d'une bonne desserte du territoire et des communes, au moyen de points d'échanges réguliers entre la RN2 et les axes secondaires (routes départementales et communales).

5.2.2. Des questionnements sur le parti d'aménagement retenu en 2022

La décision ministérielle du 8 novembre 2022 prévoit que le **contournement de Froidmont-Cohartille soit aménagé en continuité de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle**, à savoir une 2x2 voies au statut de route express, avec des carrefours à niveau (giratoires) et un terre-plein central, une vitesse limite autorisée de 110 km/h et la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents.

Plusieurs contributeurs, élus, agriculteurs et habitants, ont **questionné le parti d'aménagement** et **argumenté sur des évolutions à apporter au projet**. Au contraire, Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne, a **fait part de sa satisfaction sur le parti d'aménagement retenu**.

- Le souhait d'un aménagement de la RN2 à 2x1 voie

Les élus écologistes et Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale EELV de l'Aisne, ont indiqué être favorables à un aménagement de la RN2 en 2x1 voie à 90 km/h, cette alternative présentant à leurs yeux différents avantages, dont la réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels et des nuisances (bruit, pollution).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Une vision alternative pour la RN2 :
- *proposer un itinéraire alternatif qui contourne certaines communes en 2x1 voie, accessible à tous les véhicules ;*
- *mettre en place des aménagements d'intersections de sécurité (voies d'accélération et de décélération) mais pas la mise en place systématique de ronds-points, gourmands en surface ;*
- *au regard du nombre d'accidents, il reste nécessaire d'effectuer un contournement en 2x voie de Laon.*

La vision alternative pour la RN2 proposée ci-dessus, pouvant être assimilée à un scénario 1bis, aurait un coût bien inférieur aux près de 1 milliard d'euros prévus dans le scénario 4. Le complément de l'enveloppe budgétaire pourrait ainsi être alloué au déploiement d'autres modes de déplacements et au développement soutenable des territoires traversés » (Les élus écologistes des Hauts-de-France, du Nord et de l'Aisne et EELV Nord-Pas de Calais, EELV Picardie, EELV Avesnois et EELV Aisne-Nord).

« En raison des enjeux de plus en plus prégnants [...] *en termes de climat, de ressource en eau, de perte de biodiversité, d'énergie et par rapport à ces enjeux et aux enjeux de sécurité qui nous préoccupent aujourd'hui, pourquoi n'est-il pas envisagé* [...] *la possibilité de ne pas faire une 2x2 voies sur ce contournement, mais une 2x1 voie ?* [...] *Si on fait une 2x2 voies tout le long, on a à l'ouest l'A1 Paris-Lille qui est saturée, de l'autre côté on a une autre autoroute qui va vers les grands ports, Rotterdam, Anvers, etc. et au milieu, on créerait une autoroute gratuite. »* (Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne).

« Si on faisait une 2x1 voie avec un terre-plein central, on circule à 90 km/h, les véhicules vont moins vite, il y a moins de nuisances sonores, il y a moins de pollution atmosphérique, mais surtout on a quand même une moindre consommation de terres agricoles [...] *et une moindre consommation des espaces naturels et des zones humides.* [...] *Considérons la possibilité de concilier l'activité agricole, c'est quand même l'ADN du territoire l'agriculture, donc concilier l'activité économique agricole et l'intérêt des gens du territoire qui vont être concernés par cette opération qui va consommer énormément d'argent public »* (Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne).

- L'approbation du parti d'aménagement retenu

Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne, a relevé que le parti d'aménagement présenté pour le contournement de Froidmont-Cohartille est conforme à l'avis de l'assemblée départementale en février 2022 et il s'en est réjoui.

« Je note tout d'abord que l'ensemble des variantes présentées respecte les caractéristiques d'une route express à 2x2 voies avec carrefours à niveau de type giratoires et une vitesse autorisée de 110 km/h, des itinéraires de substitution étant mis en place pour les véhicules lents.
Ce principe d'aménagement est conforme à l'avis délivré par l'Assemblée départementale lors de sa session du 28 février 2022 pour les aménagements de la section A26-Marle. Je me réjouis donc qu'il ait été retenu » (Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne).

Sur **le parti d'aménagement**, l'État a répondu que cela avait été l'objet de la concertation organisée en 2022, qui portait notamment sur la comparaison des différents types d'aménagement possibles pour la RN2. Ainsi, parmi les 6 scénarios étudiés et présentés à la concertation, un scénario (le scénario 2) proposait un aménagement à 2x1 voie avec mise en place d'itinéraires de substitution et un scénario (le scénario 3-A) un aménagement à 2x2 voies avec des contournements de communes à 2x1 voie.
La concertation a donné lieu à de très nombreuses expressions, synthétisées dans les bilans des garants et du maître d'ouvrage. Ces bilans ont largement éclairé la décision de l'État sur les suites à donner au projet.
Spécifiquement, pour répondre aux attentes exprimées lors de la concertation et aux caractéristiques du territoire, l'État a décidé d'un parti d'aménagement différencié selon les sections de la RN2 (contournement de Laon, échangeur de l'A26-sud de Marle et sud de Marle-sud d'Avesnes-sur-Helpe, cf. ci-avant p. 9). La concertation actuelle, qui porte sur le contournement de Froidmont-Cohartille, découle de ce processus et de la décision ministérielle du 8 novembre 2022 qui s'en est suivie.
Le parti d'aménagement retenu est un parti d'équilibre qui améliore et sécurise les déplacements locaux et de moyenne distance. Il n'est pas un parti autoroutier – un tel parti était proposé en 2022 dans le scénario 4, qui n'a pas été privilégié lors de la concertation –, qui créerait effectivement une concurrence gratuite aux itinéraires de grand transit Nord-Sud existants (autoroutes A1 et A2).

- Des avis divergents sur les carrefours giratoires

Quelques participants à la concertation se sont dits opposés aux carrefours giratoires. Une personne a expliqué que ces aménagements sont générateurs de pollution et elle s'est prononcée en faveur d'échanges dénivelés (bretelles d'entrée et de sortie et ponts). Elle a également considéré que le giratoire réalisé dans le cadre du créneau de Voyenne, mis en service en janvier 2023, présente des risques en termes de sécurité. *A contrario*, le conseil municipal de Toulis-et-Attencourt a salué cette réalisation et souligné les gains en termes de fluidité et de sécurité.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pollution de l'air avec le giratoire » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« Je conteste les ronds-points : ils posent un problème de sécurité [et] *un rond-point pollue.* [...] *Un camion ou un autocar qui a une moyenne de consommation de 35 litres aux 100 km, lorsqu'il est obligé de casser sa vitesse et de ré-accélérer, là on monte à du 80-90 litres aux 100. Donc, plus il y a de ronds-points, plus le camion va consommer du gazoil, plus le camion va polluer.* [...] *Vous avez réalisé un super rond-point à la sortie de Froidmont-Cohartille, en pleine descente, ce qui veut dire qu'il y a pollution des camions quand ils freinent et risque d'accident – d'ailleurs des camions sont déjà allés tout droit puisqu'on voit les traces des pneus –, avec ensuite une énorme consommation de gazoil dans la montée. Comment se fait-il que la nationale 2 en partant de Paris est pratiquement équipée de ponts, donc d'échangeurs, et que nous dans notre région, on va avoir des ronds-points ? La question que je vous pose est : sommes-nous des contribuables de seconde zone ? »*

« Les membres du conseil municipal, apprécient fortement le giratoire de Toulis-et-Attencourt/Dercy qui longtemps a été si dangereux. Maintenant la circulation est fluide et en sécurité et ils remercient les services de l'État et de la Région » (commune de Toulis-et-Attencourt).

Sur **les échanges à niveau,** l'État a répondu que le parti d'aménagement qui a émergé de la concertation de 2022 répondait à la volonté forte d'irriguer le territoire, en organisant un accès fréquent et sécurisé aux routes secondaires (routes départementales et communales), au moyen de carrefours à niveau de type giratoires.
Les échangeurs dénivelés (ponts) sont privilégiés dans des partis d'aménagement de type autoroutier, tel que celui du scénario 4 présenté à la concertation de 2022. Ils sont beaucoup plus espacés que les échanges à niveau. Ils consomment du foncier de manière beaucoup plus importante et leur coût est beaucoup plus élevé. Du fait de cet espacement, un parti d'aménagement autoroutier n'assure pas la même desserte du territoire.

- Une question sur les trafics de poids lourds sur l'axe

Un intervenant a demandé si le maître d'ouvrage dispose d'éléments nouveaux sur les trafics de poids lourds (part des poids lourds dans le trafic total et origines-destinations) à la suite de la concertation de 2022.

AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« À la dernière réunion, j'avais précisé que ce qui m'ennuyait beaucoup sur votre projet, c'est que vous aviez tout à fait sous-estimé le nombre de camions qui passaient sur la nationale. Vous aviez parlé de 10 %, ensuite vous aviez parlé de 20 %. [...] *Vous expliquiez aussi que les trois-quarts des parcours étaient des parcours locaux, or, les trois-quarts du temps les camions sont des pays de l'Est, voire espagnols et portugais. Vous disiez qu'en principe les camions internationaux prennent l'autoroute par Valenciennes, c'est faux : les camions passent ici pour ne pas payer l'autoroute.* [...] *Avez-vous revu le nombre de camions ? »*

Sur **les études de trafic**, l'État a répondu que ce sujet avait bien été souligné en 2022 dans le bilan des garants de la concertation et intégré dans les enseignements du bilan du maître d'ouvrage. Un marché d'études est aujourd'hui initié pour de nouvelles études de trafic : elles comprendront de nouveaux comptages mais aussi des modélisations de trafic qui intégreront le parti d'aménagement retenu en 2022, ce qui donnera une vision précise des effets du projet sur le trafic sur la RN2.

- Le souhait d'une route non express à 90 km/h, autorisant la circulation des engins agricoles

De nombreuses interventions ont porté sur la vitesse limite autorisée de 110 km/h prévue sur la section de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle et donc sur le contournement de Froidmont-Cohartille. Elles ont émané en majorité des agriculteurs qui souhaitent pouvoir continuer de circuler avec leurs engins sur la RN2.

Des participants ont d'abord questionné sur l'utilité de la vitesse de 110 km/h, en regard des vitesses autorisées aujourd'hui ou projetées sur les autres sections de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Quelle est l'utilité du 110 km/h, Voyenne est à 90 km/h ? »

« Sur le tracé général, je questionne – comme beaucoup – la nécessité d'une partie expresse à 110 km/h entre A26 et Marle Sud dans la mesure où le reste du tracé en Thiérache semble être prévu à 90 km/h. »

« Y a-t-il intérêt à avoir une route express à 110 km/h sur 10 kilomètres, sachant que les 60 autres kilomètres vont être à 90 km/h ? Qu'est-ce que cela fait gagner, d'autant plus que dans le contournement de Laon on est aussi à 90 km/h ? En d'autres termes, ne faudrait-il pas tout mettre à 90 km/h tout simplement, parce que je ne vois pas ce qu'apportera un petit barreau de quelques kilomètres à 110 km/h ? »

« Il n'y a pas d'intérêt d'avoir 110 km/h, 90 km/h suffisent. C'est une question de cohérence du projet dans son ensemble. Le positionnement des habitants à évolué sur ce point : vu que nous ne sommes plus à 110 partout, autant rester à 90. »

Sur **la vitesse limite autorisée sur le contournement de Laon**, l'État a répondu que seule la suite des études permettra de définir si un aménagement en route express sera pertinent ou non.
Le créneau de Voyenne aura par ailleurs vocation à intégrer à terme l'itinéraire ayant statut de route express, ce qui nécessitera la mise en place d'itinéraires de substitution sur la section concernée et ce qui permettra d'offrir un aménagement cohérent à 110 km/h sur une section d'une quinzaine de kilomètres qui supporte les trafics les plus importants sur l'itinéraire Laon-Avesnes (hors contournement de Laon). En tout état de cause, le statut d'itinéraire express renforce la sécurité des usagers, en supprimant les risques liés à la circulation de véhicules lents sur un itinéraire à 2x2 voies.

Circulation sur la RN2.

Plusieurs agriculteurs ont fait valoir l'importance de l'axe de la RN2 pour leur activité et ont demandé une limitation à 90 km/h afin de pouvoir continuer d'y circuler.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Compte tenu de l'importance de l'activité agricole de notre région, la nouvelle RN2 à 2x2 voies doit pouvoir continuer à être accessible aux véhicules agricoles. »

« J'emprunte la RN2 de Toulis à Marle très fréquemment pour me rendre chez des fournisseurs agricoles et autres [...] *en tracteur + remorque pour apporter ou acheter des marchandises et désire que cette 2x2 voies reste à 90 km/h. »*

« Il est très important que nous puissions continuer à circuler avec nos engins agricoles sur cette nationale. »

« Le conseil municipal après en avoir délibéré a demandé de préciser quelques points suivants :
- [...] *Faciliter l'acheminement des marchandises agricoles en empruntant la RN2 (2x2 voies) avec des engins agricoles et maintenir la vitesse à 90 km/h jusqu'à Marle et jusqu'à Froidmont-Cohartille.*
- *Les agriculteurs de la commune de Toulis-et-Attencourt demandent à ce que la RN2 soit à 90 km/h.*
- *Les agriculteurs ont besoin d'emprunter la RN2 pour aller dans leurs champs plus au sud »* (commune de Toulis-et-Attencourt).

« Le conseil municipal [...] *souhaiterait les modifications suivantes :* [...] *faciliter l'acheminement du fourrage par les agriculteurs en Thiérache en limitant la vitesse à 90 km/h sur le contournement et la 2x2 voies jusqu'à Marle »* (commune de Froidmont-Cohartille, commune d'Erlon, commune de Grandlup-et-Fay et commune de Dercy).

Certains d'entre eux ont rappelé que la RN2 n'est pas uniquement utilisée pour les déplacements locaux mais qu'elle joue un rôle important pour rejoindre les coopératives et négoces et pour assurer les échanges de denrées agricoles entre le nord et le sud du département.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Outre les convois de paille très fréquents en direction de la Thiérache, les agriculteurs livrent leurs céréales aux coopératives et négoces de Marle ou Laon et vont y chercher leurs engrais et semences. »

« L'Aisne est un département agricole, la communication entre le nord et le sud du département est essentielle aux éleveurs pour la collecte des fourrages et de la paille et aux céréaliers pour la livraison de leurs récoltes. »

« Il faut penser au transport paille/lin. »

« La circulation agricole n'est pas uniquement locale. Elle se fait souvent sur des dizaines de kilomètres et la problématique sur place c'est effectivement une circulation Nord-Sud – Sud-Nord, avec des blocages de rivières qui sont Est-Ouest. Donc quoi qu'on fasse, il faut qu'il y ait des ponts qui permettent une circulation agricole rapide parce que vous avez tous les convois de paille qui vont en Thiérache en venant du Laonnois et vous avez au contraire des véhicules qui transportent du lin qui vont à l'usine de lin de Laon et c'est pareil Nord-Sud. Il faut absolument tenir compte de cela. »

« On avait parlé l'année dernière de l'importance de la circulation de denrées agricoles entre le Nord et le Sud, en particulier de la paille, et c'était un facteur qui était ressorti dans les différentes concertations. »

« L'essentiel de la circulation qui va à la coopérative et chez le négociant de Marle passe par la nationale. »

L'exemple de la vitesse limite autorisée sur la RN2 à 2x2 voies entre Voyenne et Marle (section ouverte à 110 km/h et aujourd'hui limitée à 90 km/h) a été cité à quelques reprises. Des intervenants ont souligné le fait qu'aucun accident n'a eu lieu sur cette section, qui autorise la circulation des engins agricoles.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Un témoignage pour vous faire observer que cela fait plusieurs années maintenant qu'il y a une portion de route entre Voyenne et Marle qui est ouverte, qui a été ouverte à 110 km/h et sur laquelle les véhicules agricoles ont circulé depuis plusieurs années. Alors c'était un bon exemple puisque finalement on s'est aperçu qu'il y a eu zéro accident entre les véhicules agricoles et les véhicules de tourisme. Et on a appris dernièrement que l'autorisation qui avait été donnée aux véhicules agricoles d'emprunter cette portion était une erreur et finalement cette portion a été remise à 90 km/h, avec toujours autorisation pour les véhicules agricoles de circuler. Là il y a quelque chose qu'on ne comprend pas bien. Cela n'empêche que les tracteurs aujourd'hui roulent à 50 km/h et que l'écart entre 50 et 110 n'est plus aussi grand qu'il l'était quand les tracteurs roulaient à 25 et que les vitesses étaient limitées à 90. Donc, on ne comprend pas cette impossibilité pour les tracteurs d'emprunter ces doubles voies. »

« Pour nous agriculteurs [...] *le fait de pouvoir passer sur les routes principales et sur la 2x2 voies est absolument primordial. On a constaté qu'il n'y avait pas d'accident quand on les empruntait. »*

« Par rapport à ces questions, je voudrais qu'on soit plus factuel et plus scientifique dans les réponses. Je conçois qu'un engin agricole qui roule plus lentement qu'une voiture puisse constituer un danger, mais quelle est la proportion objectivement d'accidents et d'accidents graves, les deux étant importants, du fait de la circulation d'engins agricoles sur la nationale, et quelle est la part d'accidents et d'accidents graves concernant des poids lourds ? Est-ce qu'on sait combien il y a eu de personnes renversées, mortes, du fait d'un engin agricole et combien de personnes mortes du fait de poids lourds, ou de voitures ? » (Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne).

Sur **l'accidentalité**, l'État a répondu que même s'il n'y a pas eu d'accident sur la section de la RN2 au sud de Marle à 2x2 voies, le risque associé aux importants différentiels de vitesse est avéré. Une forte proportion des accidents liés à une collision avec un véhicule agricole sont liés à des chocs par l'arrière. Ces collisions induisent à elles seules 12 % de la mortalité dans les accidents avec un tracteur (rapport de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière sur les accidents de tracteurs agricoles entre 2013 et 2017).
En termes de **données chiffrées**, un certain nombre d'éléments sont présents dans le dossier de la concertation de 2022. Le maître d'ouvrage vérifiera avec les services chargés des statistiques sur la sécurité routière si des approfondissements par rapport à la nature des véhicules concernés sont disponibles, et si c'est le cas il les communiquera.

Des conseils municipaux et des participants à la concertation ont insisté sur l'impact foncier des itinéraires de substitution en tracé neuf.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« S'il s'agit d'itinéraires de substitution à créer, ils seront consommateurs d'espaces fonciers. »

« La proposition de mise en place de voies de substitution générerait davantage d'artificialisation des sols (ce qui n'est pas dans l'air du temps) ».

« Quand on voit la photo des itinéraires de substitution, nous voyons donc l'impact de cette 2x2 voies et en plus de l'itinéraire de substitution, quelque part cela pose question de voir toute cette artificialisation des sols [alors que] *la loi climat 2019 promeut le ZAN, "zéro artificialisation nette". Quand on est maire d'une commune, on en est à enlever l'asphalte dans les cours de récréation, il y a des tas d'aménagements où on retourne en arrière pour permettre à l'eau de s'infiltrer, etc. et là on voit quand même cette surface artificialisée, c'est impressionnant »* (Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne).

« Si ces itinéraires ne passent pas par les communes, ce sont de nouveaux itinéraires à créer, qui supposent la consommation de terres agricoles. »

« Vous aviez bien dit que la décision ministérielle minimisait au maximum la prise de terres agricoles. Donc pour cela, je pense qu'il est très important de pouvoir emprunter demain la 2x2 voies à 90 km/h pour les engins agricoles et non pas la laisser à 110. »

« La table était très favorable à une route non express à 90 km/h, plutôt qu'à une route express à 110 km/h, de façon à limiter l'impact en réduisant les substitutions agricoles » (table 10 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« Le conseil municipal [...] *souhaiterait les modifications suivantes :* [...] *limiter l'emprise foncière en limitant la vitesse à 90 km/h »* (commune de Froidmont-Cohartille, commune d'Erlon, commune de Grandlup-et-Fay et commune de Dercy).

Des agriculteurs ont également alerté sur l'utilisation d'itinéraires existants pour ces voies de substitution. Ces itinéraires, passant pour partie dans des bourgs, ne seraient pas adaptés à la circulation d'engins agricoles et les communes pourraient dans l'avenir décider de restreindre les accès. Des acteurs ont témoigné que ces difficultés existent déjà ou que certaines communes ne souhaitent pas être traversées par ces circulations.

Terres agricoles le long de la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les villages environnants sont de moins en moins adaptés à la circulation d'engins encombrants – mise en place de chicanes et de rétrécissements – sans compter les risques de sécurité et d'inconfort pour les habitants concernés. »

« Je précise qu'à Marle il y a une coopérative et un négociant qui réceptionnent des céréales, vendent de l'engrais, et qui dans votre solution retenue sont obligés d'arrêter puisqu'ils sont complètement coincés entre la ville de Marle, qu'il est quasiment impossible à traverser dans certaines parties en tracteur, et la nationale. »

« Il y a beaucoup de restrictions faites aux poids lourds dans les communes voisines sauf pour les riverains. »

« Dans le cas où il serait envisagé de faire passer les engins agricoles dans les villages environnants, ce serait causes probables d'incidents voire d'accidents tant il est difficile pour nos équipages de se faire tout petits. »

« L'intérêt le plus important de cette déviation étant de contourner les villages pour les sécuriser, c'est également pour cela qu'il faut éviter au maximum que les convois agricoles traversent les villages environnants et les laisser emprunter la RN2. »

« Les membres du conseil municipal ne veulent pas de voies de substitution passant par Toulis-et-Attencourt pour des raisons de sécurité avec les enfants et des routes non adaptées pour des convois de paille et autres » (commune de Toulis-et-Attencourt).

« Si ce sont des itinéraires existants, dans ce cas-là ce sont des itinéraires qui passent par les communes qui sont voisines de la section envisagée, avec les conséquences qu'on peut imaginer en termes de sécurité pour les riverains des communes et en termes d'entretien des routes pour les finances communales, qui souvent sont compliquées. »

« Si vous ne voulez pas qu'on aille sur cette 2x2 voies, il faut passer dans les petites communes et ça sera aussi compliqué. Et ensuite vous aurez des maires qui diront "mes trottoirs sont abîmés", "mes terre-pleins ont été écrasés", etc., etc. Malheureusement, on a du matériel qui est de plus en plus long ou large, [...] il faut qu'on puisse circuler tranquillement. Et la meilleure circulation pour moi, elle se fera sur une 2x2 voies à 90 km/h. »

« Nos communes ne sont pas faites pour une circulation aussi dense, il n'y a pas de parking donc les gens se garent devant chez eux et les routes ne sont pas assez larges pour se croiser. »

« Si les itinéraires de substitution passent par les villages, les agriculteurs seront à la merci des maires qui par simple arrêté municipal peuvent interdire la circulation de véhicules au-delà d'un certain tonnage. Donc ce que vous pouvez imaginer aujourd'hui peut être caduc demain. »

« Dans une vision plus large de voies de délestage à usage local, la gestion de la RN2 actuelle ou de toute autre voie ne doit pas être dépendante des communautés mais bien se raisonner à l'échelle supérieure afin de garantir l'accès libre aux usagers agricoles (on voit aujourd'hui beaucoup de communes qui, faute de moyen, restreignent l'accès des routes irrigant le territoire agricole ou des véhicules agricoles en transit. La situation actuelle a donc tendance à devenir très restrictive, il ne faudrait pas que ce projet participe à freiner cette activité agricole en laissant aux communes la possibilité de restreindre ces flux pour cause de moyen financier ou, demain de nuisance dominicale). En effet, nos exploitations sont certes regroupées à l'issue de différents remembrements, mais nous sommes nombreux à avoir plusieurs zones de production distantes de plusieurs dizaines de kilomètres, la physionomie des exploitations de demain sera sûrement encore plus tournée vers ces flux d'un site à l'autre en raison, non seulement de la baisse du nombre d'exploitant et des rachats de fermes éloignées, mais aussi en raison d'un partage plus poussé de nos outils de production soit chez un même exploitant soit via des ETA ou entre agriculteurs. Ces accès sont primordiaux aujourd'hui, ils le seront davantage demain. »

À ce sujet et concernant également le *« devenir de la plateforme de la RN2 dans sa section déviée »*, Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne, favorable à une route express à 110 km/h, a indiqué que ses services *« se tiendront à la disposition »* du maître d'ouvrage « *pour échanger sur les impacts éventuels de ces réflexions sur la configuration du réseau routier départemental* ».

Des propos ont relevé que les itinéraires de substitutions créeront des allongements de trajet et des pertes de temps pour les exploitants.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« De nouveaux itinéraires allongeront inévitablement les trajets pour les véhicules agricoles, en les rendant quelquefois plus compliqués et voire plus dangereux. »

« S'il s'agit de renvoyer les tracteurs vers des itinéraires existants, cela rallongera et ralentira la circulation des convois agricoles avec des conséquences économiques négatives sur les exploitations. »

« Il est important de considérer les risques de fractionnement entre le siège d'exploitation et de stockage de nos denrées et le rallongement important du temps de transport dans le cadre de chemins agricoles trop détournés. »

Pour certains participants également, l'interdiction de la circulation des engins agricoles sur la RN2 revient à favoriser le trafic de transit plutôt qu'à soutenir l'économie locale.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Interdire la nouvelle RN2 à 2x2 voies aux véhicules agricoles, reviendrait à mettre en place un itinéraire de substitution gratuit et rapide aux autoroutes pour des véhicules qui ne font que traverser notre territoire et à pénaliser lourdement l'activité économique agricole de toute cette région. »

« Si la RN2 sert de liaison entre Paris et Bruxelles, elle est aussi majoritairement utilisée par les habitants et les entreprises locales. La déviation du village et la mise à 2x2 voies de la RN2 ne doit pas uniquement favoriser les petits camions polonais en pénalisant notre vie et notre économie locale. »

« Ma question est assez simple, je voulais savoir quelle est la priorité numéro 1 qui est donnée à ce contournement à 2x2 voies potentiellement : est-ce que c'est d'améliorer le transit, donc des véhicules qui ne sont que de passage, ou est-ce que c'est de prioriser en fait les personnes qui vivent localement dans ces communes et qui donc vont être directement affectées ? »

« Pourquoi faire un scénario d'équilibre alors qu'en fait il existe des solutions de substitution avec des autoroutes, là on va faire juste quoi, on va juste favoriser le développement du transit sur cette zone en la rendant à 4 voies avec une autorisation à 110. Et au détriment encore des locaux parce que, au quotidien, on le voit déjà aujourd'hui les agriculteurs dans les villages c'est une catastrophe, on est de moins en moins les bienvenus, de plus en plus on veut nous mettre dehors, donc je ne pense pas que ça va nous améliorer la situation en faisant ce genre de choses. »

Sur **le débat sur le parti d'aménagement**, l'État a répondu qu'il ne se fait pas uniquement à une échelle locale, il prend en compte d'autres enjeux à d'autres échelles et c'est ce qui a été fait en 2022. Le scénario d'équilibre issu de la concertation avait pour vocation de tenir compte d'expressions diverses et variées, émanant de publics divers (usagers de l'axe, entreprises du territoire, acteurs agricoles, acteurs de l'environnement, etc.).
Sur **les objectifs du projet d'ensemble**, l'État a répondu que le parti d'aménagement retenu à l'issue de la concertation de 2022 pourrait s'apparenter à un scénario d'équilibre permettant de maintenir une desserte du territoire en sécurisant et en améliorant les conditions de circulation pour les habitants et les acteurs de l'économie locale. Le scénario d'équilibre n'est pas une autoroute (une autoroute aurait été retenue si la priorité avait été donnée au trafic de transit), il n'est pas non plus un aménagement modeste (par exemple ne prévoyant pas de 2x2 voies) qui n'aurait pas amélioré le transit. Le parti d'aménagement retenu est une synthèse des deux attentes.

D'autres personnes ont considéré que le gain de temps avec une vitesse à 110 km/h serait minime pour les usagers de la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La limitation à 90 km/h n'est pas si impactante au niveau temps de trajet, la majorité des utilisateurs empruntant cette route sur de moyens parcours. »

« Avez-vous calculé ce que ça représente en différentiel de temps ? Je me suis amusé à regarder, sachant que sur ces deux tracés, qui seront d'ailleurs limités au milieu par un autre rond-point, le rond-point qui vient d'être construit, sur l'ensemble du trajet la différence entre le 90 et le 110 km/h, les gens du coin comme nous on saura qu'il faut partir peut-être un peu plus en avance, ceux qui traversent la région se rendront compte qu'en fait ils ont perdu 50 secondes sur l'ensemble des deux portions. Qu'est-ce que 50 secondes par rapport à tout le reste ? »

- Le lien entre la vitesse de circulation et les nuisances

Quelques participants se sont interrogés sur l'effet de la vitesse sur le bruit et la pollution.

AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le groupe s'est aussi posé beaucoup de questions sur la vitesse, notamment le lien avec le bruit, est-ce qu'il faut vraiment une 2x2 voies ? Est-ce qu'on ne peut pas limiter à 90 km/h pour réduire le bruit, les gaz à effet de serre, etc. ? » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Sur **le lien entre la vitesse de circulation et les nuisances**, l'État a répondu que l'analyse quantitative des gains de temps et des impacts sur le bruit et la pollution de l'air sera effectuée dans la suite des études, dans le cadre de l'étude socio-économique du projet.
Concernant **les nuisances sonores et la pollution de l'air**, l'État a répondu que les déviations permettent d'éloigner ces nuisances de la population des centre-bourgs.
Concernant **les émissions de gaz à effet de serre**, elles sont effectivement plus élevées pour un véhicule léger circulant en moyenne à 110 km/h qu'à 90 km/h. L'analyse socio-économique intégrera l'ensemble de ces paramètres à l'échelle du projet global.

5.2.3. Les expressions sur les fuseaux de passage : les enjeux généraux

- Des questions et des inquiétudes sur le bruit

Le sujet du bruit est revenu régulièrement dans les expressions des participants à la concertation, pour questionner sur les conséquences des fuseaux sur les niveaux de bruit – et s'interroger sur les couleurs présentées dans le tableau de comparaison des fuseaux –, pour demander des précisions sur la prise en compte du bruit dans le projet, pour évoquer le rôle des vents dominants ou encore pour alerter sur la configuration de la vallée de la Serre, qui fait « *caisse de résonance* ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Ce qui se dégage est l'impact bruit » (tables 5 et 10 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« L'enjeu bruit est très fort » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« Fuseau court et fuseau long, cela aurait les mêmes conséquences au niveau du bruit ? Je ne comprends pas que ce soit identique que l'on soit à 300 mètres de la route ou à 600-700 mètres… »

« Sur l'effet sonore, je suis un peu surpris de la couleur vert pâle où il est noté "effet favorable". Je voulais juste rappeler qu'il y a douze ans, il y a eu un technival au camp militaire de Couvron [NDLR : ancienne base aérienne de Laon-Couvron] *et nous avions eu la chance d'accueillir 18 000 teufeurs et surtout de bien dormir pendant ce week-end, sachant que la vallée de la Serre est une belle caisse de résonance, les gens de Froidmont et de Cohartille s'en souviennent, cela a quand même été passablement difficile. C'est juste une remarque sur la couleur, je l'aurais plutôt mise en rouge. »*

« Les membres du conseil municipal demandent une attention sur la répercussion du bruit du nouveau tracé Est vers Toulis-et-Attencourt par vents d'ouest (dominants) » (commune de Toulis-et-Attencourt).

« Est-ce qu'il y a eu des études faites sur le vent, qui pousse le bruit par rapport au tracé, ce qui serait plus avantageux pour les riverains ? »

« Vent dominant en relation avec le bruit » (table 9 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Sur **la prise en compte du bruit dans les études et l'affectation des couleurs dans le tableau de comparaison des fuseaux**, l'État a répondu que l'analyse du critère bruit est établie au regard de la réglementation : le bruit émis par la circulation sur un projet routier doit se trouver en dessous d'un certain niveau, donné par la règlementation. Le projet respectera ces seuils réglementaires, si nécessaire en intégrant au projet la mise en place de protections acoustiques. La couleur verte du tableau de comparaison des fuseaux prend en compte cette situation et l'amélioration en termes de bruit pour les habitants du bourg de Froidmont, aujourd'hui traversé par la RN2.
La question des vents dominants avait été évoquée par les habitants lors de la concertation de 2022. L'État a pris en compte ce sujet et a intégré des vents dominants venant plutôt de l'Ouest dans la comparaison des fuseaux. Cette question sera approfondie dans la suite des études. L'influence des conditions météorologiques propres au territoire, dont l'effet du vent sur la propagation du son, est bien prise en compte au moment des mesures acoustiques puis dans les modélisations acoustiques. Ces effets sont d'autant plus marqués que l'on s'éloigne de la source du bruit.

La RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont.

- Les grands enjeux pour les fuseaux situés à l'ouest de la RN2

Plusieurs contributeurs ont souligné **les enjeux des fuseaux de passage situés à l'ouest par rapport au risque inondation**. Pour une personne, cela devrait conduire à écarter toute solution passant à l'ouest de la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pour les fuseaux Ouest, il y a des crues une année sur trois ou quatre, parfois même en plein été. »

« L'aspect inondations a également été mis en avant, avec des inondations très régulières, au moins une fois par an ou tous les deux ans – il y avait débat –, sur la zone à l'Ouest » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« Le risque inondation est plus grave que le risque sur les zones humides et la faune et la flore » (table 3 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« Il y a également le risque d'aggraver les inondations qui sont déjà fréquentes sur le territoire » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« Les variantes situées à l'ouest de la commune présentent notamment des impacts très importants sur les zones inondables situées entre la Serre et la Souche figurant au plan de prévention des risques d'inondations » (Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne).

« Les études hydrauliques du remembrement de Barenton-Dercy-Froidmont-Cohartille et Mortiers, achevé en 2002, ont démontré qu'en cas de crue la Serre et le Vilpion, sortants du bourg de Marle, débitent une quantité d'eau supérieure à celle que peut en évacuer la Serre et la Souche qui traversent le bourg de Crécy-sur-Serre. Lors des inondations, la nature reprend ses droits. La vallée de la Serre devient une zone tampon par remontée des niveaux d'eau [...]. *Les excès d'eau coupent les routes et prennent la direction de Cohartille et des marais de la Souche. Passer la déviation de Froidmont-Cohartille par la vallée de la Serre est une faute qui amplifierait les inondations dans le village de Dercy.* [...] *Il ne faut pas passer à l'Ouest. »*

« À la fin du XIX^e siècle, lors de la révolution industrielle, afin d'améliorer les voies de communication et favoriser le développement économique, la Compagnie de Chemin de Fer du Nord décida la construction d'une ligne ferroviaire entre Laon et Hirson. Cette infrastructure créa un endiguement du Vilpion dont les excès d'eau se jetaient dans la Serre. La construction d'un viaduc dans Dercy et de deux ponts cadres dans la vallée au lieu-dit "Entre deux eaux" ne suffit pas à éviter les inondations du bas du village. Le Château fut abandonné et détruit car il était devenu inondable. Ne détruisez pas la vie des autochtones en refaisant les erreurs du passé. »

« Le contournement Ouest coupe le lit majeur et il va rétrécir le flux d'écoulement des inondations, parce qu'en fait une inondation elle s'écoule dans le sens de la vallée, à 3 ou 4 km/h, et ce contournement-là vient barrer et rétrécir le flux d'écoulement. Et après, à l'intérieur, entre le supposé tracé et les villages de Froimont et de Cohartille, on risque aussi d'avoir de l'eau qui vienne stagner parce que la voie viendra barrer l'écoulement. Parce que cela fait une boucle et cette zone-là, elle risque de se drainer beaucoup moins bien, et donc cela va être des terres qui vont être beaucoup moins rapidement drainées. »

D'autres participants ont signalé que les fuseaux Ouest auraient **des impacts sur Cohartille**, aujourd'hui préservé en termes de bruit.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les fuseaux Ouest vont impacter Cohartille. »

« Le passage à l'Ouest sera un tollé général, aujourd'hui Cohartille n'est pas impacté par la RN2. »

« Fuseaux Ouest : de fortes nuisances dues au bruit attendues en raison de la configuration qui sera en remblai (en zone humide), favorable à la propagation du bruit + nuisance due aux ouvrages en passage supérieur (joints de chaussée qui vont claquer) à proximité des habitations. »

« Les variantes à l'Ouest vont être très impactantes au niveau du bruit. Le groupe estime que la configuration va être sans doute en fort remblai, ce qui en conséquence va accentuer les nuisances en termes de bruit dans la vallée, alors que les fuseaux plus à l'Est vont pouvoir s'inscrire dans un plateau agricole, moyennant une configuration en déblais, de façon à limiter le bruit » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Par ailleurs des personnes ont relevé que les fuseaux Ouest auraient de forts impacts « *sur les zones humides* », un contributeur a indiqué que « *les terres agricoles sont plus onéreuses à l'Ouest* » et un autre a estimé que « *la faune et la flore à l'ouest ne sont pas assez évoquées* ».

Sur **les grands enjeux des fuseaux situés à l'ouest de la RN2**, l'État a répondu que la mise en œuvre des variantes Ouest nécessiterait effectivement d'engager des études hydrauliques qui pourraient conclure, le cas échéant, à la nécessité de mettre en place des mesures de compensations hydrauliques pour s'assurer que la nouvelle infrastructure ne modifie pas de manière inacceptable les conditions d'écoulement en cas de crue.
En tout état de cause, le maître d'ouvrage appliquerait strictement le règlement du plan de prévention du risque inondation (PPRI). Le PPRI autorise les travaux de construction d'infrastructures de transport en zone rouge, « sous réserve que ces travaux ne conduisent pas à une augmentation du risque d'inondation en amont ou en aval (hausse de la ligne d'eau, perte de capacité de stockage), qu'ils prennent en compte les impératifs de l'écoulement des crues, et que ces travaux fassent l'objet de mesures compensatoires le cas échéant ».
Le PPRI exige également que l'assainissement pluvial soit maîtrisé pour ne pas aggraver les conditions d'écoulement et de concentration des eaux par rapport à l'état naturel.

- Les grands enjeux pour les fuseaux situés à l'est de la RN2

Plusieurs propos ont évoqué **la vigilance nécessaire à avoir sur l'écoulement des eaux dans la vallée de la Souche**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pour le contournement de la RN2 au niveau de Froidmont, côté Est long et court, je demande une attention très particulière à la circulation de l'eau dans la vallée de la Souche. Le canal de la Souche a été creusé de mains d'hommes et les déblais ont été mis à proximité immédiate. De plus, la présence d'un ancien moulin remonte le niveau de l'eau. [...] *D'autre part, l'eau, provenant des talwegs adjacents ne pouvant pas remonter à la rivière, a été captée par des fossés adjacents.* [...] *La prise en compte de ces fossés est indispensable à la mise en culture des parcelles agricoles de la vallée en amont de Froidmont. Ces fossés servent à l'évacuation des eaux en cas de remontée de nappe, ce qui est fréquent. »*

« Les membres du conseil municipal demandent une attention particulière sur le passage de l'eau au niveau de la Souche dans le cas des fuseaux Est » (commune de Toulis-et-Attencourt).

« Ne pas oublier côté Est l'impact en termes d'inondations au niveau de la vallée de la Souche » (table 10 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Les participants à la table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay ont également considéré qu'il y aurait «*de grosses conséquences sur les espèces en traversée de la Souche. Le milieu est plus riche mais la surface plus faible. Présence de brochets et de sangliers*».

Pour Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne, «*les impacts environnementaux des variantes situées à l'est sont également présents mais sur des emprises plus limitées* [NDLR : qu'à l'Ouest de la commune] *et devraient donc pouvoir être compensés plus facilement*».

Une intervention a porté sur le fait que **plusieurs riverains étaient directement concernés par les solutions de passage à l'est**, au-delà des propriétaires de la Ferme du Moulin.

AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«D'un point de vue social, il a souvent été fait mention de la Ferme du Moulin du fait de sa très grande proximité avec le tracé de contournement long Est, il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres foyers concernés dont il n'a jamais été fait mention explicitement. Dans le cadre des contournements courts, ces foyers sont mis à l'écart du reste de la commune, dans le cas du fuseau long est, ces foyers demeurent extrêmement impactés.»

Une autre a relevé les contraintes potentielles des fuseaux Est sur **le développement du bourg de Froidmont**.

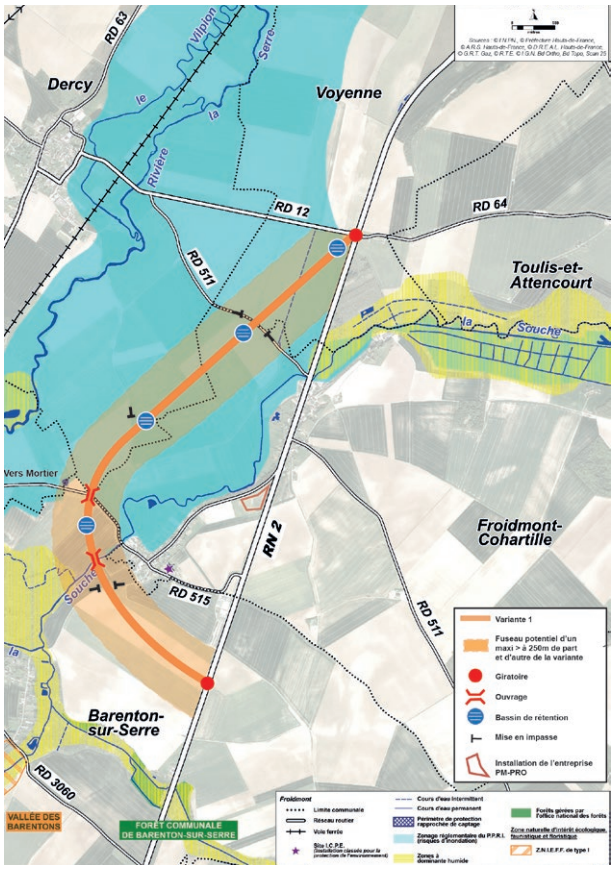
«Concernant Froidmont proprement dite, il est impossible de savoir quel sera le développement de la commune dans les décennies à venir mais les dernières habitations construites sont à l'Est du village. L'Ouest n'étant pas constructible du fait des débordements de la Serre, de fait si nouvelles constructions il devait y avoir, elles seraient vraisemblablement vers l'Est et donc vers les deux options de fuseau Est.»

Sur **les grands enjeux des fuseaux situés à l'est de la RN2**, l'État a répondu que les conditions du franchissement de la Souche nécessiteront effectivement d'engager des études hydrauliques. Les terres situées à l'est de la RN2 actuelle se trouvent en effet hors de la zone du plan de prévention du risque inondation (PPRI) avec des contraintes de zone inondable moins fortes qu'à l'ouest de la route nationale.

5.2.4. Les avis fuseau par fuseau

- Les avis et positions sur le fuseau long Ouest

LE FUSEAU LONG OUEST



LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Deux intérêts ou avantages du fuseau long Ouest ont été relevés par les contributeurs :

« *Le tracé long Ouest n'impacterait aucune habitation directement en étant éloigné des maisons.* »

« *L'accès au territoire est un peu facilité par le giratoire sud.* »

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

Concernant les accès au territoire

« *L'allongement du parcours Cohartille/Barenton-sur-Serre + la fermeture de la RD511* » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant le cadre de vie des habitants

Les inquiétudes exprimées sur le cadre de vie ont porté majoritairement sur le bruit :

« *Risque de traversée des camions dans Froidmont-Cohartille à cause des giratoires* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Trop proche des habitations de Cohartille, propagation du bruit dans la vallée va nuire à Froidmont-Cohartille* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Risque bruit* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Il y a une problématique bruit-caisse de résonance.* »

« *Bruit du train + bruit de la RN2* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay)

« *Défavorable car le fuseau est plus proche de certaines maisons de Cohartille que les 200 mètres annoncés* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Fuseau dans la vallée et en remblai qui augmentera le bruit de la circulation (effet caisse de résonance) notamment en prenant en compte les vents dominants venant de l'Ouest* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant le risque inondation

Pour certains, l'implantation du projet dans le fuseau long Ouest pourrait conduire à une aggravation des crues :

« *Augmentation des risques d'inondations, compte tenu des bassins versants naturels et phénomènes d'orages localisés* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Risque aggravation inondations des habitations* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Zone inondable qui sera défavorable pour une infrastructure* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Le contournement fera barrage à l'expansion de la crue.* »

« *Les champs sont inondés régulièrement une fois par an. L'eau va partir vers Barenton-sur-Serre* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant l'environnement naturel
Des contributeurs ont attiré l'attention sur la richesse écologique des secteurs à l'ouest de la RN2, qu'ils ont jugée « *sous-évaluée* » dans les présentations :

« *Impact sur l'écologie supérieur à ce qui est évalué dans le rapport : présence d'espèces à l'Ouest sous-évaluée par l'étude* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Présence de la cigogne* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Risque d'impact sous-estimé vu la superficie impactée, présence de bois, étangs et espèces* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant l'activité agricole
Plusieurs intervenants ont insisté sur la qualité des terres agricoles et sur la concentration de l'impact du fuseau long Ouest sur une exploitation agricole :

« *Des terres très fertiles seront consommées* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Le long Ouest consommerait beaucoup plus de terres agricoles concentrées sur majoritairement un exploitant et désorganiserait totalement le remembrement réalisé récemment.* »

« *Le fuseau coupe les terres de l'exploitant, M. CAPELLE : ses terres en rectangle vont devenir en trapèze ou en triangle.* »

« *Moins d'agriculteurs mais plus d'impacts* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Rendra l'accès aux terres agricoles difficiles d'autant que celles-ci sont de meilleure qualité que celles de l'Est* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Moins avantageux pour les accès aux parcelles agricoles, ce sera plus compliqué de les rétablir* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant les autres activités économiques
« L'accès aux entreprises est mauvais » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

Une question a été posée sur la possibilité de valoriser les terres agricoles inondables, une recommandation a été émise sur le drainage de la zone inondable et une attente a porté sur le rétablissement de la rue de Barenton :

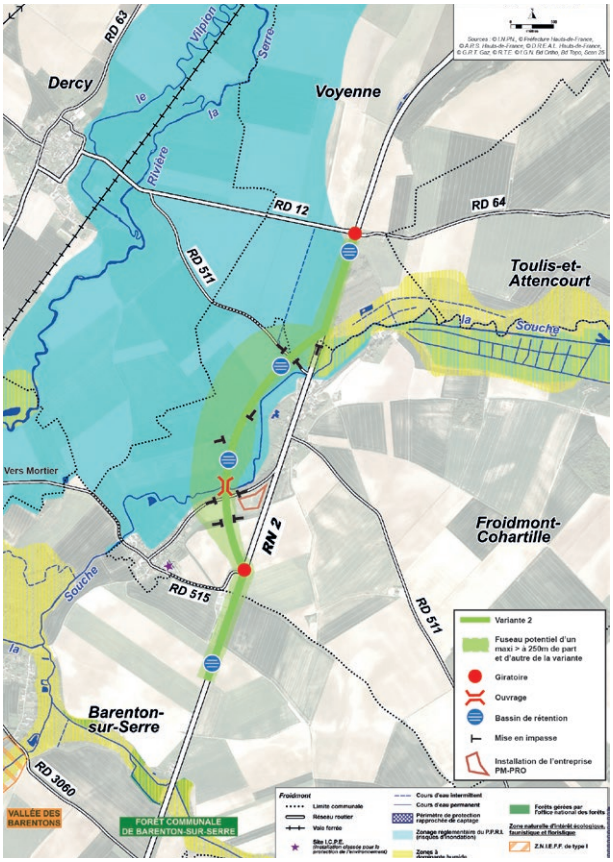
« *Compte tenu de l'emprise agricole et du débat autour de cette problématique de détournement des terres, il y a peut-être une possibilité de revaloriser le territoire Ouest soumis aux inondations hivernales en repensant le régime hydrique des eaux de surface. Aujourd'hui, nous sommes confrontés sur ce secteur à de fréquents débordements de la Serre venant inonder le lit majeur de la Serre jusqu'à rejoindre celui de la Souche. Le phénomène de décrue se fait par la Souche. Ainsi, ce tracé long Ouest pourrait être l'occasion de limiter l'empreinte de l'emprise agricole en revalorisant les terres riveraines, certes la surface d'emprise ne serait pas ou peu modifiée, mais l'impact sur la valeur du territoire pourrait être amoindrie (sous réserve d'études plus poussées sur les impacts avals et le taux de compensation écologique de cette zone).* »

« *Concernant le projet long Ouest le drainage de la zone humide et inondable permettrait de traiter dans le même temps la gestion et maîtrise des risques d'inondation dans l'intérêt du passage de la route mais aussi de la maîtrise hydrique dans l'intérêt des cultures. Un tel drainage permettrait de plus se retrouver en situation d'inondation dans cet espace à l'avenir.* »

« *La coupure de la rue de Barenton nécessitera un itinéraire agricole pour traverser la RN2 pour rejoindre l'Est.* »

- Les avis et positions sur le fuseau court Ouest

LE FUSEAU COURT OUEST



LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Quatre intérêts ou avantages du fuseau court Ouest, par rapport au fuseau long Ouest, ont été cités :

« *Variante moins impactante pour l'exploitation agricole et moins consommatrice de terres agricoles.* »

« *Le fuseau court Ouest présenterait le moins d'emprise agricole et le moins de perturbation sur l'accès aux parcelles (sous bénéfice d'inventaire).* »

« *Moins d'impact sur les inondations que le fuseau long Ouest car plus loin de la Serre* » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay)

« *Un peu moins impactant que le fuseau long Ouest pour l'environnement* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

Concernant les accès, le fonctionnement du territoire et le développement urbain

Les expressions recueillies sur ce thème ont relevé que le fuseau court Ouest crée une coupure entre les bourgs de Froidmont et de Cohartille, nécessite plusieurs mises en impasse, engendre des reports de trafic dans Cohartille et enfin est positionné dans une zone urbanisable :

« *Coupe le village en deux et problème de l'accessibilité de la zone entre la Souche et la déviation* » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Très mauvais tracé, coupe la commune en deux, avec augmentation des trafics de livraison dans Cohartille* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *À écarter car coupe les bourgs en deux* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Coupe le village en deux car pas de pont pour maintenir la circulation* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Nombreuses voies mises en impasse, manque de rétablissements, va générer un trafic de poids lourds dans le village de Cohartille* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Pas faisable au sud entre Froidmont et Cohartille* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Seule zone encore urbanisable du village (route entre Froidmont et Cohartille)* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant le cadre de vie des habitants

Les expressions ont principalement porté sur le bruit :

« *Il n'y a pas d'intérêt de faire le fuseau court Ouest : résonance vallée, on entend la station de pompage de M. CAPELLE. La voie ferrée s'entend les jours de pluie.* »

« *Il faudra vérifier l'impact bruit.* »

« *Ce tracé semble rebuter les habitants du côté Ouest de la RN2 pour des raisons de nuisances de bruit.* »

« *L'enjeu bruit est rédhibitoire pour la variante Ouest courte, puisque les riverains de l'actuelle RN2 n'auraient pas de gain, ils auraient la route de l'autre côté mais ils l'entendraient autant* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Les fuseaux courts ont été rejetés en bloc parce que trop proches des habitations, cela créera de la nuisance* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Trop proche des habitants du centre-ville. Les riverains de la RN2 actuelle n'auront pas de gain. La distance aux habitations est inférieure à 100 mètres !* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Deux propos ont évoqué des impacts du fuseau court Ouest sur l'itinéraire de promenade le long de la Souche :

« *Nous sommes contre le fuseau court Ouest, les rives de la Souche sont un espace de promenade.* »
« *Le circuit de balade actuel le long de la rivière serait pénalisé* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant le risque inondation
« *Risque d'aggravation des inondations des habitations* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant l'environnement naturel
Des contributeurs ont attiré l'attention sur les continuités écologiques et les espèces :

« *Risque de coupure de corridor biologique* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).
« *Plus impactant pour la faune que le fuseau long Est. Chevreuils, sangliers le long de la rue du Calvaire et de la Souche. Présence d'écureuils, faisans, hérissons, renards le long du tracé vers la rue du Calvaire.* »
« *Trop proche de la Souche* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant l'activité agricole
Des participants ont souligné l'impact sur le foncier agricole et les installations de drainage et regretté les mises en impasse de chemins agricoles :

« *Moins d'agriculteurs mais plus d'impact foncier* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).
« *Les fuseaux courts ont été rejetés en bloc parce qu'ils créent énormément de contraintes au niveau des coupures d'accès agricoles. Ce fuseau crée trop de coupures de chemins agricoles, desserte difficile* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).
« *Attention aux inondations et aux drains.* »

Concernant les autres activités économiques
« *Les fuseaux courts créent des coupures, ce qui ne favorise pas les activités économiques locales* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

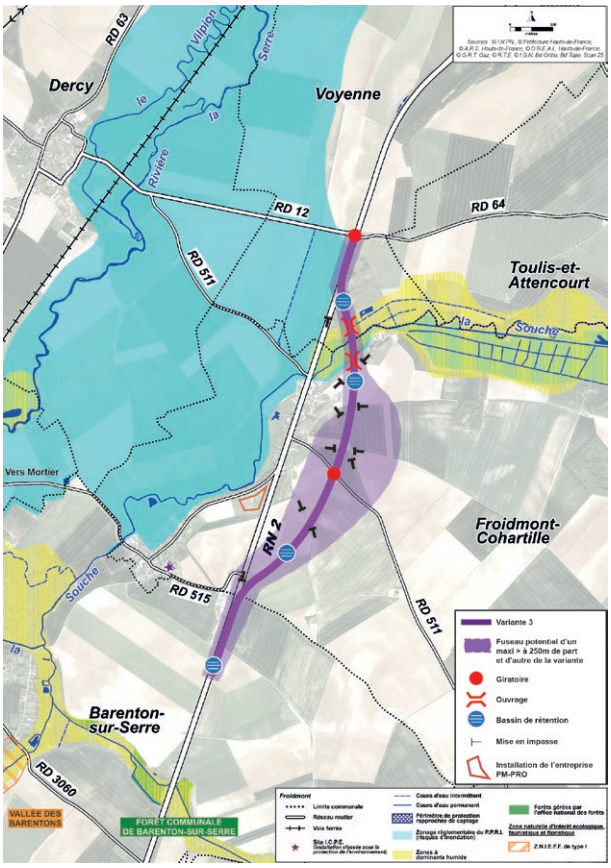
Les propositions ont concerné un ouvrage d'art pour franchir la Souche et relier Froidmont et Cohartille et l'installation de drains permettant l'écoulement des eaux de crues de la Serre :

« *Ce fuseau mériterait un ouvrage d'art rue du Calvaire pour relier Froidmont et Cohartille.* »
« *Ajouter un ouvrage d'art rue du Calvaire.* »
« *Il reste à étudier, outre le franchissement de La Souche, celui de la route reliant Froidmont à Cohartille (par un pont ?) évitant de couper la commune en deux.* »
« *À solutionner le problème des crues de la Serre (1 année sur 3 en moyenne) par des ouvrages souterrains de type drains permettant à l'eau des crues de rejoindre l'ancien lit majeur de La Serre.* »
« *Possibilité d'aménager l'écoulement des eaux de crue de la Serre via des drains.* »

La Souche près de Cohartille.

- Les avis et positions sur le fuseau court Est

LE FUSEAU COURT EST



LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Un intérêt du fuseau a été relevé :

« *L'impact faune-flore est plus restreint* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

DES POSITIONS EN FAVEUR DU FUSEAU COURT EST

Plusieurs participants à la concertation ont privilégié cette solution de passage :

« *Je pense très clairement que le fuseau Est court est la meilleure solution pour tous, il y a qu'une personne d'impactée réellement alors que les autres impliquent un dérangement de beaucoup de monde. Les autres fuseaux ne font que déplacer le problème initial.* »

« *Après délibération et à l'unanimité, le fuseau court Est est privilégié par le conseil municipal* » (commune de Nouvion-et-Catillon).

« *Le fuseau court Est me semble le plus intéressant pour la circulation, avec un rond-point près de la jardinerie Pillois.* »

« *À favoriser car limiterait le développement d'éoliennes sur cette partie* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

Concernant les accès et le développement urbain

Les contributeurs sur ce thème ont regretté que le fuseau court Est crée des coupures et nécessite de nombreuses mises en impasse. Certains ont jugé que la RD511 est insuffisamment dimensionnée pour accueillir des flux provenant du carrefour giratoire tel qu'il est proposé. D'autres ont considéré que ce fuseau pourrait contraindre le développement de Froidmont :

« *Ce fuseau coupe franchement le chemin entre le hameau du Moulin et le reste du bourg.* »

« *Les rétablissements sont insuffisants, il y a de trop nombreuses impasses* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay)

« *Trop de mises en impasse (11)* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Crée trop de coupure entre le village et les terres à l'Est ainsi que vers le nord avec la mise en impasse de la RN2* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *La mise en impasse de la RN2 non déviée au nord avant le giratoire de Voyenne pose problème pour les accès vers le nord et les cheminements agricoles* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *La RD511 est insuffisamment dimensionnée, à renforcer, et le carrefour est à revoir avec l'ancienne RN2 en raison de problème de giration des poids lourds* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Accès difficile avec le giratoire sur la RD511. Risque d'accident avec le passage du bus scolaire* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Il faut bien garder à l'esprit que le tracé est fait pour plusieurs siècles et que ce tracé ne peut qu'handicaper le développement du village.* »

« *Ce fuseau bloque toute possibilité d'extension de l'habitat ultérieur.* »

Concernant le cadre de vie des habitants
Le fuseau court Est a été considéré comme trop proche de plusieurs habitations et des inquiétudes se sont exprimées sur le bruit :

« *Trop proche du village.* »

« *Nous rejetons ce fuseau, il passe près de chez nous.* »

« *Le fuseau court Est n'apporte aucune amélioration sensible par rapport à la situation actuelle en accroissant les nuisances sonores* ».

« *Ce fuseau ne manifeste pas d'intérêt clair tant il longe les habitations du village de Froidmont. Ce ne serait que remplacer la nuisance de la RN2 actuelle par une autre en la pérennisant.* »

« *Le bruit sera impactant si la route est à niveau ou en remblais* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Trop proche du village, impactera beaucoup de riverains notamment ceux entre les deux fermes au nord* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant l'environnement naturel
Deux avis recueillis au cours de l'atelier de Grandlup-et-Fay ont porté sur l'impact sur la zone humide au niveau de la Souche :

« *Impact assez fort sur zone humide au nord* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).
« *Impact sur le marais au nord* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant l'activité agricole
« *Autant faire le fuseau long Est. Trop de rétablissements agricoles à faire.* »

Concernant les autres activités économiques
« *Va faire disparaître les commerces en l'absence de carrefours suffisants, commerces non desservis au sud* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

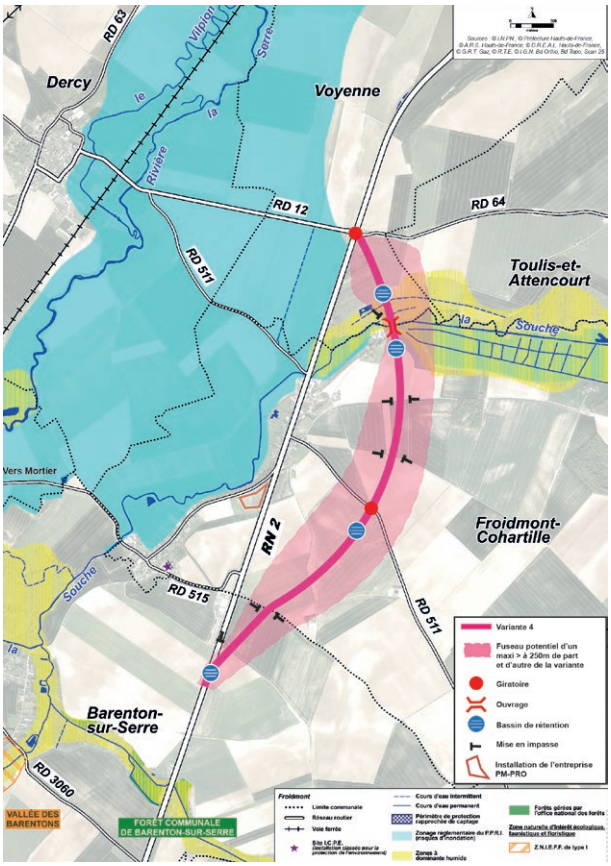
LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

Plusieurs personnes, notamment celles privilégiant ce fuseau, ont souhaité des évolutions avec principalement le déplacement du carrefour giratoire prévu sur la RD511 au sud, pour desservir la jardinerie Pillois, et son remplacement par un pont pour franchir la RD511 :

« *Il faut qu'à son origine il y ait un rond-point près de la jardinerie Pillois. Ce rond-point peut permettre l'accès à Cohartille ou Froidmont donc à l'entreprise agricole Team 3.* »
« *Il faudrait déplacer le giratoire sur la RD515 plus au sud pour l'accès à la jardinerie et à Team 3 Services + un pont sur RD511* » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).
« *Le giratoire de la RD511 est à déplacer au sud, tout en ne maintenant que 2 giratoires, et en limitant la traversée des bourgs aux riverains et à la desserte locale. Le giratoire permettrait d'accéder à la jardinerie et à PM-Pro, et le développement d'une zone au niveau de la RD515* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).
« *Plutôt mettre un pont sur la RD515 et le giratoire au sud près de la jardinerie Pillois* » (table 7 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Des habitants ont souhaité un tracé en déblai : « *Dans cette solution, il faut prévoir la route en déblais autant que possible pour le bruit* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay). D'autres ont interrogé sur la nécessité d'un passage pour la faune : « *Passage faune à étudier ?* » (table 5 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

LE FUSEAU LONG EST



Le fuseau long Est est celui qui a suscité le plus grand nombre d'expressions ainsi que le plus grand nombre d'avis positifs.

DES POSITIONS EN FAVEUR DU FUSEAU LONG EST

Plusieurs participants à la concertation, dont les communes de Froidmont-Cohartille, d'Erlon, de Grandlup-et-Fay et de Dercy et les groupes d'habitants constitués lors de l'atelier de Grandlup-et-Fay, ont privilégié cette solution de passage, le plus souvent en la conditionnant à des modifications (un tracé positionné le plus à l'est possible pour s'éloigner du hameau du Moulin, un giratoire au sud et le franchissement de la RD511 par un pont) – ces demandes sont décrites plus loin dans la partie « Les évolutions proposées pour le fuseau » :

« *Le fuseau long Est est préférentiel, le plus c'est qu'il est éloigné des villages.* »

« *Préférence pour Est long* » (Louise DUPONT, maire d'Erlon).

« *Pour le fuseau long Est adapté avec un giratoire au niveau de la jardinerie Pillois.* »

« *Le plus intéressant est le fuseau long Est. Dommage qu'on n'ait pas prévu le giratoire chez Pillois.* »

« *Parmi les quatre projets présentés, seul le contournement long à l'Est permettrait une circulation fluide et sécuritaire de mes véhicules agricoles entre mes deux exploitations de Barenton et Toulis. Les trois autres projets compliqueraient et rallongeraient les trajets de façon importante du fait de la mise en impasse de certaines routes et portions de la RN2 actuelle.* »

« *Je suis pour le fuseau long Est. Il me semble que ce projet qui est à l'est donc hors zone inondable, ne nécessitant qu'un ouvrage et avec peu de mises en impasse serait le projet le moins pénalisant. De plus il semble être plus éloigné en moyenne des habitations.* »

« *À la suite de la concertation qui a eu lieu le 8 juin 2023 à Grandlup pour le contournement de la RN2, le tracé long Est est celui qui a été très majoritairement mis en avant. Le conseil municipal après en avoir délibéré, a également retenu le tracé long Est en souhaitant apporter* [des] *modifications* » (commune de Froidmont-Cohartille).

« *Après délibération et à l'unanimité, le conseil municipal souhaiterait privilégier le tracé long Est pour ce projet* [avec des modifications] » (commune d'Erlon).

« *Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide de donner un avis favorable à l'aménagement correspondant au fuseau long Est, tout en souhaitant apporter des modifications* » (commune de Grandlup-et-Fay).

« *Après délibération et à l'unanimité, le conseil municipal souhaiterait privilégier le tracé long Ouest, en souhaitant des modifications* » (commune de Dercy).

« *J'opte pour le fuseau long Est avec un carrefour giratoire non loin des établissements Pillois et PM-Pro, pour ma part ce circuit me semble le plus correct pour tous !* »

« *Consensus sur la variante longue à l'Est* » (tables 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 et 10 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Je souhaite qu'un tracé contournant la commune par l'est soit privilégié* [en] *empruntant le fuseau "long est"* » (Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne).

« *Après avoir échangé avec les acteurs du territoire (population, entreprises, etc.), il nous apparaît évident que le tracé contournant la commune par l'est soit privilégié par le fuseau long est.* » (Pierre-Jean VERZELEN, sénateur et conseiller départemental de l'Aisne).

Travail sur les cartes des fuseaux lors de l'atelier à Grandlup-et-Fay (8 juin 2023).

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

Concernant les accès

Sur ce thème, le giratoire proposé sur la RD511 est apparu comme la problématique principale, les expressions évoquant une chaussée insuffisamment dimensionnée pour des échanges avec la RN2 et un risque de report dans le bourg de Froidmont du trafic des poids lourds livrant les entreprises locales :

« *Il ne faut pas de giratoire sur la RD511 : la chaussée n'est pas dimensionnée pour les poids lourds = report de poids lourds dans Froidmont-Cohartille pour aller chez PM-Pro et Pillois.* »

« *Le giratoire sur la RD511 pose problème : route qui pose problème par sa largeur, conception par rapport à la masse des poids lourds.* »

« *Tout le flux de transport lourd desservant Froidmont-Cohartille (livraison PM Pro, jardinerie Pillois, Établissement Nézondet, meuble et transport de marchandises agricoles dont les engrais) seraient amenés à emprunter la portion de RD511 débouchant en face de l'église de Froidmont. Je ne sais pas quel serait le report de trafic lourd sur cette portion mais elle me semble difficilement praticable pour ce type d'activité, sans compter le report des transports agricoles de plus ou moins grande largeur sur cette portion dans l'optique d'une fermeture des accès aux particuliers, poids lourds ou agricoles.* »

« *Le groupe a estimé que le carrefour giratoire intermédiaire avec la RD511 va poser un problème de raccordement avec cette voie parce que celle-ci est insuffisamment dimensionnée au niveau de son carrefour et de sa structure de chaussée. Ce carrefour va aussi poser un problème de nuisances puisqu'il va nécessiter des reprises du trafic poids lourds dans une côte. De plus, il ne résoudra pas les problèmes d'accès aux activités économiques et commerciales, contrairement à un carrefour au sud qui le permettrait, à la condition toutefois de restrictions d'accès aux voiries locales* » (table 2 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

Concernant le cadre de vie des habitants

Le fuseau long Est a été considéré comme trop proche du hameau du Moulin et de fortes inquiétudes ont été exprimées sur la qualité de vie pour les riverains :

« *Le moins est l'effet caisse de résonance.* »

« *Au débit de ce fuseau, il faut noter la grande nuisance par rapport au hameau du Moulin rendant la situation des résidents infernale (trop proche et beaucoup plus que la situation actuelle).* »

« *L'impact néfaste du projet long Est est majeur pour nous. Ce tracé touche aussi cinq autres foyers que vous n'avez pas cités dans votre présentation : l'Hermitage où habite M. CAPELLE, trois autres maisons en location en face notre ferme et la ferme de Luvry. Nous sommes donc les grands oubliés de ce tracé qui passe à 60 mètres de notre habitation alors qu'il est aussi recherché l'amélioration de la qualité de vie de tous les habitants dont nous faisons aussi partie* » (M. et Mme NUYTTEN).

Concernant l'environnement naturel

Des propos ont évoqué le risque de fragmentation des milieux et la présence d'espèces :

« *Les notations sur la thématique environnement sont très largement favorables à la variante 4* [soit le fuseau long Est]. *Or, elle fragmente beaucoup l'habitat et la zone humide qui en est une tout comme à l'ouest avec les lits majeurs des cours d'eau.* »

« *Présence de la cigogne* » (table 6 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Sur un plan écologique le projet long Est serait néfaste pour l'écosystème en impactant énormément la faune et flore locale située dans le marais où il est retrouvé des espèces protégées comme l'Agrion de Mercure.* »

Concernant l'activité agricole
Des participants ont souligné l'impact du projet sur le foncier agricole et sur l'accès aux parcelles :

« Ce fuseau est plus consommateur de terres agricoles, il nécessitera un remembrement. »

« Les impacts agricoles sont assez importants. »

« Le trajet long Est coupe l'accès à la plupart de nos parcelles depuis les bâtiments de notre exploitation et nous conduit dans les plans actuels à faire un détour de plus de 5 km pour accéder à nos parcelles en passant par la route de Grandlup, ce qui n'est pas envisageable en tracteur à la vitesse de 25 km/h. Ce tracé passe en diagonale dans deux de nos plus grandes parcelles ce qui enlève la valeur ajoutée de notre parcellaire dans sa globalité » (M. et Mme NUYTTEN).

« Il faut réaliser que ce tracé coupe l'accès (croisement avec la D511) entre les bâtiments des fermes et leurs parcelles situées entre Froidmont et Grandlup et donc la circulation quotidienne des engins agricoles. »

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

De nombreux intervenants ont souhaité le déplacement du giratoire prévu sur la RD511 au sud, au niveau de la jardinerie Pillois et le franchissement de la RD511 par un pont :

« Giratoire à déplacer. »

« Mieux mettre le giratoire en entrée (Pillois) et pont pour RD511. Autre choix : au lieu du giratoire, un shunt permettant l'entrée dans Froidmont-Cohartille. »

« Prévoir un pont au carrefour avec la RD511 plutôt qu'un giratoire. »

« Nous désirons amplement un rond-point carrefour aménagé pour alimenter notre point de vente sur lequel il passe plus de 9 000 clients par mois et qui alimente la vallée. [...] Nous optons pour le fuseau long Est avec un pont en option sur la route de Grandlup soit la D511. Tout ceci afin de ne pas faire passer nos fournisseurs poids lourds et nos clients dans le village de Froidmont qui aujourd'hui demande à un minimum de passage. » (René PILLOIS, Jardinerie Pillois).

« [Le fuseau long Est] *démarrerait par un rond-point situé au droit de la RD515 afin de préserver les entreprises tant pour l'approvisionnement que pour la clientèle. Le volet économique est important car plusieurs entreprises sont présentes sur le secteur. Grâce au rond-point, les communes de Dercy, Mortiers, Barenton, Chalandry, Crécy seront facilement accessibles »* (Pierre-Jean VERZELEN, sénateur et conseiller départemental de l'Aisne).

« Le déplacement du rond-point sur la RD511 pour implantation au niveau des serres Pillois au sud du village et remplacement du rond-point par un pont sur ladite RD511, pour faciliter l'accès à la plaine aux agriculteurs et sécuriser les bus scolaires » (commune de Froidmont-Cohartille, commune d'Erlon, commune de Grandlup-et-Fay et commune de Dercy).

« Il faudrait un contournement long est avec :
- *une 2x2 voies limitée à 90 km/h accessible aux véhicules agricoles ;*
- *un accès possible à Froidmont par le giratoire actuel de Dercy/Toulis ;*
- *un nouveau giratoire au niveau de la jardinerie au nord de Froidmont avec accès aux villages de Froidmont et Cohartille. »*

« La solution retenue d'un giratoire à niveau sur l'intersection avec la D511 ne semble pas être la plus sécurisée en termes d'accidentalité (surtout avec le trafic important des poids lourds). Mieux vaudrait dans ce cas que la voie double enjambe la D511 par un pont ou un souterrain et que le giratoire soit réservé pour rejoindre la RN2 actuelle (la 2x2 voies future) au niveau des serres de Froidmont. »

« Le giratoire permettrait d'accéder à la jardinerie et à PM-Pro, et le développement d'une zone au niveau de la RD515. »

« Nous rejoignons la table 10 et la table 6, avec le sujet du giratoire sur la RD511 qu'il faudrait déplacer plutôt au niveau de la RN2 à côté de la jardinerie Pillois, pour assurer sa desserte et éviter un trafic de poids lourds important dans Froidmont-Cohartille » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« [Le fuseau long Est] *prendrait son origine par un giratoire situé au droit de la RD515 afin de limiter l'impact foncier et préserver un accès direct vers la jardinerie implantée le long de la RN2. Le franchissement de la RD511 pourrait se faire sans échange, le reste du tracé empruntant le fuseau "long est" et rejoignant directement le giratoire existant au carrefour des RD64 et RD12 »* (Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne).

La plupart des contributeurs ont également souhaité que le futur tracé au sein du fuseau long Ouest soit éloigné le plus possible du hameau du Moulin :

« *Le tracé dans la zone du fuseau le plus loin possible du lieu-dit "Le Moulin" et un un accès pour l'habitant du lieu-dit «Luvry»* » (commune de Froidmont-Cohartille, commune d'Erlon).

« *Au niveau du lieu-dit Le Moulin, prévoir le tracé de ce fuseau long Est dans la zone la plus à l'est possible* » (commune de Grandlup-et-Fay et commune de Dercy).

« *Il serait au minimum nécessaire de l'écarter du hameau du Moulin assez sensiblement.* »

« *Nous rejoignons également ce qui a été dit sur le décalage le plus à l'est possible du tracé long Est, voire même au-delà du fuseau, afin de s'éloigner le plus possible de la ferme du Moulin* » (table 1 de l'atelier de Grandlup-et-Fay).

« *Le fuseau long Est a semblé rassembler les suffrages pourvu qu'il soit suffisamment écarté des habitations et notamment du hameau du Moulin (4 ménages concernés). Cette remarque a été faite par tous les ateliers lors de la réunion de Grandlup. À cet égard la limite extérieure Est du fuseau semble à considérer comme tracé minimum d'éloignement. En effet, le hameau du Moulin est actuellement situé à 350 mètres de la RN2 et subit déjà des nuisances de bruit. Il ne faudrait pas qu'une voie de circulation soit moins éloignée que cette distance critique. Cela implique un tracé en virgule prononcée surtout au départ au niveau du franchissement de la rivière Souche et du marais afin d'éloigner d'au moins 350 mètres le tracé du hameau du Moulin.* »

Cela impliquerait un ouvrage plus long pour franchir la Souche et la zone humide, assurant plusieurs fonctions :

« *Évidemment le franchissement du marais se ferait sur une longueur plus importante.* »

« *Sur le fuseau long Est, le souhait est de s'éloigner et de créer un ouvrage plus long qui permette aussi de rétablir tous les enjeux faune et de rétablir la Souche en préservant la zone humide.* »

« *Il nous paraît essentiel et indispensable dans ce tracé de prévoir le prolongement et l'allongement du pont qui passe au-dessus de la Souche pour créer un chemin d'accès à l'ensemble de notre parcellaire situé de l'autre côté de la 2x2 voies après la ferme en allant vers la ferme de Luvry* » (M. et Mme NUYTTEN).

Une personne a demandé que le rétablissement de la RD511 en passage dénivelé soit réalisé « *au gabarit agricole* ».

Quelques personnes ont recommandé que « *tout le tracé soit en déblai pour réduire le bruit* ».

Enfin une question a été posée sur la possibilité de drainer les terres agricoles concernées par le fuseau long Est :

« *Concernant le contournement Est long où vous voyez une contrainte au niveau des inondations, des zones inondables, est-ce que ce n'est pas l'occasion ou la possibilité de valoriser aussi les terres agricoles qui seraient sur ces parties inondables, en créant justement des systèmes d'évacuation, peut-être pas sur les crues centennales mais au moins sur les inondations annuelles et avoir des exutoires qui soient remodelés ? Alors certes on va avoir un impact sur la consommation de terres agricoles direct, mais on peut aussi les valoriser par ce biais-là. Est-ce que ce n'est pas quelque chose à considérer ?* »

5.2.5. D'autres questions et points d'attention pour l'activité agricole : emprises nécessaires, aménagements fonciers et itinéraires de substitution

En complément des questions posées sur la valorisation des terres agricoles en zone inondable et sur le maintien des accès agricoles, des agriculteurs ont interrogé sur le nombre total d'hectares concernés par la réalisation du contournement de Froidmont-Cohartille, en intégrant les compensations environnementales, les éventuelles compensations hydrauliques et les itinéraires de substitution.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La dernière fois vous avez évoqué l'emprise foncière, vous parliez je crois sur le projet le plus court de 4 hectares et de 8 hectares sur le projet le plus long mais vous aviez également évoqué qu'on peut aller au-delà du double si on intègre toutes les solutions, substitutions, etc. pour développer réellement le projet. Donc aujourd'hui est-ce que vous pouvez nous donner plus précisément, dans l'hypothèse du projet le plus long, avec toutes les situations de substitution de la 2x2 voies, ce que cela donnerait en termes d'emprises ? »

« Pourrait-on avoir une estimation des emprises de surfaces une fois le projet complètement terminé, suivant les différents fuseaux envisagés, avec les compensations hydrologiques et environnementales qu'il peut y avoir derrière ? »

Sur **les emprises nécessaires** pour réaliser le contournement de Froidmont-Cohartille, l'État a répondu qu'à ce stade d'avancement, l'étude d'impact n'est pas réalisée. Les impacts sur la faune et la flore et les éventuels impacts hydrauliques ne sont pas encore identifiés et de ce fait les besoins de compensations ne sont pas encore connus. Ce travail démarrera une fois le fuseau de passage choisi. La définition des itinéraires de substitution pourra également être engagée, en association avec la profession agricole, les communes et le département de l'Aisne, une fois qu'un fuseau sera choisi. Ces sujets restent donc à affiner dans la suite des études.
Sur **la valorisation des terres agricoles en zone inondable**, l'État a répondu que la poursuite des études permettra de vérifier si les terres sont caractérisées en zone humide ou pas. Toute zone caractérisée comme humide fait l'objet d'une protection au titre de la loi sur l'eau notamment et ne peut pas être valorisée en terre agricole.
Sur **les accès agricoles fermés avec le projet**, l'État a répondu que chaque parcelle agricole retrouvera un accès. La suite des études permettra de préciser s'il sera assuré par un chemin existant ou par la création d'un nouveau chemin.

Un intervenant a souhaité que **les compensations écologiques** puissent être faites sur d'autres espaces sans « *empiéter encore sur des terres agricoles* ».

AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Dans un projet autre ici dans le canton, la compensation écologique d'un gros chantier s'est faite à 20 kilomètres d'ici. Au départ, il fallait compenser 120 hectares, au final cela s'est compensé à 20 hectares et la compensation du camp de Couvron [NDLR : Laon-Couvron]*, elle est arrivée au camp de Sissonne. Donc j'espère que si demain sur le secteur de Froidmont il y a compensation écologique, soit on la fait dans le marais de Vesles-et-Caumont pour que les petits tritons de Froidmont migrent jusqu'au marais de Vesles ou alors on va également dans le camp de Sissonne où il y a encore du terrain, mais qu'on ne va pas encore empiéter sur des terres agricoles pour demander des compensations écologiques, sur du terrain qui nous sert à l'exploitation agricole. »*

D'autres ont évoqué ou interrogé sur **la perspective d'un nouveau remembrement.**

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Attention : remembrement déjà fait, à refaire. »

« Ici à Froidmont on a eu des remembrements côté Est en 1959 et côté Ouest, dans la vallée de la Serre et de la Souche, en 2005 ou 2008. Tous ces remembrements ont abouti à une meilleure exploitation des parcelles par les exploitants et donc tout fonctionne bien. Quel que soit le fuseau défini, il va y avoir remise en cause de ces remembrements en fait, puisque tout va être bouleversé, que ce soit d'un côté ou de l'autre. Donc, vous avez parlé d'aménagements fonciers, il peut aussi y avoir une nouvelle procédure de remembrement de façon à optimiser l'accès aux parcelles, etc. et ré-optimiser les dépenses foncières. À quel moment de la procédure cela se place, au moment de déclaration d'utilité publique ? S'agira-t-il d'un remembrement officiel ou d'un remembrement dit amiable, complet ?

Sur **l'aménagement foncier agricole forestier et environnemental,** l'État a répondu qu'il s'agit d'un remembrement officiel, réalisé sous l'autorité du président du conseil départemental et conduit par les commissions communales d'aménagement foncier (CCAF), qui démarre lorsque le projet est déclaré d'utilité publique.

Des questions ont été posées sur les itinéraires de substitution et des agriculteurs ont **regretté de ne pas pouvoir disposer d'ores et déjà d'une vision sur ces itinéraires.**

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pourquoi est-ce qu'on ne présente pas tout de suite les chemins de substitution ? »

« Je pense que c'est une vraie problématique dans ce secteur-là les itinéraires de substitution, on ne les a jamais vus, on ne les a pas imaginés, donc si ça vient après le fait d'avoir décidé que de toutes façons c'est 110 km/h, un point c'est tout, et on crée des itinéraires de substitution, moi ça me gêne un petit peu au sortir de cette réunion. »

« J'aurais aimé qu'on essaye d'envisager un peu ces itinéraires parce que selon la topographie des lieux, selon la disposition des villages, des cours d'eau, etc., les itinéraires de substitution ne sont peut-être pas forcément les mêmes. Et si on se retrouve coincés à faire des itinéraires de substitution dans les villages tel que cela a été évoqué tout à l'heure, c'est sûr que ça va poser des gros problèmes. »

Quelques propositions ont été émises pour des itinéraires de substitution.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La circulation sur la route départementale et la voie communale est possible à Marle Est en itinéraire de substitution. Il existe déjà des chemins le long de la RN2 vers Verneuil-sur-Serre. »

« Grandlup-et-Fay aurait un accès à Froidmont par un itinéraire de substitution et un accès à la RN2 par un rond-point au niveau de Verneuil-sur-Serre. »

5.2.6. La concertation et la poursuite du dialogue

Des participants ont exprimé **leur satisfaction de pouvoir débattre du projet** ou ont salué les présentations proposées.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Bonne explication des différents projets lors de cette réunion. »

« Merci d'organiser ces différentes concertations, merci de me donner l'occasion également de poser cette question. »

« Déjà je salue cette initiative, qui est un moment de démocratie participative et de dialogue, ce qui est bien agréable » (Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne).

« Il faut saluer le fait qu'il y ait une concertation, qu'il y ait eu un travail l'an dernier et qu'il y ait une réunion comme celle de ce soir. Alors évidemment, on va tous donner un avis selon notre ressenti, selon notre position dans le dossier, et il y aura des éléments techniques. Mais enfin on ne peut pas dire à chaque fois qu'il y a un projet, "on ne me demande jamais mon avis", et quand pour une fois il y a un projet où on nous demande notre avis, je tiens aussi à souligner la démarche qui est portée par la DREAL » (Pierre-Jean VERZELEN, sénateur et conseiller départemental de l'Aisne).

Réunion sur la thématique agricole à Crécy-sur-Serre, le 22 juin 2023.

Quelques personnes **auraient souhaité des informations plus complètes**, notamment des plans des fuseaux plus précis (« *Faire apparaître les habitations, voieries et chemins maintenus* ») et « *quelques informations sur l'impact sur le marais et les zones écologiques remarquables afin d'avoir un avis plus complet sur les tracés* ».

Des questions ont été posées sur **la prise en compte des avis exprimés** à la fois par les habitants lors de l'atelier de Grandlup-et-Fay et par les agriculteurs lors de la réunion sur la thématique agricole à Crécy-sur-Serre et sur **la valeur accordée aux expressions**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je voudrais revenir sur la réunion collective du 8 juin où, ma question d'emblée c'est quel sera le degré de prise en compte du travail collectif d'au moins 50 habitants, qui étaient à la fois non agriculteurs et agriculteurs, sur le choix du tracé, sur le fuseau ? C'est un village qui s'est exprimé. Donc ma question, c'est le degré de prise en compte du travail du collectif. »

« Nous on est les locaux. C'est nous qui tous les jours allons avoir les contraintes ou peut-être certains avantages de circulation, si vous nous écoutez. Donc voilà, est-ce qu'on a un poids quand même important dans la discussion publique, ou est-ce que c'est un pour un donc alors, 40 agriculteurs locaux, on ne fera jamais le poids face à des milliers de personnes qui ont répondu à des enquêtes. »

« Si au final de tout ça vous dites réunions publiques et il n'y aura rien de tout cela, ce n'est pas la peine de faire des réunions publiques. Si à chaque fois la population vous donne son accord et que l'administration au final fait tout autrement, on espère qu'on va être entendus quand même dans tout ce qu'on dit. »

Sur **les avis exprimés au cours de la concertation**, l'État a répondu que le bilan de la concertation synthétisera l'ensemble des expressions, tout argument ou question posée ayant la même valeur quel que soit l'acteur ou le citoyen qui l'exprime.
Les enseignements que le maître d'ouvrage tirera des échanges et les suites qu'il donnera au projet s'appuieront sur le bilan de la concertation en recherchant le meilleur compromis possible.

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER AU PROJET

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur le bilan établi par M. Régis GUYOT, garant de la concertation désigné par la commission nationale du débat public, l'État, maître d'ouvrage, retire les enseignements suivants de la concertation, qui permettent d'orienter la suite de l'opération.

Pour faciliter la lecture, les préconisations du garant sur la suite de la concertation continue sont reprises de manière synthétique ci-dessous. Le maître d'ouvrage indique dans quels points des pages suivantes il apporte ses éléments de réponse.

LES PRÉCONISATIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION

Le garant préconise :

1 D'INSCRIRE L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LE TEMPS LONG	Voir le paragraphe 6.3.3.
2 D'AFFINER LE CHOIX DU POINT DE JONCTION SUD DU CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHARTILLE AVEC LA RN2	Voir le paragraphe 6.3.1.
3 D'INFORMER LE PUBLIC SUR LE MARCHÉ D'ÉTUDES DE TRAFIC RÉCEMMENT LANCÉ	Voir les paragraphes 6.3.2 et 6.3.3.
4 DE RÉPONDRE À LA MISE EN QUESTION TRÈS MAJORITAIRE LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE LA FORMULE DE LA VOIE EXPRESS POUR LA SECTION A26-MARLE	Voir le paragraphe 6.3.1.

6.1.
Une participation active à la concertation

La concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille a largement mobilisé les habitants du territoire, les acteurs économiques, notamment les entreprises riveraines de la RN2 et les agriculteurs, et les élus et collectivités directement concernés par le projet. Environ 200 à 250 personnes ont manifesté leur intérêt pour l'opération en s'informant ou en participant plus activement à la concertation et 80 contributions écrites et orales, développées et argumentées, ont été recueillies.

L'État remercie toutes les personnes qui à cette occasion ont pris le temps de s'informer, de formuler leur avis par les différents moyens d'expression proposés, de venir aux permanences ou de participer aux réunions de la concertation.

Les contributions émises au cours de la concertation sont approfondies : **elles permettent de disposer d'avis et positions très concrets pour éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à l'opération.**

6.2.
Un large consensus sur le fuseau long Est

L'opportunité du contournement de Froidmont-Cohartille n'a pas fait l'objet de débat pendant la concertation. L'opportunité de l'opération a été reconfirmée, les contributeurs relevant en particulier son intérêt pour sécuriser les déplacements sur l'axe de la RN2 et pour améliorer le cadre de vie des habitants du bourg de Froidmont, aujourd'hui traversé par la route nationale.

Dans leur grande majorité, les participants à la concertation se sont exprimés, parmi les quatre fuseaux de contournement proposés, **en faveur du fuseau long Est**. Ce choix s'est accompagné de propositions d'évolutions, également largement partagées par les participants, élus et citoyens :

- la limitation des nuisances pour le lieu-dit « Le Moulin », en étudiant le futur tracé le plus à l'est possible afin de réduire les impacts sur la ferme du Moulin et les habitations voisines ;
- le déplacement du giratoire aujourd'hui proposé sur la RD511 vers le sud, à la jonction entre la RN2 actuelle et le futur contournement, de manière à conserver une desserte directe des entreprises et des activités situées le long de la RN2 ;
- le franchissement de la RD511 en passage dénivelé (pont) pour faciliter les accès des agriculteurs aux terres situées à l'est de Froidmont-Cohartille et sécuriser les circulations des bus scolaires qui empruntent cette route départementale.

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur le contournement de Froidmont-Cohartille selon le fuseau long Est et il prendra en compte les propositions faites pour limiter les nuisances pour les habitants et optimiser l'insertion environnementale de l'infrastructure.

6.3.
La décision de l'État sur les suites de l'opération

6.3.1. Le choix du fuseau long Est et les prochaines étapes d'études

Le maître d'ouvrage retient le fuseau long Est qui a fait consensus durant la concertation, selon les caractéristiques prévues par la décision ministérielle du 8 novembre 2022, à savoir une 2x2 voies au statut de route express, avec des carrefours à niveau (giratoires) et un terre-plein central, et une vitesse limite autorisée de 110 km/h.

Le maintien de la RN2 actuelle en traversée de Froidmont-Cohartille permet d'offrir un itinéraire de substitution pour les véhicules lents, dont les cheminements ne seront donc pas modifiés par la future mise en service de la déviation et seront davantage sécurisés qu'actuellement étant donnée la baisse de trafic dans la traversée de Froidmont-Cohartille.

L'étude de la conception géométrique précise du contournement sera approfondie dans la suite des études. Le cas échéant, des limitations de vitesses plus restrictives pourraient être envisagées sur certains secteurs, afin de limiter les nuisances et l'empreinte environnementale de la nouvelle infrastructure.

Le maître d'ouvrage va également initier les réunions avec la profession agricole, les communes et le département de l'Aisne concernant les itinéraires de substitution.

Les études techniques à venir dans la prochaine étape du projet permettront de **définir le tracé optimum au sein du fuseau long Est** retenu pour :
- limiter les nuisances au niveau du lieu-dit « Le Moulin » ;
- appliquer la séquence Éviter, Réduire, compenser (ERc) en étudiant finement l'impact de l'infrastructure sur la zone humide du marais de la Souche et sur l'écosystème local et en proposant des mesures pour éviter et, à défaut, réduire cet impact au maximum, le cas échéant en adaptant la vitesse maximale pour limiter les contraintes géométriques ;
- conserver le coût de l'opération dans l'enveloppe des financements qui seront prévus dans le cadre de la contractualisation du volet routier du contrat de plan État-Région (CPER) sur la période 2023-2027.

Le maître d'ouvrage prendra en compte pour la suite des études les demandes concernant :
- **un carrefour giratoire situé au sud**, afin de faciliter la desserte locale et l'accès aux entreprises et activités économiques ;
- la création d'un **ouvrage de franchissement de la RD511** qui permettra la circulation des bus scolaires et l'accès aux terres agricoles à l'est de la future infrastructure ;
- l'étude d'un **éventuel franchissement supplémentaire entre les lieux-dits « Le Moulin » et « Luvry ».**

Ces trois **sujets sont intégrés au programme des études techniques à venir.**

En parallèle, le maître d'ouvrage va engager les **études environnementales** (réalisation de l'étude d'impact). Ces dernières permettront, en complément des études techniques, de préparer **l'enquête publique** préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale.

Dans l'esprit de la concertation continue, les parties prenantes du territoire, en particulier les communes, les riverains et les exploitants agricoles directement concernés, ainsi que les acteurs de l'environnement, seront associés à l'avancement de ces études et notamment à la définition du tracé au sein du fuseau long Est et des accès (carrefour giratoire au sud, ouvrage de franchissement de la RD511, reconstitution des accès aux parcelles agricoles, etc.).

Le calendrier de principe est le suivant :

- **2024-2026 :** approfondissement des études techniques, environnementales et socio-économiques, préparatoires à l'enquête publique ;
- **2026-2027 :** enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale (l'enquête publique représentera un nouveau temps d'information et d'expression des citoyens sur le projet précisé) ;
- **2027 :** préparation des marchés de travaux.

6.3.2. L'engagement d'une étude de trafic approfondie

La concertation a fait émerger des demandes de précisions sur les trafics routiers actuels sur la RN2 et les trafics futurs avec les aménagements envisagés.

Le maître d'ouvrage va engager une étude de trafic plus approfondie sur la RN2. Elle comprendra de **nouvelles campagnes de comptages** destinés à affiner les données aujourd'hui disponibles.

Elle intégrera **la réalisation d'un modèle de trafic** (outil de modélisation numérique) **qui portera sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN2 entre Paris et la Belgique**, y compris les zones d'influences européennes. Cette modélisation permettra d'estimer les trafics dans les années à venir avec ou sans les aménagements à 2x2 voies prévus sur la RN2 et de quantifier les reports éventuels d'itinéraires à longue distance (notamment des autoroutes A1 et A2).

6.3.3. La poursuite de l'information sur le projet

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études **sur le site internet rn2.fr et au travers de la lettre d'information sur le projet**, qui paraîtra à intervalles réguliers.

L'information diffusée concernera **l'opération du contournement de Froidmont-Cohartille**, le calendrier des études et des procédures, l'approfondissement des études techniques et environnementales (cf. 6.3.1.) et de l'étude de trafic (cf. 6.3.2.) ainsi que les coûts et les modalités de financement lorsque ces derniers seront actés.

Elle portera également **sur les autres opérations prévues pour l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe** (contournement de Laon, contournement de La Capelle), suivant les décisions qui seront prises par le comité de pilotage réunissant les partenaires du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Le maître d'ouvrage **se tient à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet**. L'adresse rn2@developpement-durable.gouv.fr reste active pour cela.

RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHARTILLE

Le bilan de la concertation sur l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – 56 rue Jules-Barni – 80040 Amiens Cedex 1.

Rédaction et conception graphique :
Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil).
Photos : *©Harald Mourreau/DREAL Hauts-de-France (sauf p.20 et 25 : DREAL Hauts-de-France et p.41 : Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France).*

PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité