



**SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR
DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE**

**DOSSIER
DE CONCERTATION**
10 JUIN - 4 JUILLET 2025



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

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE | 4 |
| LE MOT DU GARANT | 5 |
| AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE..... | 6 |
| PARTICIPEZ À LA CONCERTATION | 7 |
| 1. CONTEXTE GÉNÉRAL | 8 |
| 1.1. La RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe | 9 |
| 1.1.1. Les principales caractéristiques..... | 9 |
| 1.1.2. Les objectifs de la mise à 2x2 voies..... | 9 |
| 1.1.3. La décision de l'État : un aménagement différencié selon les sections..... | 11 |
| 1.2. Les principes d'aménagement de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle..... | 12 |
| 1.3. Les acteurs du projet..... | 14 |
| 1.4. Les étapes clés | 15 |
| 2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION | 16 |
| 2.1. Une grande attention portée à l'insertion du projet..... | 16 |
| 2.2. Les enjeux et les sensibilités à prendre en compte | 16 |
| 2.2.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain..... | 16 |
| 2.2.2. Les principaux enjeux pour le milieu naturel | 22 |
| 2.3. Les objectifs de l'aménagement..... | 27 |
| 3. LES AMÉNAGEMENTS ÉTUDIÉS | 28 |
| 3.1. La partie sud et la partie nord de la section | 28 |
| 3.1.1. Le choix d'aménager la RN2 « sur place », les solutions approfondies et les hectares concernés | 28 |
| 3.1.2. La description des aménagements et de leurs effets ou impacts | 30 |
| 3.2. La partie centrale de la section (contournement de Froidmont-Cohartille) | 36 |
| 3.2.1. L'avancement des études depuis la concertation de 2023 | 36 |
| 3.2.2. La description des aménagements et de leurs effets ou impacts | 37 |
| 3.3. Les coûts estimés..... | 41 |
| 4. ET APRÈS LA CONCERTATION ? | 42 |
| 4.1. Le bilan de la concertation | 42 |
| 4.2. La suite des études..... | 42 |
| 4.3. Une future enquête publique | 42 |

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



ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE



Bertrand GAUME, préfet
de la région Hauts-de-France.

Le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale (RN) 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est porté par l'État et inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre Avesnois-Thiérache. Il franchit des étapes successives depuis la concertation préalable de 2022, qui portait sur l'ensemble de l'itinéraire entre ces deux villes.

Parmi ces étapes, la concertation de 2023 sur le contournement de Froidmont-Cohartille avait permis de faire émerger un consensus local sur le fuseau long Est. Ce fuseau a été retenu. L'État a engagé ensuite les études préliminaires sur la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section entre l'échangeur avec l'autoroute A26 à Chambry et le sud de la commune de Marle, comprenant le contournement de Froidmont-Cohartille. La solution proposée aujourd'hui est conforme au principe arrêté par la décision ministérielle du 8 novembre 2022, à savoir un élargissement de la RN2 sur place. Elle limite autant que possible le besoin de foncier et donc de terres agricoles.

Le 26 avril 2024, l'aménagement de la RN2, axe essentiel pour le territoire, a été confirmé par la signature entre l'État et la Région Hauts-de-France du protocole d'accord de l'avenant mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région, qui lui consacre des financements à hauteur de 321 millions d'euros.

La concertation publique sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle s'ouvre aujourd'hui. Elle est placée sous le regard de M. Régis GUYOT, garant de la concertation continue désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP). Il veille sur les conditions de participation du public à l'élaboration du projet.

La concertation joue un rôle majeur dans la conception de l'opération : elle permet d'enrichir les résultats des études préliminaires, qui sont présentés dans ce dossier, et d'améliorer collectivement l'intégration de la future infrastructure dans le territoire. Ainsi l'ensemble des enjeux liés à l'activité agricole, à l'économie locale, au cadre de vie des habitants et aux milieux naturels seront pris en compte, ainsi que les réflexions sur le développement des modes doux et alternatifs à la voiture.

Chacun est invité à participer aux rencontres de la concertation et à s'exprimer largement au cours de ce temps d'information et de dialogue.

Je vous souhaite une bonne lecture et de riches échanges.

Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France

C'EST-À-DIRE ?

LE PACTE POUR LA RÉUSSITE DE LA SAMBRE-AVESNOIS-THIÉRACHE

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (pacte 1 en 2018, pacte 2 en 2021) signés entre l'État, la Région Hauts-de-France, les Départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités.

Le pacte constitue un cadre stratégique et organise un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et lui permettre de mieux préparer l'avenir. Les engagements du pacte sont financés notamment au travers des contrats de plan État-Région.

CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Document par lequel l'État et les Régions s'engagent, en partenariat avec les collectivités locales, sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional (concernant notamment la mobilité, les filières d'avenir, la transition écologique et énergétique, le développement du numérique). Les contrats de plan sont signés pour des durées de 5 ans, parfois prolongées.

LE MOT DU GARANT



Régis GUYOT, Préfet honoraire.

Par décision du 11 janvier 2023, la CNDP m'a désigné comme garant de la concertation continue sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe aux termes des articles L121-1 et L121-8 du code de l'environnement qui prévoit sa saisine lorsqu'un projet d'aménagement a des impacts significatifs sur l'environnement et dépasse certains seuils financiers.

Comme pour les concertations publiques ponctuelles sur le contournement de Froidmont-Cohartille (5-30 juin 2023) puis celui de La Capelle, étendu aux communes de La Flamengrie et Froidestrées (30 septembre-31 octobre 2024), ma mission consistera à veiller à ce que l'ensemble de la population concernée dispose d'une information complète, sincère et claire, à favoriser sa participation concrète à cette concertation, l'expression individuelle de son avis et de ses propositions, ceci grâce à un ensemble d'actions, rencontres et canaux d'expression diversifié.

J'ai participé à la rédaction du présent document et je serai à votre écoute lors de cette nouvelle étape de l'aménagement global de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, qui a fait l'objet d'une concertation publique préalable en janvier 2022.

En tant que garant, je suis tenu à la neutralité et à l'impartialité vis-à-vis du projet. Mon rôle est exclusivement de veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation et de présenter un rapport annuel sur les concertations partielles successives conduites par le maître d'ouvrage.

Vous pouvez me joindre préférentiellement par courriel à l'adresse rn2@garant-cndp.fr ou en adressant un courrier, cependant plus lent à me parvenir, à Garant CNDP-RN2, Commission nationale du débat public, 244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris. Je rappelle que je n'ai pas le droit de m'exprimer sur le fond mais seulement sur l'information, l'organisation et la conduite de la concertation.

Régis GUYOT



MA PAROLE A DU POUVOIR

C'EST-À-DIRE ?

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été créée par la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », et transformée en autorité administrative indépendante par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. La CNDP organise la participation du public aux projets ayant un impact significatif sur l'environnement. Elle désigne un ou des garants de la concertation pour les concertations qu'elle accompagne.

AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE



© DREAL Hauts-de-France.

La concertation publique sur la mise à 2x2 de la route nationale 2 (RN2) entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle est 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.

Elle fait suite à :

- la concertation sur l'aménagement de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe qui s'est tenue du 10 janvier au 25 mars 2022 ;
- la concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille qui s'est tenue du 5 au 30 juin 2023.

Elle s'inscrit **dans le cadre de la concertation continue pour laquelle la Commission nationale du débat public a désigné un garant, M. Régis GUYOT**, par décision du 11 janvier 2023.

La DREAL Hauts-de-France assure l'organisation de la présente concertation.

Maintenant que la concertation préalable de 2022 a conclu sur l'opportunité du projet, la concertation qui s'ouvre permet :

- **de présenter les enjeux du territoire et les résultats des études préliminaires** réalisées sur l'opération de mise à 2x2 voies de la RN2 dans la section entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle ;
- **de 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** ;
- **d'enrichir l'opération** dans la perspective des **prochaines phases d'études**.

LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par l'opération, à savoir :

- les communes de Chambry, Barenton-Bugny, Monceau-le-Waast, Barenton-Cel, Verneuil-sur-Serre, Grandlup-et-Fay, Barenton-sur-Serre, Mortiers, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt, Dercy, Autremencourt, Voyenne, Erlon, Marcy-sous-Marle, Marle et Montigny-sous-Marle ;
- plus largement, les communes voisines et l'ensemble de la communauté de communes du Pays de la Serre.

SUR QUOI PORTE LA CONCERTATION ?

L'ensemble des usages actuels de la RN2, des besoins de déplacements et de desserte et des caractéristiques de l'opération sont notamment ouverts à la concertation, dont l'aménagement de la RN2 en route express à 2x2 voies, l'itinéraire de substitution pour les véhicules lents, les rétablissements des voies de communication, les effets et impacts de la future infrastructure sur l'activité agricole (parcelles concernées, accès...), sur les habitations riveraines, sur le milieu naturel...

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

DU 10 JUIN AU 4 JUILLET 2025

Les modalités à votre disposition sont les suivantes :

<< Pour vous informer

- la page internet dédiée au projet : RN2.fr
- le présent dossier de concertation consultable :
 - dans les mairies de Chambry, Barenton-Bugny, Monceau-le-Waast, Barenton-Cel, Verneuil-sur-Serre, Grandlup-et-Fay, Barenton-sur-Serre, Mortiers, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt, Dercy, Autremencourt, Voyenne, Erlon, Marcy-sous-Marle, Marle et Montigny-sous-Marle
 - au siège de la Communauté de communes du Pays de la Serre à Crécy-sur-Serre
 - sur RN2.fr
- la plaquette de synthèse adressée en boîtes aux lettres et disponible sur RN2.fr
- la page Facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe »

<< Pour échanger avec nous sur le projet

- la réunion publique ouverte à tous, à la Salle des Fêtes de Grandlup-et-Fay, le mercredi 11 juin 2025 à 18 h
- les permanences de la DREAL Hauts-de-France, pour échanger plus individuellement sur l'opération :
 - à la mairie de Froidmont-Cohartille, vendredi 13 juin 2025, de 10 h à 16 h
 - à la salle des fêtes de Verneuil-sur-Serre, jeudi 26 juin, de 10 h à 16 h
 - à la mairie de Voyenne, mercredi 2 juillet 2025, de 10 h à 15 h

<< Pour déposer vos questions et avis

- en ligne sur RN2.fr, ou au format papier sur le document d'expression disponible lors de la réunion publique et des permanences
- par courriel : rn2@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN2 A26-Marle » – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens

POUR CONTACTER LE GARANT DE LA CONCERTATION

M. Régis GUYOT, garant, est disponible pour répondre à toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public à la concertation :

- par courriel (préférentiellement) : rn2@garant-cndp.fr
- par courrier : commission nationale du débat public – Garant CNDP RN2 – 244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris



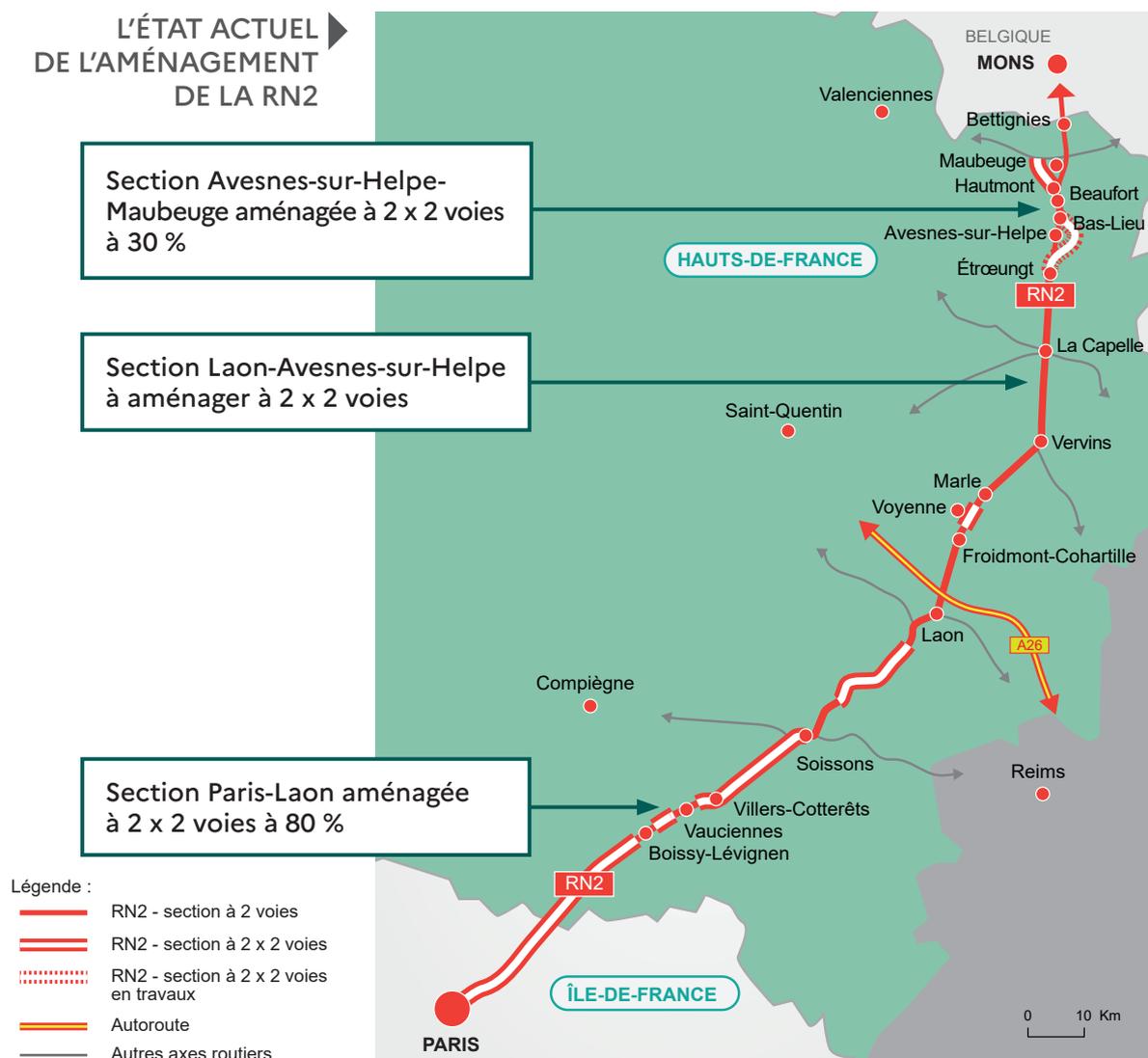
RN2.fr

1. - CONTEXTE GÉNÉRAL

La RN2, longue de 225 kilomètres, relie Paris à la frontière franco-belge à Bettignies (Nord). Elle se raccorde en Belgique à la route nationale 6 qui rejoint Mons puis Bruxelles. Elle traverse et dessert deux régions françaises (l'Île-de-France et les Hauts-de-France) et six départements, dont l'Aisne et le Nord concernés par le projet de mise à 2x2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

La RN2 fait partie du réseau routier national que l'État gère, exploite et aménage en lien avec les acteurs des territoires, au travers des contrats de plan État-Région successifs.

L'État aménage progressivement la RN2. Il a réalisé aujourd'hui sa mise à 2x2 voies sur plus de 80 % de l'itinéraire entre Paris et Laon et l'aura réalisée sur environ 50 % de la section entre le sud d'Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge (une fois que le contournement d'Avesnes-sur-Helpe sera mis en service) à l'horizon 2027.



1.1. La RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

1.1.1. Les principales caractéristiques

La RN2 représente, sur l'itinéraire entre le sud de Laon et le sud d'Avesnes-sur-Helpe, environ 73 kilomètres. Elle est majoritairement une route bidirectionnelle à deux voies (une voie dans chaque sens, sans séparateur central) présentant des carrefours nombreux, le plus souvent à niveau, avec les axes secondaires. Des accès agricoles et riverains sont également reliés directement à la route nationale.

L'infrastructure n'est pas congestionnée aujourd'hui et ne devrait pas l'être dans l'avenir, même en l'absence d'aménagement. La présence de poids lourds sur l'axe est toutefois fortement ressentie comme une source d'inconfort dans la conduite, d'insécurité pour les usagers, et de troubles pour la qualité de vie des riverains.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 traverse douze agglomérations, dont celle de Froidmont-Cohartille, et présente des vitesses maximales autorisées hétérogènes. Cette situation engendre différentes problématiques : des conditions de déplacements sur l'axe jugées insatisfaisantes, des ralentissements et des gênes pour les habitants des communes traversées.

En termes d'aménagements, le créneau de Voyenne (situé dans la commune de Voyenne, dans l'Aisne) a été mis en service le 18 janvier 2023. Il prolonge sur 1,8 kilomètre le créneau de dépassement à 2x2 voies précédemment réalisé au sud de Marle.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 prévoit et financera :

- les études du contournement de Laon et un premier aménagement de sécurisation ;
- une première étape de travaux pour mettre à 2x2 voies la section entre l'A26 et le sud de Marle et la réalisation du contournement de Froidmont-Cohartille, **objets de la présente concertation** ;
- les études, les premières acquisitions foncières et les mesures compensatoires pour le contournement de La Capelle, élargi à Froidestrées et La Flamengrie, qui a fait l'objet d'une concertation en 2024.

1.1.2. Les objectifs de la mise à 2x2 voies

La mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a pour objectifs :

- **d'améliorer les conditions de déplacement** et de sécuriser les accès à la RN2 et les dépassements ;
- **d'améliorer le cadre de vie des habitants** en contournant les centres-bourgs afin de limiter le bruit, la pollution et l'insécurité pour les riverains.

Elle intègre dès sa conception la mise à niveau de l'infrastructure vis-à-vis des **normes environnementales**, la prise en compte **des enjeux et des spécificités** de chaque territoire traversé et les réflexions **pour favoriser les modes actifs** (marche à pied, vélo...), les **transports en commun et le covoiturage**.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a fait l'objet d'une concertation préalable du 10 janvier au 25 mars 2022.



LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE



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

Légende

- | | | | |
|-------|--|--|----------------------|
| | Limite départementale | | Autoroute |
| | Frontière franco-belge | | Autres axes routiers |
| | RN2 - section à 2 voies | | Ligne TER |
| | RN2 - section à 2 x 2 voies | | Voie navigable |
| | RN2 - section à 2 x 2 voies en travaux | | |

1.1.3. La décision de l'État : un aménagement différencié selon les sections

À la suite de la concertation préalable du 10 janvier au 25 mars 2022, l'État, maître d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RN2, a fixé par décision du 8 novembre 2022 le parti d'aménagement et les orientations à retenir pour la poursuite des études, sur la base des enseignements de la concertation.

Il a décidé **d'un aménagement de la RN2 adapté aux spécificités des territoires traversés, selon les trois grandes sections de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe** :

- la sécurisation du contournement de Laon, d'Étouvelles au sud à l'échangeur de l'A26 au nord, par un aménagement sur place à 2x2 voies avec terre-plein central;
- l'aménagement en route express à 2x2 voies par élargissement sur place avec terre-plein central entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle; l'aménagement comprend la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents et non motorisés;
- l'aménagement en route non express à 2x2 voies entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe.

Toutes les communes traversées seront contournées, soit, du sud au nord, Froidmont-Cohartille, Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle, La Flamengrie et Larouillies.

Il a également décidé :

- d'approfondir les premières propositions des fuseaux de passage pour les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle et de préparer les concertations sur ces opérations – ces concertations ont eu lieu respectivement en 2023 et 2024 ;
- de réaliser de nouvelles études de trafic pour approfondir la connaissance de la situation actuelle et quantifier les trafics futurs (ces études sont engagées).

LES AMÉNAGEMENTS PAR SECTION ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE

| | PRINCIPES | TYPE DE ROUTE | TYPE DE CARREFOURS | VITESSE LIMITE AUTORISÉE | ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS |
|---|--|-----------------------|---|--------------------------|---|
| Contournement de Laon | Élargissement sur place de la RN2 à 2 x 2 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 2 x 2 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 2 x 2 voies et déviation de toutes les communes traversées par la RN en tracé neuf | Route non express | | | Accès sur la RN2 |



© DREAL Hauts-de-France.

→ **LE BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHAHTILLE EST TOUJOURS DISPONIBLE SUR RN2.FR**

Ci-contre, l'atelier de concertation sur les fuseaux de passage du contournement, à Grandlup-et-Fay, le 8 juin 2023.

1.2.

Les principes d'aménagement de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle

L'opération de mise à 2x2 voies de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, objet de la présente concertation, s'inscrit donc dans la continuité :

- du créneau de Voyenne mis en service le 18 janvier 2023;
- des études et de la concertation qui s'était tenue du 5 au 30 juin 2023 sur le contournement de Froidmont-Cohartille et qui ont abouti au choix du fuseau long Est.

L'infrastructure prévue est une 2x2 voies au statut de route express, avec un terre-plein central. La vitesse limite autorisée sera de 110 km/h. L'infrastructure sera également modernisée pour répondre aux normes environnementales en vigueur, notamment en termes d'assainissement routier (collecte et traitement des eaux de ruissellement de la chaussée).

Les études sur la section ont différencié trois parties, à savoir (voir carte ci-contre) :

- une partie sud, entre l'échangeur de l'A26 et le futur giratoire au sud de Froidmont-Cohartille (ce giratoire est à créer dans le cadre du contournement) : elle représente **8,3 kilomètres de RN2 à aménager sur place, par élargissement de la chaussée existante**;
- une partie centrale, correspondant au contournement de Froidmont-Cohartille : elle représente **3,9 kilomètres de RN2 à créer en tracé neuf, suivant le fuseau long Est**;
- une partie nord, entre le giratoire existant au nord de Froidmont-Cohartille (où se raccordera le futur contournement) et le giratoire existant au sud de Marle : elle représente **1,4 kilomètre de RN2 à aménager par élargissement de la chaussée existante**, la majorité du linéaire de cette partie nord étant déjà mise à 2x2 voies (créneau de Voyenne).

Un itinéraire de substitution sera nécessaire pour les véhicules lents et non motorisés (engins agricoles, deux-roues motorisés légers, vélos...) qui ne sont pas autorisés à circuler sur une route express.

Cet itinéraire de substitution prendra la forme d'une route à double sens. Il est envisagé que :

- dans les parties sud et nord, là où la RN2 est aménagée sur place, cet itinéraire emprunte la voirie locale requalifiée, dans les communes de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre et Voyenne, en évitant au maximum de traverser les centres-bourgs;
- dans la partie centrale (contournement de Froidmont-Cohartille), la RN2 actuelle devienne l'itinéraire de substitution.

Les choix d'aménager la RN2 sur place dans les parties sud et nord et d'utiliser la voirie existante pour l'itinéraire de substitution **contribuent à limiter autant que possible la consommation de terres agricoles.**

C'EST-À-DIRE ?

ROUTE EXPRESS

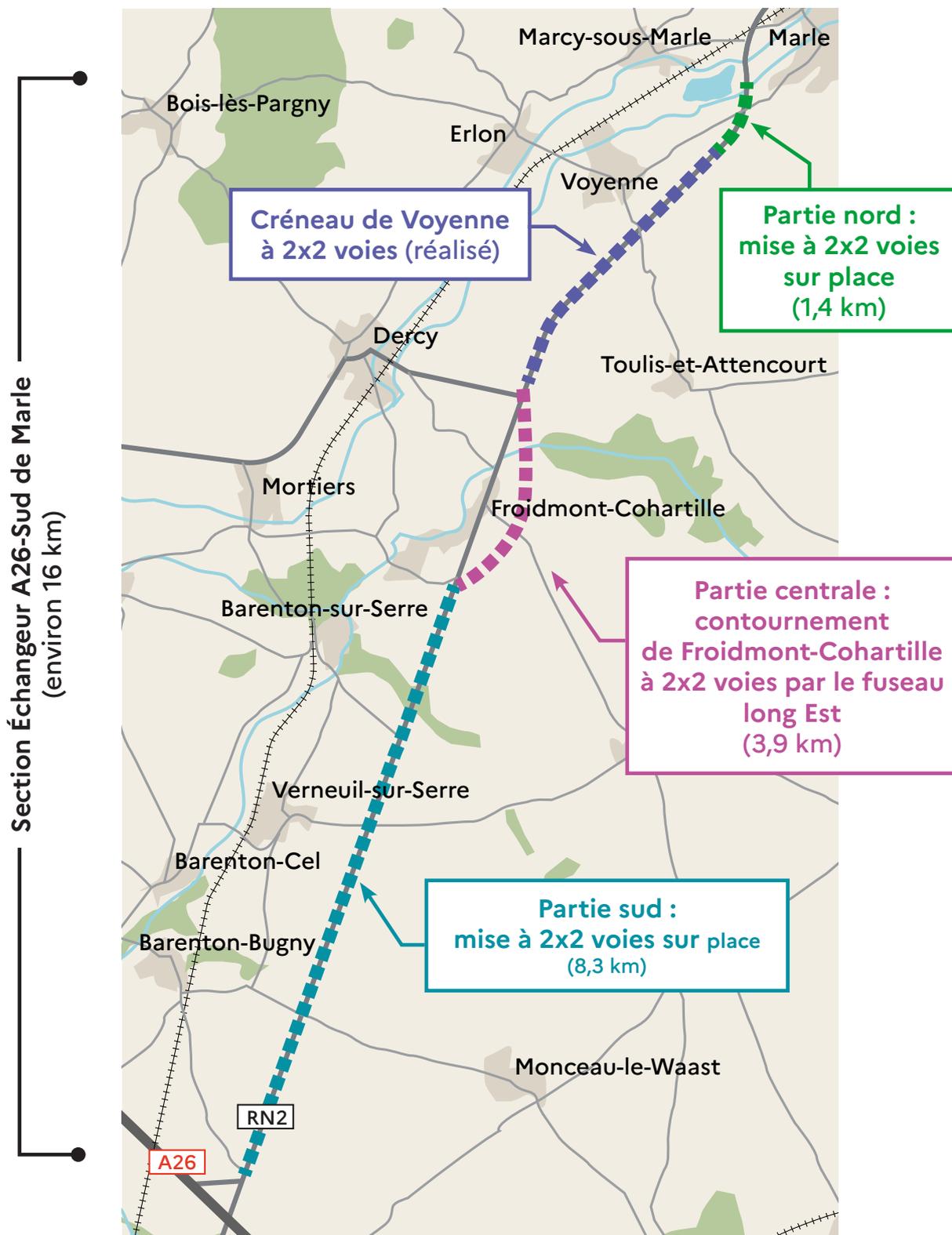
Une route express se caractérise de la manière suivante : elle est accessible seulement en des points aménagés à cet effet, les propriétés riveraines n'y ont pas d'accès direct, et elle peut être interdite à certaines catégories d'usagers et de véhicules, notamment les véhicules motorisés circulant à des vitesses lentes et les véhicules non motorisés – pour ces usagers, des itinéraires de substitution sont créés parallèlement à la route express. Les croisements avec les autres voies sont soit dénivelés (par en dessus ou en dessous des voies croisées), soit à niveau (généralement par des carrefours giratoires).



Le giratoire existant au sud de Marle, extrémité du projet.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

POUR SITUER LES AMÉNAGEMENTS
DANS LA SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR
DE L'A26 ET LE GIRATOIRE SUD DE MARLE



1.3.

Les acteurs du projet

Le maître d'ouvrage : l'État – ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

L'État pilote le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Le ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé des transports, a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

La DIR (Direction interdépartementale des routes) Nord, en tant qu'exploitant de la RN2, est associée aux études sur le projet.



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les partenaires du projet, réunis au sein du comité de pilotage

Le comité de pilotage réunit les partenaires du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache : l'État, la Région Hauts-de-France, les Départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités du territoire.

Il assure la gouvernance du projet de mise à 2x2 voies de la RN2.



LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE EST COFINANCÉ PAR L'ÉTAT, LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE ET LE DÉPARTEMENT DE L'AISNE.



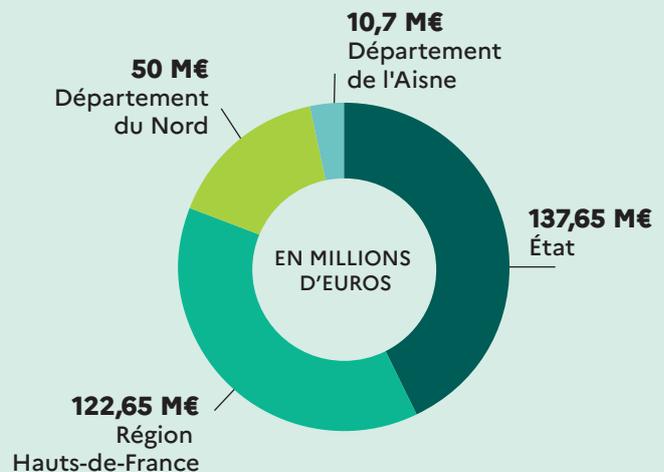
PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



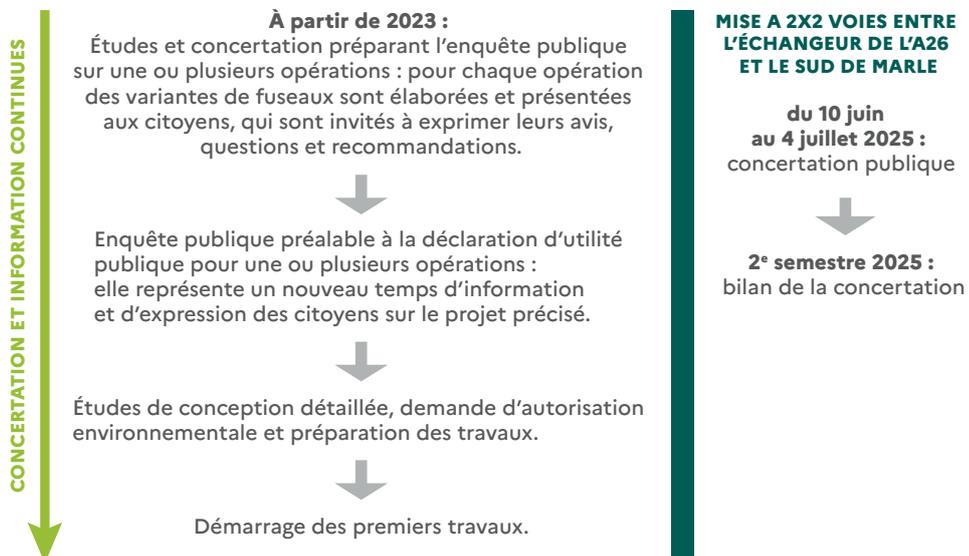
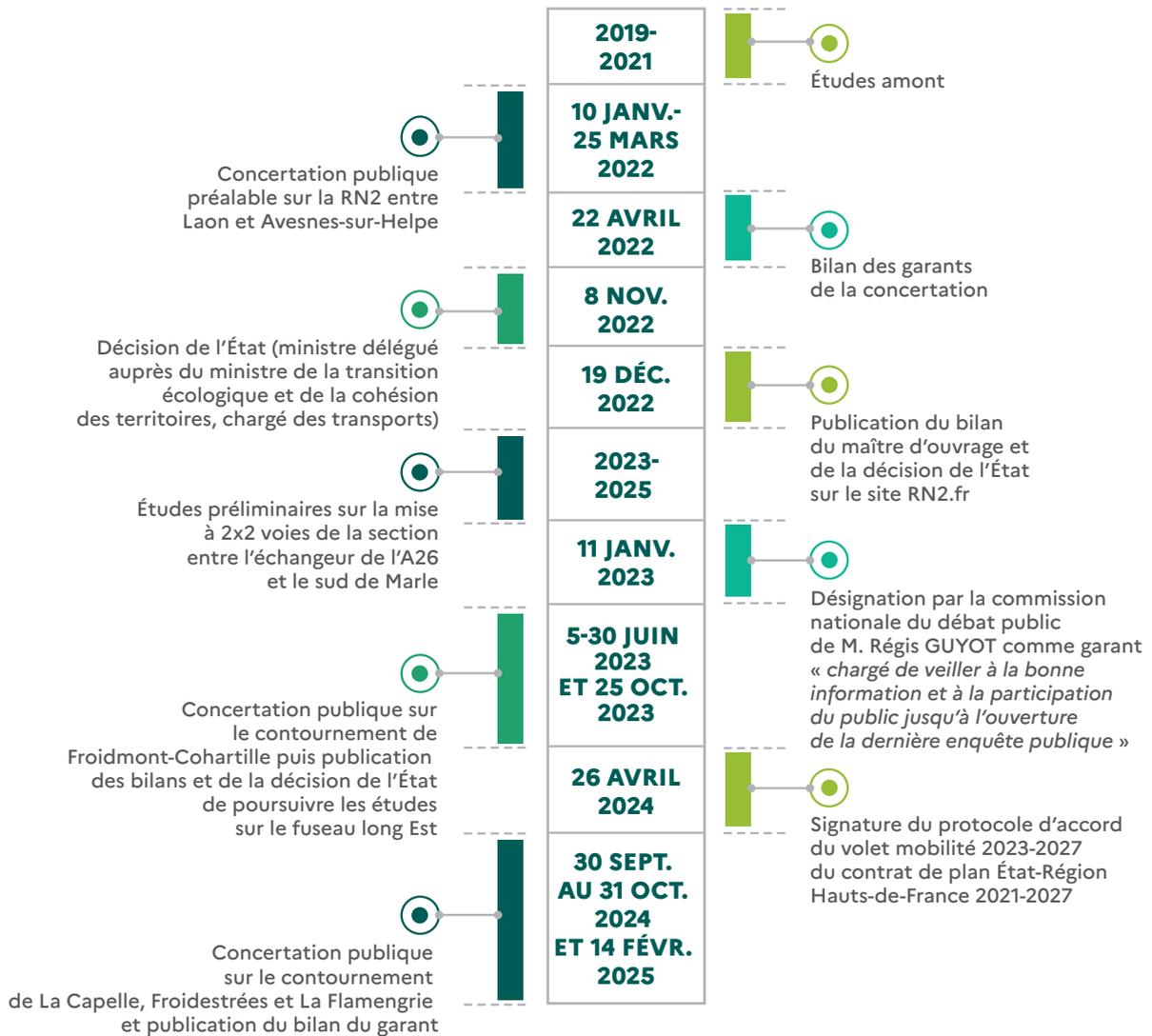
LA MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN2 DANS LE VOLET MOBILITÉ DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2021-2027, dont le protocole d'accord a été signé le 26 avril 2024 par l'État et la Région, confirme l'engagement des partenaires pour la mise à 2 x 2 voies de la RN2, conformément au pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Sur les 341 millions d'euros inscrits dans le volet mobilité pour le développement du réseau routier, 321 millions d'euros seront consacrés à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 (comprenant le contournement de Maubeuge dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le département du Nord), avec la répartition ci-contre :



1.4. Les étapes clés



2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Un diagnostic du territoire a été réalisé dans la zone d'étude qui comprend à la fois les communes traversées par la RN2 de Chambry à Marle et les communes proches. Les principaux enjeux relevés dans ce diagnostic sont présentés dans les pages qui suivent et dans les cartes des pages 22 et 24.

2.1.

Une grande attention portée à l'insertion du projet

Le diagnostic réalisé permet d'identifier les enjeux environnementaux qui devront être approfondis dans l'étape ultérieure des études. En effet **une étude d'impact, à venir, détaillera les incidences sur l'environnement et les mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser.**

L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise tout au long de l'élaboration de l'opération, au travers de la séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC). Cette séquence se décline selon les trois étapes suivantes :

- donner la priorité à l'évitement des sensibilités ;
- rechercher dans un deuxième temps seulement la réduction des impacts ;
- enfin compenser les impacts résiduels.

Des enjeux pour l'environnement humain et naturel sont présents : ils concernent notamment les déplacements, les activités économiques dont l'activité agricole, le cadre de vie (bruit, qualité de l'air), le paysage et le milieu naturel – ces éléments sont présentés ci-après.

La concertation joue un rôle majeur pour la prise en compte de ces sujets : les avis, questions, remarques, suggestions et points d'attention qui seront exprimés par le public et les acteurs permettront de s'assurer qu'aucun enjeu n'est oublié et ils enrichiront la suite des études.

L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS (ÉTUDE D'IMPACT)

L'évaluation environnementale des projets (étude d'impact) est une démarche favorisant la prise en compte de l'environnement dans des projets (de travaux, de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage) qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le cadre de vie et la santé (voir également partie 4. Et après la concertation ?).

2.2.

Les enjeux et les sensibilités à prendre en compte

2.2.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain

LE RÔLE ESSENTIEL DE LA RN2 POUR LES DÉPLACEMENTS

La RN2, axe routier Nord-Sud majeur du département de l'Aisne, joue un rôle essentiel pour les déplacements locaux et pour l'accès des salariés, des clients ou des sous-traitants aux entreprises et aux zones d'activités situées le long de la route nationale.

Elle relie le territoire au pôle d'activités économiques de Marle et à l'agglomération de Laon qui est le principal bassin d'emplois (environ 20 000 emplois).

L'activité agricole est également source de trafic : la RN2 est utilisée pour se rendre dans les parcelles et pour s'approvisionner ou apporter les productions dans les coopératives et silos.

Dans la zone d'étude, la RN2 donne accès à l'autoroute A26 qui relie Calais à Troyes en passant par Saint-Quentin, Laon et Reims. Elle est également reliée à onze routes départementales. Il s'agit, du sud au nord, de :

- la RD546 vers Barenton-Bugny;
- la RD513 vers Monceau-le-Waast;
- la RD545 vers Verneuil-sur-Serre;
- la RD517P vers Grandlup-et-Fay;
- la RD3060 vers Barenton-sur-Serre puis Mortiers;
- la RD515 vers Cohartille puis Mortiers;
- la RD511 vers Grandlup-et-Fay et vers Dercy;
- la RD12 vers Dercy puis Crécy-sur-Serre;
- la RD64 vers Toulis-et-Attencourt;
- la RD633 vers Voyenne et vers Toulis-et-Attencourt;
- la RD63 vers Voyenne puis Erlon.



© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

Ces axes secondaires permettent les échanges locaux. Ils desservent des coopératives agricoles, des entreprises, le Pôle d'activités du Griffon à Chambry, les équipements de Crécy-sur-Serre et de Marle (collèges notamment) et les commerces de proximité et services situés dans les différentes communes de la communauté de communes du Pays de la Serre.

LES TRAFICS ET L'ACCIDENTALITÉ SUR L'AXE

Les données de trafic ont été actualisées dans le cadre d'un modèle de trafic à grande échelle, sur l'ensemble de l'axe de la RN2 entre Paris et la Belgique, qui est en cours d'élaboration par la DREAL Hauts-de-France. Ce modèle permettra de simuler les évolutions de trafics sur la RN2 à différents horizons temporels, en prenant en compte l'aménagement progressif de la route nationale.

Les comptages réalisés en 2024 entre l'échangeur A26 et Marle donnent, **en moyenne sur la RN2, 7 200 véhicules par jour dont 20 à 22 % de poids lourds.**

De manière générale sur la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, l'accidentalité est plutôt faible (37 % d'accidents en moins sur la RN2 que sur une autre route nationale de même catégorie de trafic). Dans la zone d'étude on compte 8 accidents corporels sur la RN2 sur la période 2019-2023 (période de référence de l'étude de l'accidentalité), pour un total de 15 blessés dont 7 gravement.

C'EST-À-DIRE ?

ACCIDENTALITÉ

Taux exprimant la fréquence des accidents, ici de circulation.

LA RN2 ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Aucune piste cyclable n'est recensée dans la zone d'étude ou à proximité immédiate et le secteur n'est pas concerné par les aménagements de véloroutes du département de l'Aisne. Comme le montre la carte de la page suivante, la Véloroute départementale reliera Laon à Sains-Richaumont et Guise en passant largement à l'ouest de la RN2. L'EuroVéro 3 ou « Scandibérique », qui traverse la France, croise la RN2 à Étréaupont, à plus de 20 kilomètres au nord de Marle.

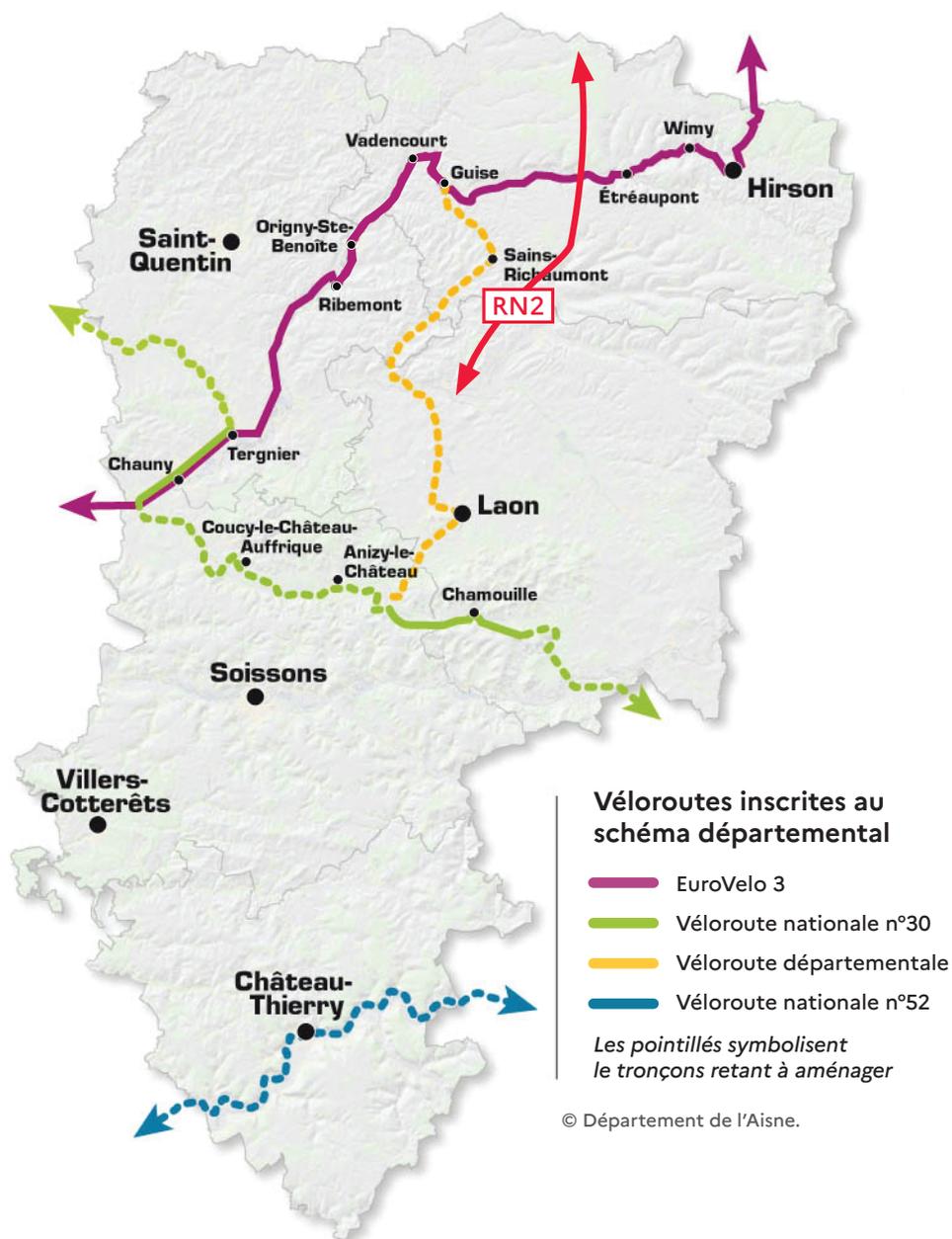
Le projet permettra d'améliorer la circulation des modes actifs (vélo, marche à pied...) et de créer une continuité d'itinéraire via notamment l'utilisation des itinéraires de substitution.

La ligne de TER qui relie Laon à Aulnoyes-Aymeries via Vervins se trouve dans la zone d'étude, à 2 kilomètres à l'ouest de la RN2. Elle dessert les gares de Dercy-Froidmont et de Voyenne. La ligne est fermée pour travaux depuis décembre 2023. L'offre quotidienne avant la fermeture était de 8 TER par jour et par sens en moyenne.

Dans le cadre de la pérennisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, l'État, la Région Hauts-de-France et SNCF Réseau ont en effet engagé la régénération de la section Laon-Hirson de cette ligne (renouvellement de la voie, des ouvrages – ponts ferroviaire, etc. – et des télécommunications). Actuellement la desserte est réalisée par des autocars. La réouverture est programmée pour décembre 2026, toutefois il n'est pas prévu dans ce cadre d'évolution du niveau de l'offre TER.

La zone d'étude est desservie par les lignes de cars scolaires 5147, 5158 et 5163 de la région régionale des transports de l'Aisne qui ont des arrêts sur la RN2 à Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre et Froidmont-Cohartille. **La continuité de ces lignes sera assurée dans le cadre de l'opération.**

LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE L' AISNE



UNE ÉCONOMIE Tournée VERS L'AGRICULTURE

Les terres agricoles représentent près de 90 % de l'occupation du sol dans la zone d'étude. Elles sont principalement consacrées à la culture de céréales, de colza et de betterave non fourragère.

La mise à 2x2 voies de la RN2 va modifier les accès aux terres cultivées depuis les exploitations et l'emprise nécessaire aux aménagements risque de morceler certaines parcelles, et engendrer des pertes financières pour les exploitants.

Les choix d'aménager la RN2 sur place dans les parties sud et nord et d'utiliser la voirie existante pour l'itinéraire de substitution **contribuent à limiter autant que possible la consommation de terres agricoles**, toutefois l'opération devra intégrer les **différents enjeux liés à l'activité agricole**, concernant :

- les surfaces nécessaires aux aménagements ;
- la présence de fermes proches de l'opération dans les lieux-dits La Maison Blanche (à Barenton-Bugny), Pont Pagnon (à Barenton-sur-Serre) et Le Moulin et Luvry (à Froidmont-Cohartille) ;
- le rétablissement des installations, notamment d'irrigation ;
- la desserte et les déplacements : les accès aux parcelles et aux sièges d'exploitation, les rétablissements de voiries et de chemins, le tracé de l'itinéraire de substitution que devront emprunter les engins agricoles ;
- les impacts potentiels des futurs travaux (restriction d'accès, poussières...).

L'activité économique de la zone d'étude est également le fait de zones d'activités, d'entreprises, de commerces et de services, dont certains sont situés le long de la RN2, ainsi que de quelques hébergements de tourisme (gîtes). **Les impacts potentiels de l'opération sur ces activités seront également à prendre en compte.**

LE CADRE DE VIE DES HABITANTS : BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR

La zone d'étude est globalement peu bruyante et la RN2 entre Barenton-Bugny et Voyenne n'est pas concernée par un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'État.

Une campagne de mesure de bruit avait été réalisée en 2020, au cours des études amont sur le contournement de Froidmont-Cohartille. Sur les cinq points de mesure, seule la mesure réalisée le long de la RN2 montrait une ambiance sonore « non modérée », avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels de jour et 60 décibels de nuit.

L'opération sera réalisée suivant la réglementation applicable sur le bruit.

Elle répondra aux préoccupations des riverains de la RN2, du futur contournement de Froidmont-Cohartille et de l'itinéraire de substitution sur les nuisances sonores. L'étude d'impact comprendra une modélisation acoustique, qui permettra de **dimensionner des protections acoustiques, si elles sont nécessaires en fonction des niveaux de bruit.**

C'EST-À-DIRE ?

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

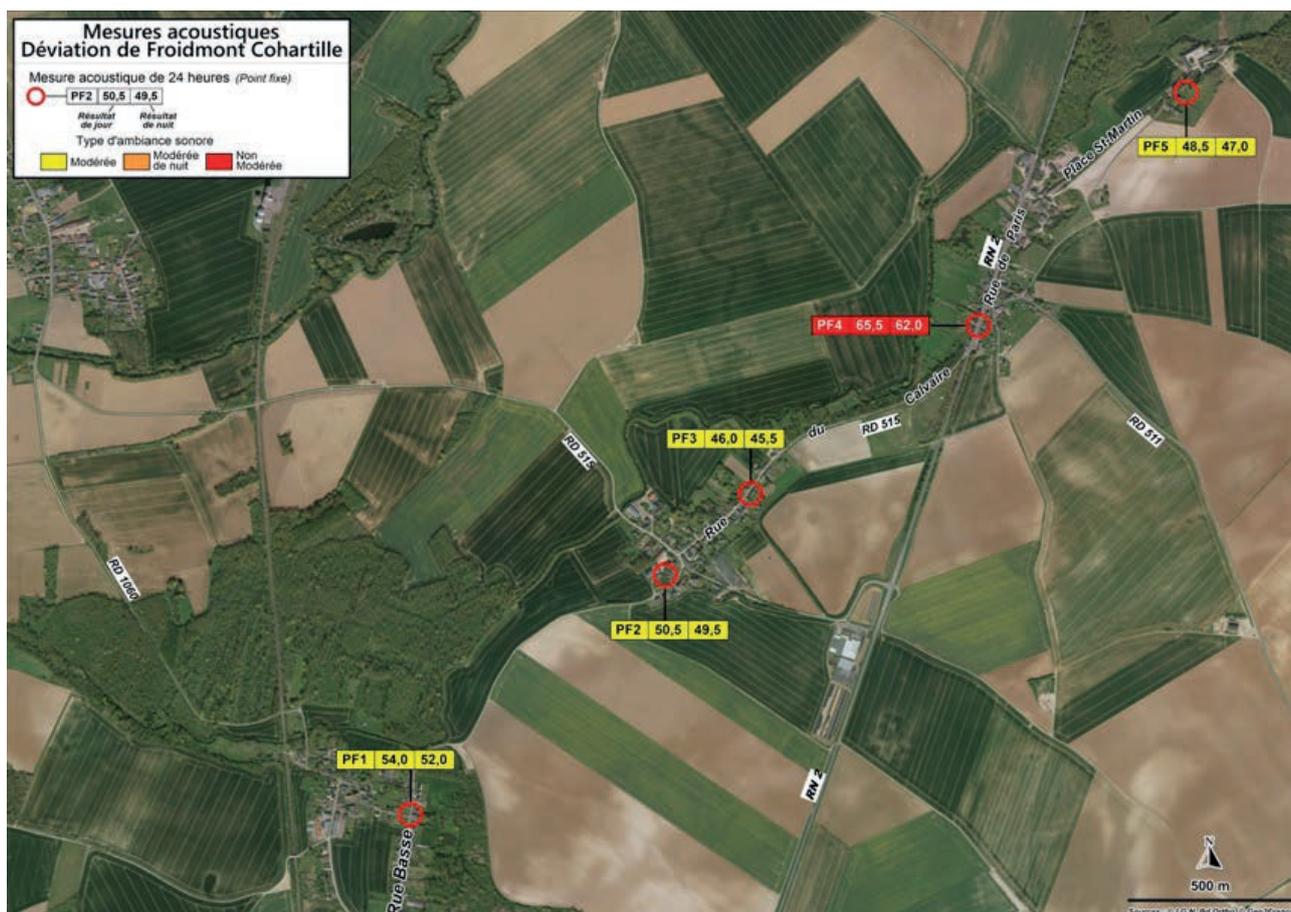
Document qui cartographie le bruit des routes, des voies ferrées, des aéroports et des industries et qui définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire si nécessaire le bruit dans l'environnement, et de protéger les zones calmes.



Silos de l'entreprise Cérésia à Mortiers.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

RÉSULTATS DES MESURES DE BRUIT RÉALISÉES



LE CADRE RÉGLEMENTAIRE SUR LE BRUIT

La contribution sonore de projets d'infrastructures routières est réglementée par les articles L.571-1 à L.571-17 du code de l'environnement, le décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et la circulaire du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes. Dans le cas où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement ou de création d'une infrastructure routière doit mettre en œuvre des mesures de protection acoustique.

Une campagne de mesure de la qualité de l'air avait également été réalisée sur cinq sites dans la commune de Froidmont-Cohartille. Toutes les concentrations de polluants atmosphériques (par exemple dioxyde d'azote – NO₂, particules PM₁₀) relevées étaient inférieures aux valeurs limite réglementaires.

Les effets de l'opération sur la qualité de l'air pour l'ensemble de l'itinéraire entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle seront approfondis dans la future étude d'impact.

C'EST-À-DIRE ?

DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)

Polluant atmosphérique d'origine naturelle ou lié (principalement) aux activités humaines. Il provient des processus de combustion, en particulier des moteurs thermiques des véhicules et de procédés industriels.

PARTICULES PM₁₀

Particules fines d'un diamètre inférieur à 10 microns. Les particules fines sont des particules en suspension dans l'atmosphère qui sont d'origine naturelle (provenant notamment des éruptions volcaniques) ou liées à l'activité humaine.

VALEUR LIMITE

Niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.

LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Les enjeux patrimoniaux portent sur les périmètres des monuments historiques et les sites inscrits ou classés. **Aucun n'est recensé dans la zone d'étude** : les monuments historiques à Barenton-Bugny (église), Marcy-sous-Marle (église) et Marle (Maison des Frères ignorantins, église Notre-Dame, Relais de poste) sont éloignés des aménagements prévus. Le site classé le plus proche se trouve à Laon (les bois, promenades et squares environnant la ville de Laon), en dehors de la zone d'étude.

Également, aucune zone de présomption de prescription archéologique, qui signifierait de potentiels vestiges archéologiques dans le sous-sol, n'est présente. **Toutefois certains aménagements**, en particulier le contournement de Froidmont-Cohartille, **pourraient être précédés de diagnostics archéologiques. Ce sujet sera précisé dans la suite des études.**

L'opération a fait l'objet d'une première étude paysagère. Elle relève des effets potentiels de l'opération sur les vues lointaines et les horizons dégagés du paysage de champs ouverts, ponctué de villages et de bosquets, qui constitue l'identité du territoire.

Ces enjeux sont **pris en compte dans la conception de la future infrastructure** : en particulier les remblais nécessaires à l'implantation du contournement de Froidmont-Cohartille devront **s'intégrer harmonieusement dans le relief peu marqué existant.**

L'élargissement de la RN2 sur place pourra conduire à **supprimer quelques haies ou arbres présents le long de la route actuelle. Des replantations seront à prévoir.**

C'EST-À-DIRE ?

MONUMENT HISTORIQUE

Immeuble (bâti ou non bâti : parc, jardin, grotte...) ou objet mobilier recevant un statut juridique particulier destiné à le protéger pour son intérêt historique, artistique, architectural, technique ou scientifique afin qu'il soit conservé, restauré et mis en valeur.

SITE INSCRIT, SITE CLASSÉ

Un site inscrit est un espace naturel ou bâti qui nécessite d'être conservé. Un site classé est un site dont la qualité appelle la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave.

ZONES DE PRÉSUMPTION DE PRESCRIPTION ARCHÉOLOGIQUE

Créées par la loi du 1^{er} août 2003 relative à l'archéologie préventive, les zones de présomption de prescription archéologique permettent d'alerter les aménageurs sur les zones archéologiques sensibles du territoire, et qui sont présumées faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive en cas de travaux d'aménagement.

REMBLAI ET DÉBLAI

Un remblai est un ouvrage de matériaux rapportés, se situant au-dessus du terrain naturel (il peut donc avoir un impact visuel). À l'inverse un déblai est situé en dessous du terrain naturel.



Le paysage le long de la RN2 : vue depuis le nord de Froidmont-Cohartille sur les cultures, les bosquets, la végétation le long de la Souche et le bourg.

© DREAL Hauts-de-France.

2.2.2. Les principaux enjeux pour le milieu naturel

DES ENJEUX LIÉS À L'EAU

La zone d'étude présente un réseau hydrographique dense avec la présence de plusieurs cours d'eau : ruisseau des Barentons, mas de Chantrud, rivières la Serre, le Vilpion et la Souche.

Elle est exposée à des risques d'inondation liés au débordement de ces cours d'eau et à des risques de remontée de nappe phréatique. Elle traverse, au niveau du contournement de Froidmont-Cohartille, la zone rouge du plan de prévention du risque inondation (PPRI) « Vallée de la Serre et du Vilpion entre Versigny et Rouvroy-sur-Serre ».

L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

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.

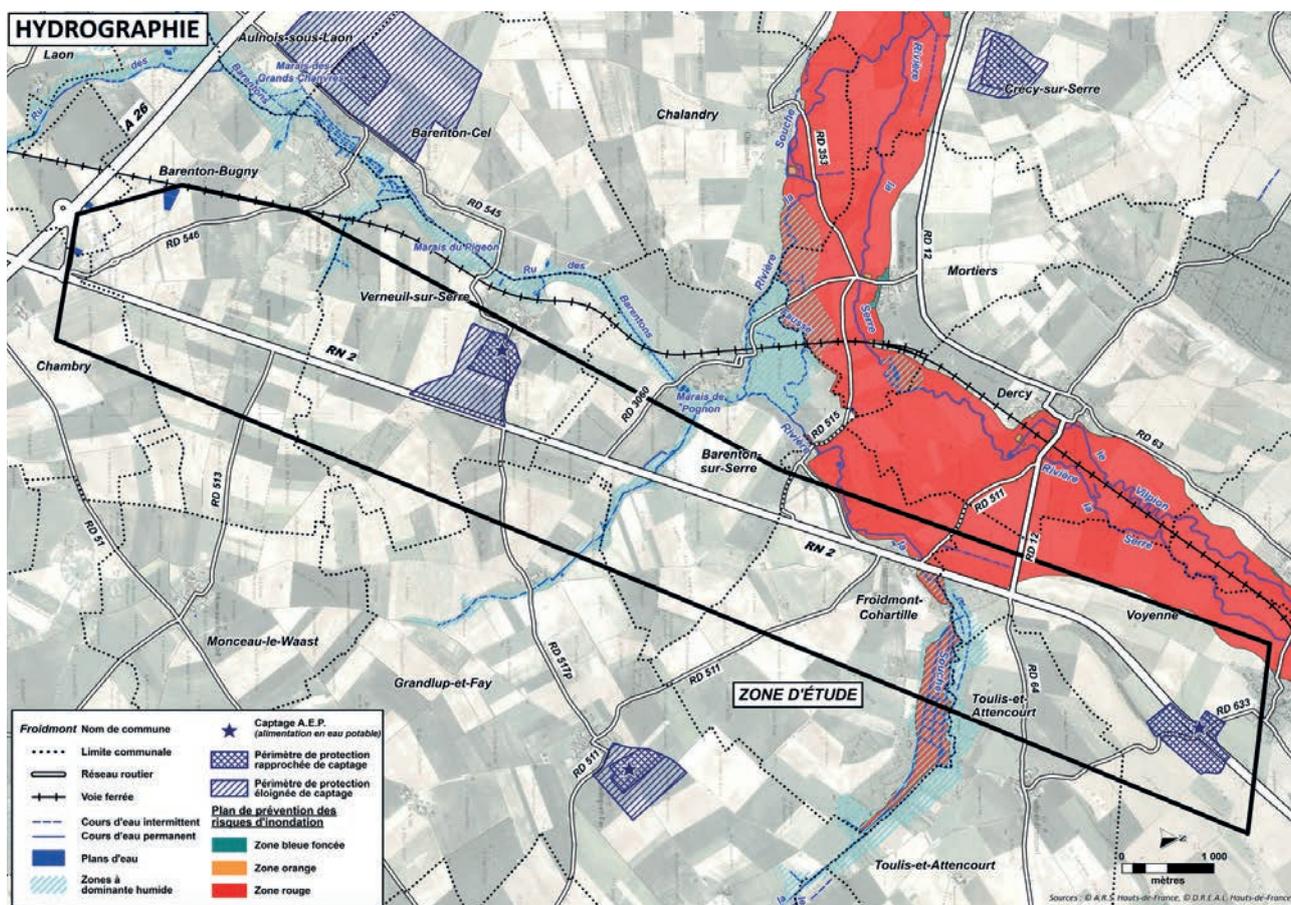
ZONE ROUGE DU PPRI

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.

LES PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES

Le PPRI autorise les travaux de construction ou d'aménagement d'infrastructure 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.



La zone d'étude compte également des périmètres de protection rapprochée et éloignée de captages d'alimentation en eau potable, à Verneuil-sur-Serre et à Voyenne.

Des mesures relatives à la qualité des eaux seront à prévoir, en particulier un système d'infiltration et d'assainissement étanche si les travaux touchent aux périmètres de protection des captages.

DES ZONES DE PROTECTION ET D'INVENTAIRE

Les aménagements prévus dans l'opération pourront se trouver proches ou concerner directement des **zonages de protection et d'inventaire du patrimoine naturel**.

Il s'agit, du sud au nord (*voir carte page suivante*) :

- de la forêt communale de Verneuil-sur-Serre ;
- du marais de Pagnon, Espace naturel sensible (ENS), et de la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Vallée des Barentons » qui lui est associée – plusieurs espèces floristiques remarquables (notamment l'hydrocotyle commune, le pigamon jaune ou le séneçon des marais) sont présentes dans la ZNIEFF, qui est aussi un lieu de reproduction indispensable pour des rapaces comme le Busard des roseaux et certains passereaux de marais ;
- de la forêt communale de Barenton-sur-Serre ;
- de l'Espace naturel sensible de la Souche.

Ces secteurs à enjeux seront évités autant que possible, sinon des mesures devront être définies pour **éviter les incidences du projet sur la faune et la flore locales**.

Les enjeux spécifiques des forêts communales de Verneuil-sur-Serre et de Barenton-sur-Serre, gérées par l'Office national des forêts et soumises au régime forestier qui permet de préserver la forêt sur le long terme, **seront pris en compte**.

L'opération ne recoupe pas de site Natura 2000 (le plus proche, le site « Marais de la Souche », se trouve à environ 3 kilomètres de la zone d'étude) ni de réserve naturelle.

C'EST-À-DIRE ?

PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES

Le périmètre de protection immédiate correspond au terrain d'implantation du captage et à ses abords.
Le périmètre de protection rapprochée doit protéger efficacement le captage des migrations de substances polluantes.
Le périmètre de protection éloignée correspond à la zone d'alimentation du captage, voire à l'ensemble du bassin versant.

C'EST-À-DIRE ?

ZONE NATURELLE D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type I sont des espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable.

Les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches, offrant des potentialités biologiques importantes.

ESPACE NATUREL SENSIBLE (ENS)

Dispositif de protection foncière défini par le code de l'urbanisme et mis en œuvre par les Départements pour protéger un patrimoine naturel, paysager ou géologique de qualité.

NATURA 2000

Réseau européen de sites naturels ou semi-naturels institué par les directives européennes Oiseaux et Habitats adoptées respectivement en 1979 et 1992. Il est un cadre commun d'intervention en faveur de la préservation des espèces et des milieux naturels.



De gauche à droite : hydrocotyle commune, pigamon jaune et séneçon des marais.

DES ZONES HUMIDES ET DES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES

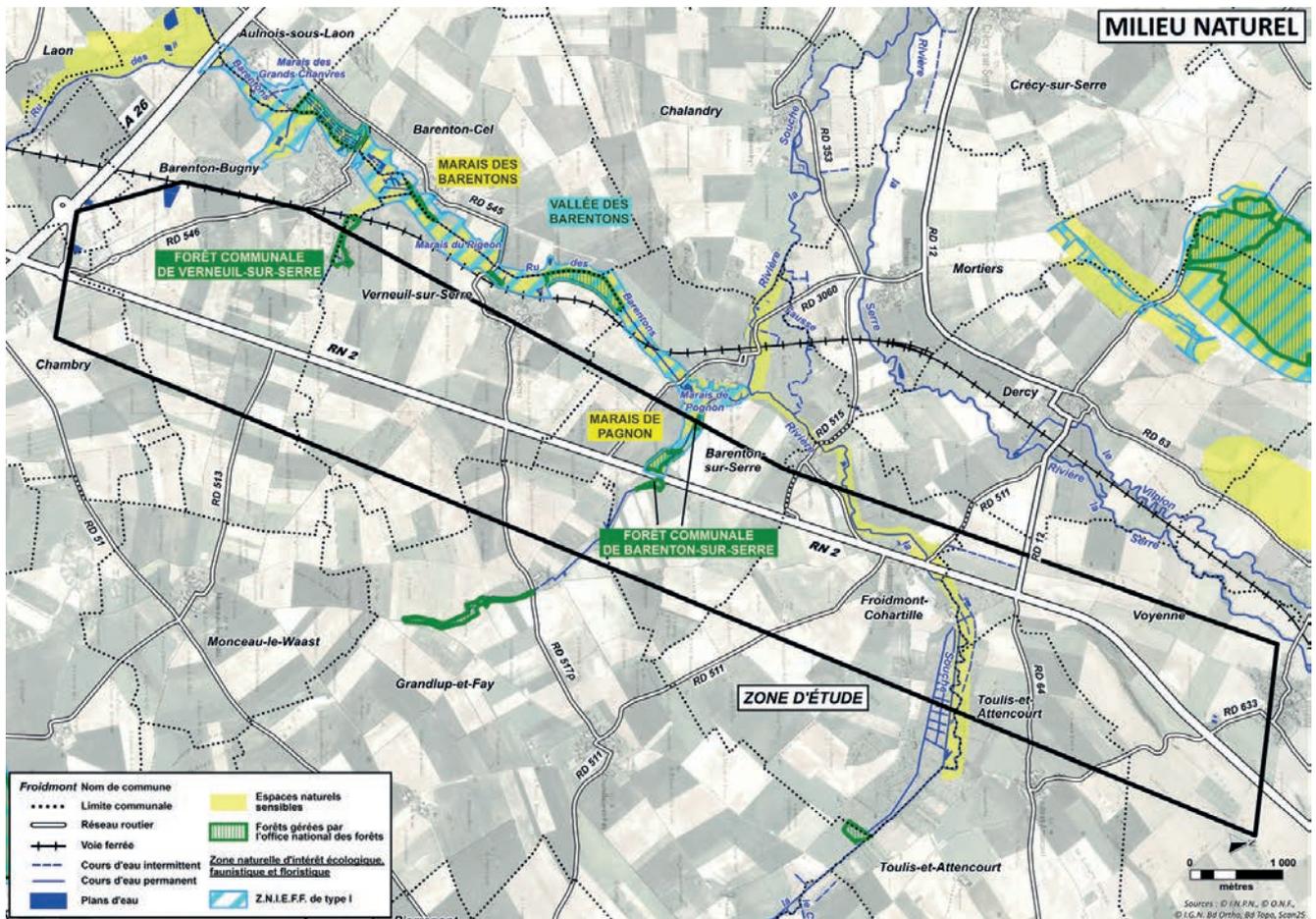
Des zones humides, liées aux cours d'eau et à leurs débordements, sont présentes dans la zone d'étude. Ces zones sont composées de boisements, de prairies et de terres cultivables.

La zone rouge du PPRI (voir carte de l'hydrographie en page 22) est particulièrement concernée.

Il sera nécessaire d'éviter ces milieux sensibles autant que possible ou de les compenser de manière à conserver au maximum leurs fonctionnalités.

LA PROTECTION DES ZONES HUMIDES

La loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux stipule que « la préservation et la gestion durable des zones humides sont d'intérêt général ». Quelle que soit leur taille, les zones humides ont une valeur patrimoniale, au regard de la biodiversité, des paysages et des milieux naturels, et/ou hydrologique, notamment pour la régulation des débits et la diminution de la pollution des eaux. Ces fonctions fondamentales imposent de stopper la régression des zones humides, voire de les réhabiliter.



DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À PRÉSERVER

Des réservoirs de biodiversité de la trame bleue ainsi que des corridors écologiques sont recensés sur le territoire, liés aux cours d'eau du mas de Chantrud et de la Souche.

L'opération contribuera à augmenter la fragmentation des milieux naturels et aura notamment un effet barrière au passage de la faune. La poursuite des études **devra permettre de réduire ces impacts, en particulier par des aménagements permettant la continuité des déplacements des animaux (notamment des passages pour la petite faune).**



La Souche près de Cohartille.

© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.



Exemple de passage pour la petite faune sous la RN2 à Vaumoise (Oise).

© DREAL Hauts-de-France.

C'EST-À-DIRE ?

RÉSERVOIR DE BIODIVERSITÉ

Territoire doté d'une biodiversité particulièrement riche, dans lequel les espèces trouvent des conditions favorables pour se développer, se disperser et coloniser d'autres territoires.

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

Couloir naturel permettant aux espèces de se déplacer de manière continue, dans des territoires fragmentés ou séparés par l'homme.

TRAME VERTE ET BLEUE

Elle a pour objectif de maintenir et de reconstituer sur le territoire national un réseau continu (continuités écologiques) permettant aux espèces de circuler, de s'alimenter, se reproduire, se reposer, et ainsi favoriser le maintien de la biodiversité.

LA PRÉSENCE D'ESPÈCES PROTÉGÉES

Une première analyse bibliographique de la faune et de la flore présentes dans le marais des Barentons et le marais de Pagnon avait été réalisée dans les études amont sur le contournement de Froidmont-Cohartille. Elle avait recensé la présence d'une flore et d'une faune intéressantes, dont des espèces protégées :

- des oiseaux, en particulier : martin-pêcheur d'Europe, bondré apivore, pie-grièche écorcheur, milan noir ;
- des amphibiens : crapaud commun, triton alpestre, triton ponctué, grenouille verte, grenouille rousse ;
- des chauve-souris : sérotine commune, murin de Daubenton, murin de Natterer, pipistrelle commune, oreillard gris ;
- des mammifères terrestres comme le campagnol amphibie, le hérisson d'Europe et l'écureuil roux.

Une espèce notable du Laonnois est l'œdicnème criard, un petit échassier, que l'on trouve de façon diffuse dans les carrières au bord de la RN2 et dans les dépôts de betteraves. Des couples nichent tous les ans dans le secteur de l'opération. L'œdicnème criard et ses habitats de reproduction sont protégés par arrêté national et l'espèce est inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux de l'union européenne.

Le bassin de la Souche accueille brochets, lottes (quasiment disparues du bassin Seine-Normandie), loches de rivière et anguilles.

Le principal enjeu pour les cours d'eau concerne les eaux de ruissellement de la chaussée de la route nationale. La Souche et le ruisseau des Barentons sont de catégorie piscicole 2 (groupe dominant de poissons blancs), le mas de Chantrud est de catégorie 1 (groupe dominant de salmonidés – c'est-à-dire une « rivière à truites »).

C'EST-À-DIRE ?

DIRECTIVE OISEAUX DE L'UNION EUROPÉENNE

La directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009, dite « directive oiseaux », prise par l'Union européenne, vise à la conservation de tous les oiseaux sauvages dans l'Union en fixant des règles pour leur protection, leur conservation, leur gestion et leur régulation. La directive s'applique aux oiseaux, à leurs œufs, à leurs nids et à leurs habitats.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, prévu dans l'opération, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation de ces espèces.

Cette première analyse bibliographique a été complétée par des inventaires de terrain réalisés aux différentes saisons en 2024 et 2025 – ils se termineront fin 2025. Ces inventaires ont permis d'observer, et donc de confirmer la présence dans la zone d'étude :

- d'une espèce protégée de libellule, l'agrion de Mercure, observée de part et d'autre de la Souche – la reproduction de cette espèce est certaine dans l'aire d'étude ;
- de la pie-grièche écorcheur, espèce quasi menacée au niveau national et régional ;
- de différents autres oiseaux : alouette des champs, bouscarie de cetti, bruant jaune, chardonneret élégant, fauvette des jardins, hirondelle rustique, linotte mélodieuse, moineau domestique, perdrix grise, rossignol philomène, bruant proyer, faucon crécerelle et tarier pâle ;
- de plusieurs espèces de chauve-souris, dont l'analyse est encore en cours.

La finalisation des inventaires permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et de la flore présentes et de définir les impacts et les mesures à mettre en œuvre.



© Gilles San Martin/Commons ; Sébastien Faillon/Commons.

De gauche à droite : agrion de Mercure, pie grièche écorcheur et brochet.

2.3.

Les objectifs de l'aménagement

De manière à répondre aux enjeux et aux besoins du territoire, les objectifs de l'opération sont formulés de la manière suivante :

- **sécuriser les déplacements des usagers sur la RN2** : la mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire existant au sud de Marle, comprenant le contournement de Froidmont-Cohartille, avec la mise en place d'un terre-plein central et d'une vitesse limite autorisée de 110 km/h, contribue à améliorer les conditions de déplacements (sécurité, lisibilité, confort) sur un peu plus de 16 kilomètres de la RN2, tout en maintenant un bon niveau de desserte locale. L'itinéraire de substitution permet également de sécuriser les déplacements des engins et convois agricoles, des deux-roues motorisés légers et des vélos;
- **améliorer le cadre de vie des riverains** : le contournement du bourg de Froidmont détourne le trafic routier et ainsi limite les nuisances pour les riverains. En apaisant la circulation dans le bourg, l'opération offre à la commune des opportunités pour des projets et aménagements locaux. Le fuseau long Est permet d'éloigner le contournement des zones urbanisées de Froidmont et de Cohartille ;
- **moderniser l'infrastructure par une mise aux normes environnementales**. Ainsi, sont compris dans l'opération la mise à niveau des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière (collecte et traitement des eaux de ruissellement de la chaussée), des aménagements pour protéger les riverains du bruit si nécessaire, suivant la réglementation sur le bruit, et la création si nécessaire de passages pour la faune de part et d'autre de la route nationale.

L'opération intègre dès sa conception les différents enjeux : pour l'activité agricole, pour les autres activités économiques, pour le cadre de vie des habitants et pour les milieux naturels.

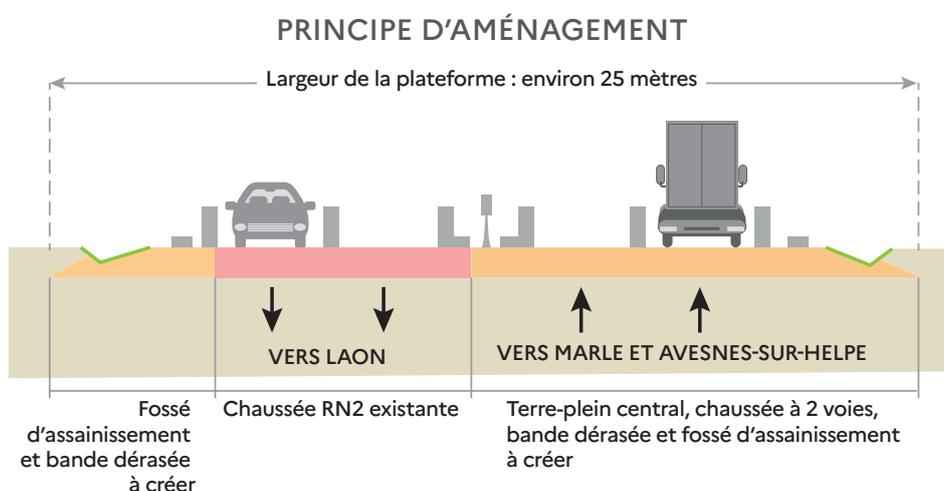
3. LES AMÉNAGEMENTS ÉTUDIÉS

3.1. La partie sud et la partie nord de la section

3.1.1. Le choix d'aménager la RN2 « sur place », les solutions approfondies et les hectares concernés

Le parti pris dans le projet est celui d'une **réutilisation maximale de l'infrastructure existante**.

Dans le cadre de la démarche éviter-réduire-compenser (ERC), le choix a été fait de privilégier un élargissement de la RN2 « sur place » en réutilisant la chaussée existante pour les deux voies vers Laon, comme le montre la coupe ci-dessous.



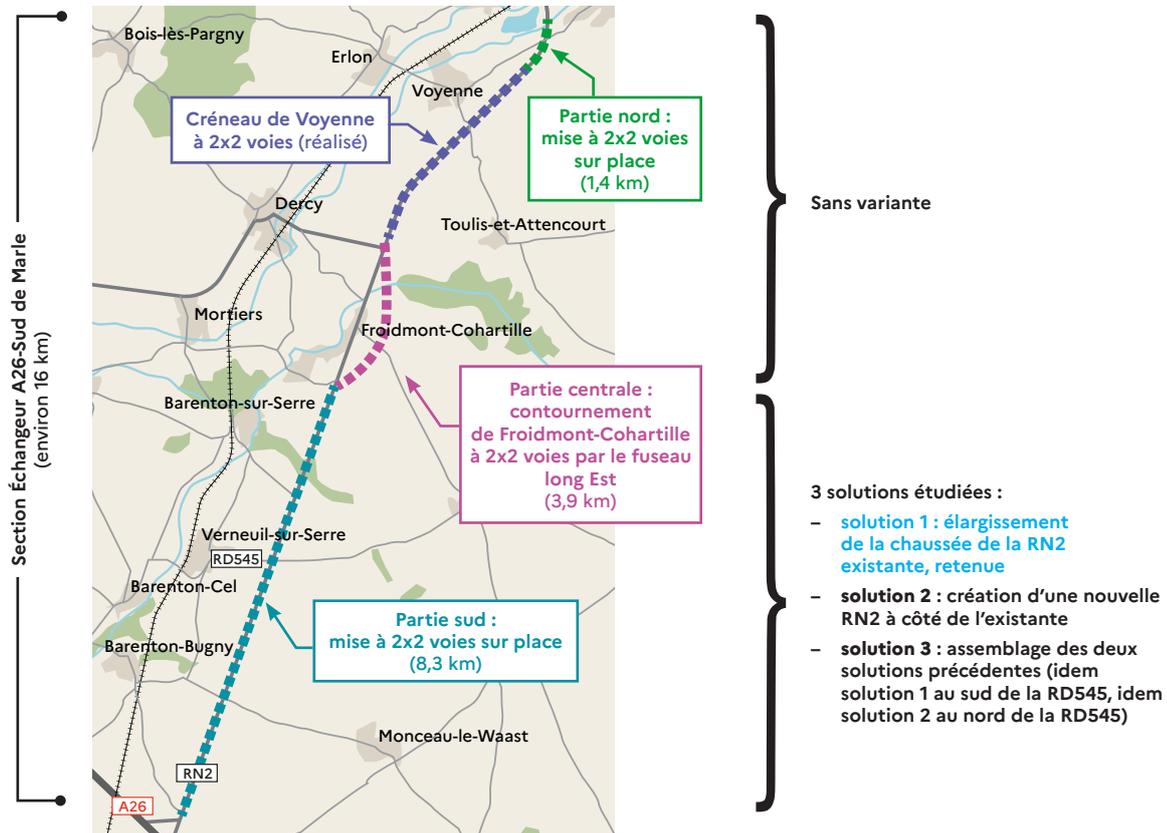
Toutefois, afin de disposer d'une vision complète des possibilités d'aménagement, les études préliminaires sur la partie sud de la section (soit entre l'échangeur de l'A26 et le futur giratoire sud du contournement de Froidmont-Cohartille) ont approfondi et comparé trois solutions :

- solution 1 : la mise à 2x2 voies par élargissement de la RN2 existante et la création d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et non motorisés (engins agricoles, deux-roues motorisés légers, vélos...) à l'ouest de la RN2 via la voirie locale requalifiée, **qui est la solution privilégiée et présentée aujourd'hui à la concertation** ;
- solution 2 : la création d'une RN2 à 2x2 voies à côté de la RN2 existante, cette dernière étant transformée en itinéraire de substitution ;
- solution 3 : un assemblage des deux solutions précédentes avec :
 - de l'échangeur avec l'A26 à la RD545 (vers Verneuil-sur-Serre), la mise à 2x2 voies par élargissement de la RN2 existante et un itinéraire de substitution à l'ouest via la voirie locale requalifiée ;
 - de la RD545 au giratoire sud de Froidmont-Cohartille, une RN2 à 2x2 voies créée à côté de la RN2 existante, cette dernière étant transformée en itinéraire de substitution.

La solution consistant en la création d'une RN2 à 2x2 voies à côté de la RN2 existante **conduit à augmenter significativement la consommation de terres agricoles**. La solution consistant en un assemblage des deux premières solutions **ne présente pas de plus-value significative en termes de déplacements et de réduction des emprises**. Ces deux solutions sont également **plus coûteuses que la première solution**.

La partie nord n'a pas fait l'objet de variante, dans la mesure où la mise à 2x2 voies est prévue en prolongeant la configuration du créneau de Voyerne.

SITUATION DES SOLUTIONS ÉTUDIÉES



| | Partie Sud : de l'échangeur de l'A26 au giratoire sud du contournement de Froidmont-Cohartille | | | Partie Nord : du giratoire nord de Froidmont-Cohartille au giratoire sud de Marle |
|---|--|--|--|---|
| Principe d'aménagement | Solution 1 : élargissement de la chaussée de la RN2 existante, retenue | Solution 2 : création d'une nouvelle RN2 à côté de l'existante | Solution 3 : assemblage des deux solutions précédentes | Élargissement de la chaussée de la RN2 existante |
| Linéaire de RN2 aménagé | 8,3 km | 8,3 km | 8,3 km | 1,4 km |
| Largeur de la plateforme routière | Env. 25 m | Env. 34 m | Env. 25 m sur 5,1 km ; env. 34 m sur 3,2 km | Env. 25 m |
| Linéaire d'itinéraire de substitution | 11 km | 8 km | 6,5 km | 6,3 km |
| Estimation hectares nécessaires | 16 hectares (élargissement de la RN2, itinéraire de substitution et bassins d'assainissement) | 25 hectares | 17 hectares | 1 hectare (élargissement de la RN2 et itinéraire de substitution) |
| Coût estimé (en millions d'euros toutes taxes comprises, incluant l'itinéraire de substitution) | 58 M€ | 67 M€ | 61 M€ | Coût compris dans l'estimation des solutions 1, 2 et 3 |

3.1.2. La description des aménagements et de leurs effets ou impacts

UN ÉLARGISSEMENT DE LA RN2 À L'EST DE LA CHAUSSÉE EXISTANTE

Description

La mise à 2x2 voies est prévue par élargissement de la RN2 à l'est de la chaussée existante.

L'élargissement comprend (voir schéma du principe d'aménagement en page 28) :

- deux voies supplémentaires à l'Est, dans le sens de circulation vers Marle et Avesnes-sur-Helpe;
- un terre-plein central qui empêche les collisions frontales et contribue, avec la suppression des accès directs à la RN2, à la sécurité des déplacements ;
- sur chaque côté, une bande dérasée et un fossé destiné au recueil des eaux de ruissellement de la chaussée.

C'EST-À-DIRE ?

BANDE DÉRASÉE

Partie de l'accotement d'une route, située directement au contact des voies de circulation, stabilisée pour permettre l'arrêt d'un véhicule (arrêt d'urgence notamment) et faciliter l'entretien de la chaussée et de ses dépendances.

La vitesse limite autorisée sera de 110 km/h (sauf en approche des giratoires), conformément au statut de route express.



© DREAL Hauts-de-France.

Principaux effets ou impacts

L'élargissement du côté Est est privilégié afin d'éviter l'impact direct sur les deux seules habitations riveraines de la RN2 actuelle, aux lieux-dits La Maison Blanche et Pont Pagnon, qui se trouvent sur la rive Ouest de la route nationale.

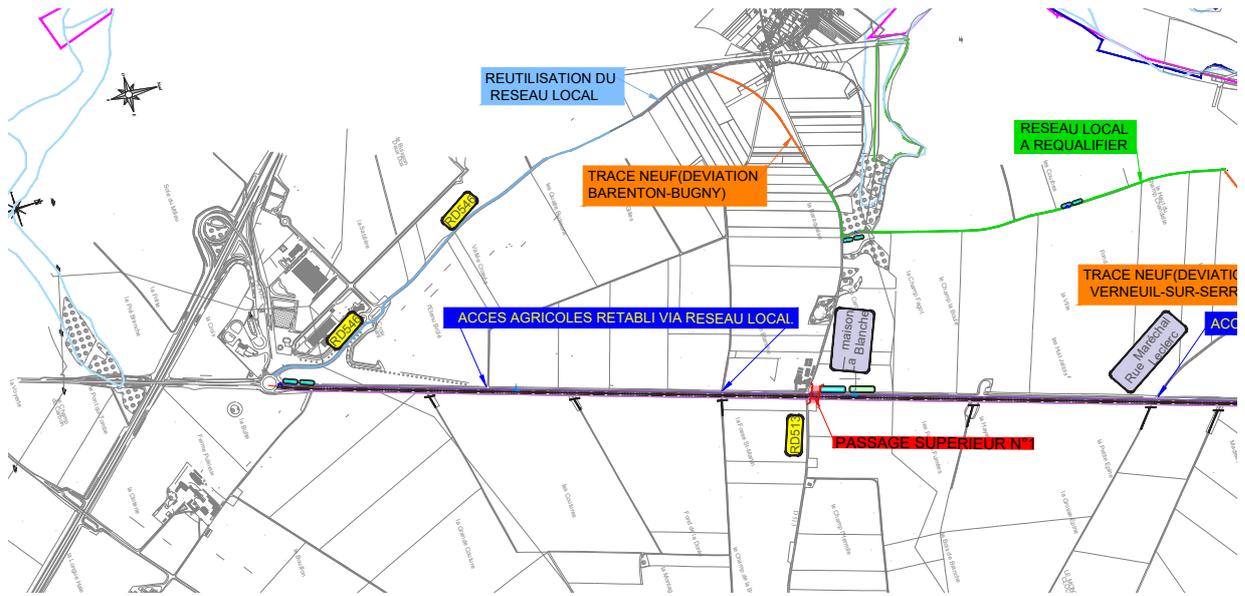
Néanmoins, ces habitations continueront d'être exposées au trafic routier. **Leur situation vis-à-vis du bruit de la route nationale élargie et de la qualité de l'air sera analysée plus précisément dans la suite des études. Leurs accès seront également modifiés** avec l'opération.



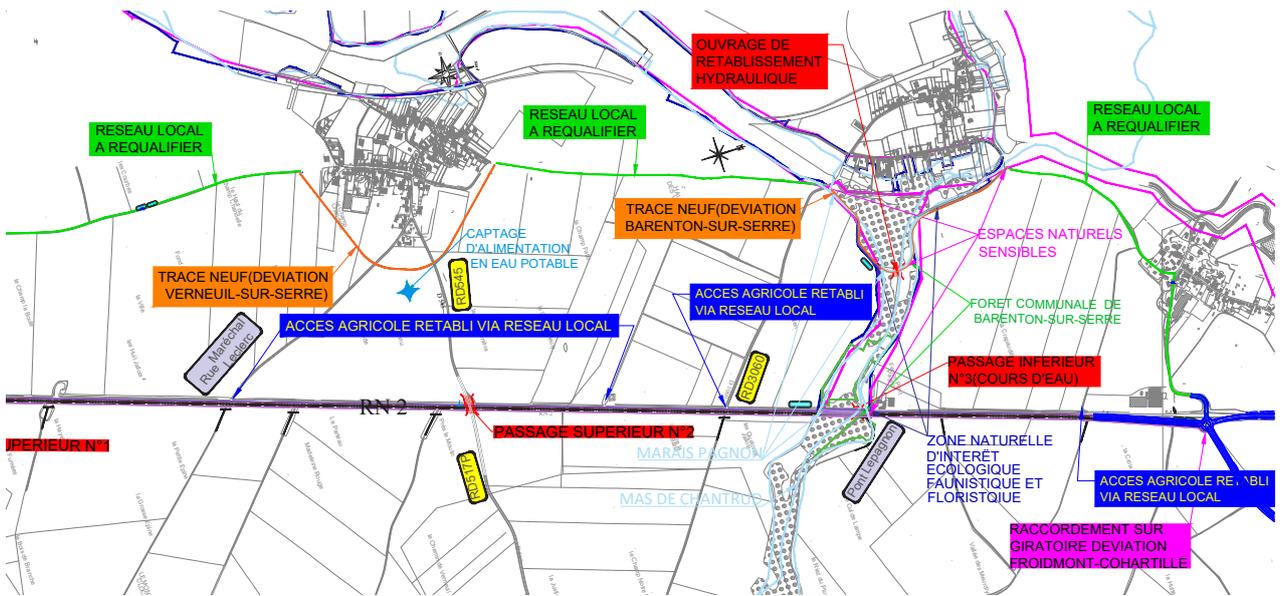
Les habitations de La Maison Blanche (à gauche) et de Pont Pagnon (à droite).

© GoogleMap.

CARTE DE LA PARTIE SUD

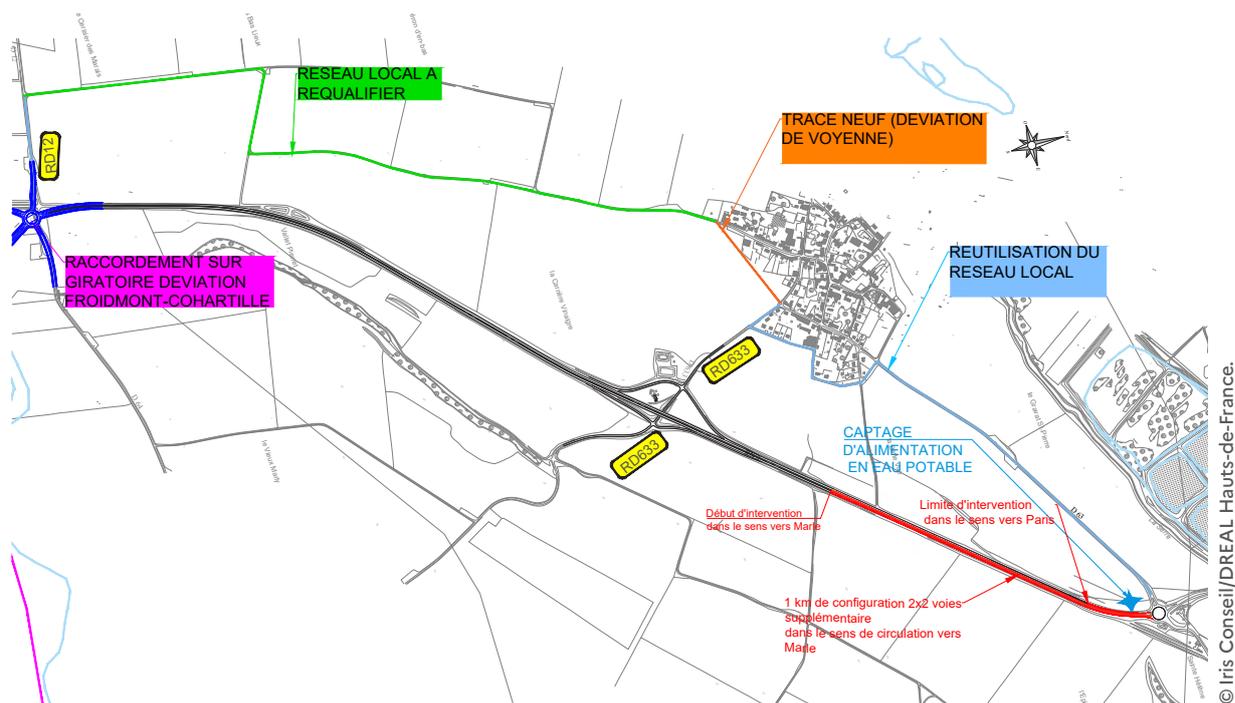


© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.



© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.

CARTE DE LA PARTIE NORD



L'élargissement de la RN2 conduira à la mise en impasse de plusieurs accès agricoles situés à l'Est de l'infrastructure dans la partie sud de la section – aucun accès agricole n'est concerné dans la partie nord de la section. **Ces accès seront systématiquement rétablis.** Les besoins de rétablissements agricoles seront définis en concertation avec les agriculteurs ; ils pourront aboutir à l'aménagement de nouveaux chemins agricoles connectés au réseau local.

L'élargissement de la RN2 optimise la réutilisation de la chaussée mais il **consommara des surfaces agricoles** : pour mémoire, il s'agira de **17 hectares, répartis entre 16 hectares nécessaires pour la partie sud de l'opération et 1 hectare nécessaire pour la partie nord.** Il sera possible de mettre en œuvre des aménagements fonciers, agricoles et forestiers (remembrements), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire.

Des enjeux pour les milieux naturels seront à prendre en compte (voir 2.2. et carte du milieu naturel en page 24). En particulier, la RN2 actuelle :

- longe les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable de Verneuil-sur-Serre et de Voyenne ;
- traverse, au Pont Pagnon, le cours d'eau du mas de Chantrud, le marais Pagnon (Espace naturel sensible), la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Vallée des Barentons » associée, ainsi que la forêt communale de Barenton-sur-Serre.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, intégré dans l'opération, contribuera à **améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.**

L'élargissement de la RN2 aura **peu d'effet sur le paysage** : il s'intégrera, sans le modifier, au relief de terrain existant, préservant ainsi les vues lointaines sur la plaine agricole et les repères qui la ponctuent, tels que le Mont-Saint-Aubin, la butte de Laon ou la citadelle de Marle.

Des **bosquets, haies ou arbres seront replantés** dans le cas de pertes dues aux aménagements routiers.

LES ÉCHANGES AVEC LES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Description

Le projet prévoit aujourd'hui un rétablissement des deux routes départementales traversées, à savoir la RD513 (vers Monceau-le-Waast) au lieu-dit La Maison Blanche et les RD545 (vers Verneuil-sur-Serre) et RD517P (vers Grandlup-et-Fay), par des ponts (ou passages supérieurs) par-dessus la RN2 à 2x2 voies. Ces franchissements seront sans échange avec la voie express.

Ce rétablissement par des ponts est privilégié afin de :

- réduire les surfaces nécessaires par rapport à un carrefour giratoire ou un échangeur ;
- permettre de maintenir une vitesse de circulation homogène sur la majeure partie de la route nationale à 2x2 voies.



Exemple de rétablissement en passage supérieur : la RD633 passant sur la RN2 au sud de Voenne.

© DREAL Hauts-de-France.

Principaux effets ou impacts

De ce fait, dans la partie sud de la section, les échanges avec la RN2 aménagée à 2x2 voies se feront via les giratoires d'extrémité.

La future voie express entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle sera ainsi accessible, du sud au nord, en cinq points :

- le giratoire existant donnant accès à l'échangeur de l'A26 et à la RD546 vers Barenton-Bugny ;
- le giratoire à créer au sud du contournement de Froidmont-Cohartille (connexion avec la RD515 vers Cohartille et Mortiers) ;
- le giratoire existant au nord de Froidmont-Cohartille qui permet la connexion avec la RD12 vers Dercy et la RD64 vers Toulis-et-Attencourt ;
- l'échangeur existant entre la RN2 et la RD633 vers Voenne et vers Toulis-et-Attencourt ;
- le giratoire existant au sud de Marle (connexion à la RD63 vers Voenne et vers Marle).

Cela représente un point d'échange tous les 3,4 km en moyenne, permettant d'assurer la desserte fine du territoire.

Les accès directs à la RN2 tels qu'ils existent aujourd'hui seront supprimés avec l'opération : la traversée de la future voie express ne sera possible que par ces cinq points.

Le rétablissement de la RD513 représente un enjeu particulier pour le bâti du lieu-dit La Maison Blanche : il est proposé de redresser l'axe de la RD513 afin d'éloigner de quelques dizaines de mètres vers le nord le pont routier qui permettra à la route départementale de franchir la RN2, ce qui évitera tout impact sur la ferme.

LE FRANCHISSEMENT DU MAS DE CHANTRUD

Description

Le cours d'eau du mas de Chantrud est franchi par la RN2 aujourd'hui au moyen d'un ouvrage en maçonnerie.

Pour préserver la continuité de l'écoulement du cours d'eau, cet ouvrage devra être repris et allongé afin de s'adapter à la largeur de la future plateforme de la voie express, par exemple par un pont-cadre.

Principaux effets ou impacts

Cet ouvrage pourra également constituer un point de passage pour la petite faune.



Exemple de pont-cadre.

© DREAL Hauts-de-France.

UN ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION A L'OUEST, VIA LA VOIRIE LOCALE REQUALIFIÉE

Description

L'itinéraire de substitution permettra la circulation des engins agricoles qui ne seront pas autorisés sur la route express. Il sera utilisable par les autres véhicules (cyclomoteurs par exemple) et par les modes actifs (marche à pied, vélo).

Cet itinéraire sera constitué de **véritables routes à double sens**, aménagées en utilisant d'autres routes ou chemins existants, moyennant des remises en état ou des élargissements si nécessaire.

Un itinéraire est d'ores et déjà proposé à ce stade des études **à l'ouest de la RN2 actuelle** (voir cartes des pages 31 et 32). Il est conçu pour éviter de traverser les centre-bourgs et d'allonger trop fortement les parcours :

- dans la partie sud, il est proposé à ce stade via (du sud au nord) :
 - la RD546 en l'état ;
 - des déviations à créer, en tracé neuf, pour éviter les bourgs de Barenton-Bugny, Verneuill-sur-Serre et Barenton-sur-Serre ;
 - entre ces déviations, des voies locales existantes, à requalifier ;
- dans la partie nord, il est proposé à ce stade via (du sud au nord) :
 - la RD12 en l'état ;
 - un chemin agricole existant, à requalifier ;
 - une déviation de Voyenne à créer, en tracé neuf ;
 - puis (en l'état) la rue du Berceau et la rue Montante à Voyenne, avec des aménagements possibles pour faciliter les girations des engins agricoles, et la RD13.

Dans la partie nord, le chemin existant parallèlement à la RN2 à l'Est n'est pas retenu car il obligerait à traverser une partie de la zone urbanisée de Marle pour rejoindre la RN2.

| LONGUEURS DE L'ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION | | |
|--|---------------|---------------|
| LONGUEUR TOTALE | PARTIE SUD | PARTIE NORD |
| | 11 km, dont : | 6,3 km dont : |
| Voies réutilisées en l'état (sans interventions) | 2,4 km | 2,7 km |
| Déviations de bourgs en tracé neuf | 3,2 km | 500 m |
| Voies ou chemins existants à requalifier | 5,4 km | 3,1 km |

Principaux effets ou impacts

À l'instar de l'élargissement de la RN2, l'itinéraire de substitution **consommerá**, pour les déviations de bourgs à créer et pour la requalification de voies ou chemins existants, des **surfaces agricoles**.

Ces dernières seront intégrées dans les futurs aménagements fonciers, agricoles et forestiers (remembrements), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire. La proposition d'itinéraire fera l'objet des échanges de la concertation, en particulier avec la profession agricole.

L'itinéraire de substitution allongera le temps de parcours de quelques minutes pour les engins agricoles.

TEMPS DE TRAJET POUR UN CONVOI AGRICOLE, DE L'ÉCHANGEUR DE L'A26 AU GIRATOIRE SUD DE MARLE



→ Aujourd'hui sur RN2
15,4 km en 23 minutes

→ Demain par l'itinéraire
de substitution
19,9 km en 30 minutes

L'itinéraire de substitution aura des impacts pour les habitations les plus proches, à Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre, Cohartille et Voyenne. La situation de ces habitations vis-à-vis du **bruit et de la qualité de l'air sera analysée plus précisément dans la suite des études**. On peut noter toutefois **que les circulations sur cet itinéraire seront ponctuelles**.

L'itinéraire de substitution permettra de **rétablir les accès aux fermes et habitations des lieux-dits La Maison Blanche et Pont Pagnon**.

Un **ouvrage hydraulique**, de type passage busé ou pont-cadre, sera nécessaire **pour franchir le mas de Chantrud** dans la déviation de Barenton-sur-Serre. Dans cette déviation, les **enjeux environnementaux** concernent, comme c'est le cas pour l'élargissement de la RN2 plus à l'Est, la présence du marais Pagnon (Espace naturel sensible), de la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Vallée des Barentons » associée et de la forêt communale de Barenton-sur-Serre.

L'AMÉLIORATION DE L'ASSAINISSEMENT (MISE AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES)

Description

L'infrastructure et l'itinéraire de substitution **répondront aux normes environnementales** : ils intégreront les aménagements de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée nécessaires (systèmes de drainage, bassins d'assainissements, etc.).

Le principe de ces aménagements est de séparer les eaux de ruissellement de la plateforme routière des eaux des bassins versants naturels :

- les eaux de ruissellement de la plateforme routière sont récupérées dans un réseau séparé. Elles sont soit traitées sur place dans des noues (fossés végétalisés favorisant le dépôt des particules sur lesquels les polluants sont fixés) avant leur infiltration dans le sol, soit dirigées vers des bassins d'assainissement où elles sont traitées avant rejet limité vers le milieu naturel ;
- les eaux des bassins versants naturels sont canalisées le long de la route nationale aménagée vers des exutoires naturels (talweg, cours d'eau, etc.).

Si le système des bassins d'assainissement est retenu, **cinq bassins seront nécessaires sur la section**, tous implantés dans la partie sud (aucun bassin n'est nécessaire dans la partie nord).

Principaux effets ou impacts

Les bassins d'assainissement contribuent également à la **consommation de surfaces agricoles**. Ces surfaces seront intégrées dans les futurs aménagements fonciers, agricoles et forestiers (remembrements), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire.



Bassin d'assainissement réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne.

© DREAL Hauts-de-France.

3.2. La partie centrale de la section (contournement de Froidmont-Cohartille)

3.2.1. L'avancement des études depuis la concertation de 2023

En octobre 2023, l'État a retenu le fuseau long Est pour le contournement de Froidmont-Cohartille en s'appuyant sur le bilan de concertation qui s'était tenue du 5 au 30 juin 2023. Depuis, les études ont été poursuivies **pour préciser le tracé, en tenant compte des attentes exprimées par les habitants.**

Pour mémoire, les participants à la concertation de 2023 s'étaient exprimés, dans leur grande majorité, **en faveur du fuseau long Est, avec les propositions d'évolutions** suivantes :

- la limitation des nuisances pour le lieu-dit « Le Moulin », riverain du futur contournement ;
- le déplacement du giratoire 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 (le contournement passant par-dessus la RD) 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.

Les études préliminaires ont été conduites de 2023 à 2025. Elles ont recherché **le tracé optimum au sein du fuseau long Est** permettant de répondre :

- à l'ensemble des enjeux issus de la concertation de 2023 : **les propositions d'évolutions attendues par les habitants ont été étudiées** ;
- aux **contraintes techniques** de création d'un contournement en voie express à 2x2 voies ;
- à la **démarche éviter-réduire-compenser (ERC)** destinée à limiter les impacts sur les habitations riveraines et sur la zone humide du marais de la Souche ;
- à l'enjeu de **conserver le coût de l'opération** dans l'enveloppe des financements prévus dans le volet mobilité 2023-2027 du Contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2021-2027.

Elles ont également intégré l'étude d'un éventuel franchissement supplémentaire entre les lieux-dits Le Moulin et Luvry et permis d'engager les études environnementales (réalisation de l'étude d'impact).

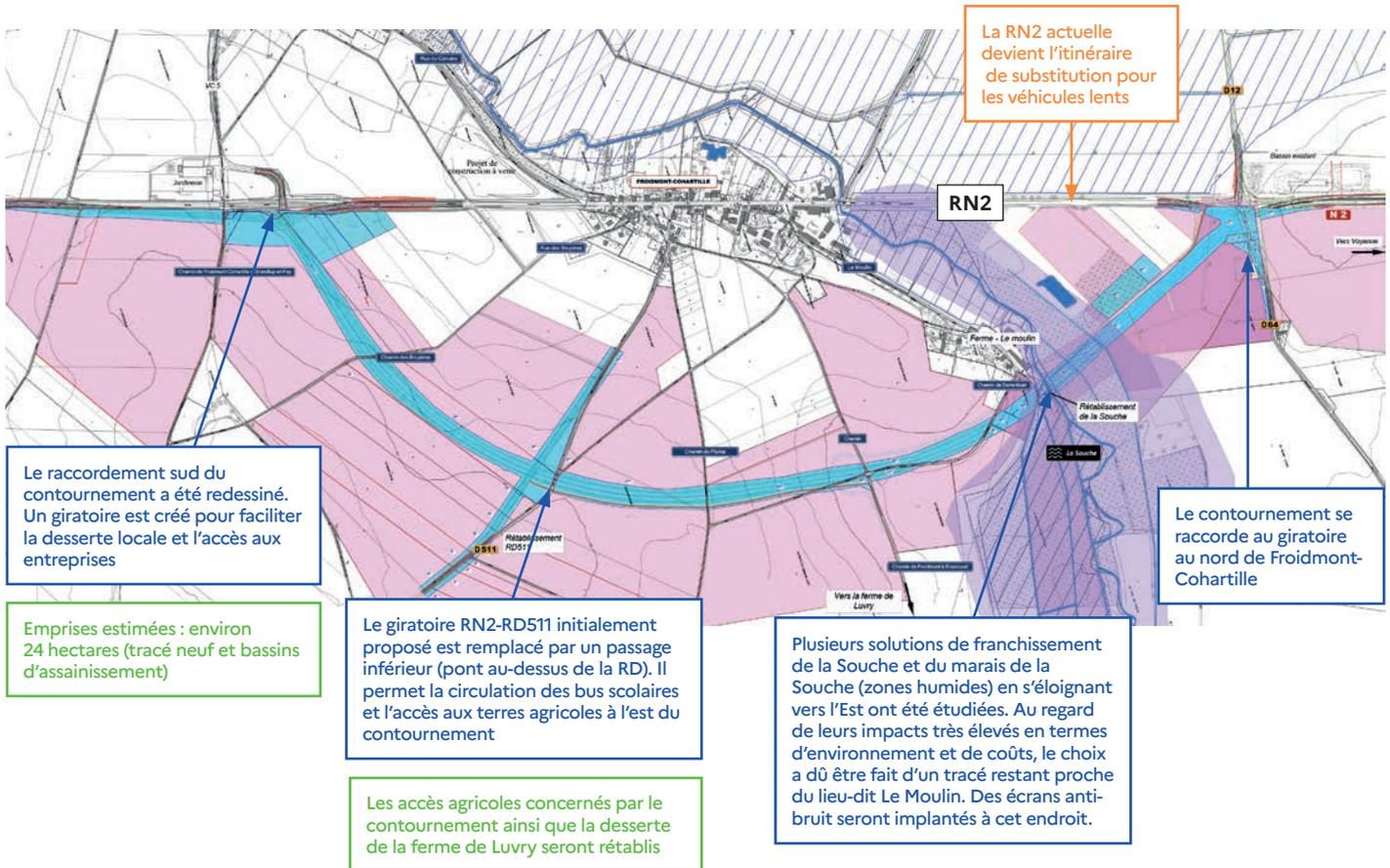


Vue sur la zone d'étude (au premier plan, Cohartille, au deuxième plan, la RN2 et le bourg de Froidmont, au troisième plan, la zone boisée de la Souche).

© DREAL Hauts-de-France.

3.2.2. La description des aménagements et de leurs effets ou impacts

CARTE DE LA PARTIE CENTRALE ET SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS



VUE GÉNÉRALE DU CONTOURNEMENT (PHOTO-RÉALISTE)



© DREAL Hauts-de-France.

LE CONTOURNEMENT DANS SON ENSEMBLE

Description

Le contournement de Froidmont-Cohartille est prévu à **2x2 voies avec une vitesse limite autorisée de 110 km/h** (sauf en approche des giratoires), conformément au statut de route express. Il comprend un terre-plein central qui empêche les collisions frontales et qui contribue, avec l'absence d'accès direct à la route express, à la sécurité des déplacements.

Sa longueur est de 3,9 km.

Il se raccorde à la RN2 :

- **au sud, par un carrefour giratoire** (au lieu d'une bretelle d'accès initialement proposée plus au sud), répondant aux attentes exprimées lors de la concertation ; il facilite la desserte locale et l'accès aux entreprises (jardinerie, entreprise de mécanique industrielle, entreprise de matériel agricole, artisans, etc.) ;
- **au nord, au giratoire existant** au nord de Froidmont-Cohartille.

Le contournement répond, comme les parties sud et nord de la section de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle, **aux normes environnementales** : il intègre les aménagements de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée nécessaires (systèmes de drainage, bassins d'assainissements, etc.). **Deux bassins seraient nécessaires** dans cette partie centrale de l'opération.

Il est proposé que la **RN2 actuelle devienne l'itinéraire de substitution** pour les véhicules lents, dont les engins agricoles, qui ne seront pas autorisés à circuler sur le contournement.

Principaux effets ou impacts

Le contournement et les bassins d'assainissement consommeront des **surfaces agricoles**, de l'ordre de **24 hectares**. Il sera possible de mettre en œuvre des aménagements fonciers, agricoles et forestiers (remembrements), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire.

Le contournement conduira à la mise en impasse de plusieurs accès agricoles. **Ces accès, dont la desserte de la ferme de Luvry, seront systématiquement rétablis**. Les besoins de rétablissements agricoles seront définis en concertation avec les agriculteurs ; ils pourront aboutir à l'aménagement de nouveaux chemins agricoles connectés au réseau local.

Pour mémoire (voir 2.2., carte de l'hydrographie en page 22 et carte du milieu naturel en page 24), **des enjeux pour les milieux naturels seront à prendre en compte**. Principalement, le contournement de Froidmont-Cohartille traverse :

- la zone rouge du Plan de prévention du risque d'inondation ;
- l'Espace naturel sensible de la Souche ;
- la zone boisée, des zones humides et des zones potentiellement humides, un réservoir de biodiversité de la trame bleue et un corridor de déplacement des animaux, liés à la Souche.



Chemin agricole dans la commune de Froidmont-Cohartille.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, intégré dans l'opération, contribuera à **améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau** et participera en conséquence à la **préservation des espèces**.

Le contournement de Froidmont-Cohartille pourrait avoir quelques **effets sur le paysage**, notamment au niveau de l'ouvrage de franchissement de la Souche. Les remblais nécessaires à l'implantation du contournement devront s'**intégrer harmonieusement dans le relief peu marqué existant**.

LE FRANCHISSEMENT DE LA RD511

Description

Il était initialement proposé de connecter le contournement de Froidmont-Cohartille à la RD511 par un carrefour giratoire. Lors de la concertation de 2023, les habitants ont demandé qu'il soit remplacé par un franchissement : la route départementale **sera rétablie par un passage inférieur** (par dessous le futur contournement).

Principaux effets ou impacts

Son gabarit sera **adapté à la circulation des bus scolaires et des engins agricoles**, qui pourront ainsi accéder aux terres situées à l'est du contournement.

LE FRANCHISSEMENT DE LA SOUCHE AU NIVEAU DU LIEU-DIT LE MOULIN

Description

Comme le maître d'ouvrage s'y était engagé dans le bilan de la concertation de 2023, **plusieurs variantes de traversée de la Souche ont été approfondies et comparées**, en recherchant la possibilité d'éloigner le tracé plus à l'Est du lieu-dit Le Moulin.

Ces variantes ont pris en compte :

- les impacts sur le cadre de vie des habitants du lieu-dit (nuisances acoustiques et visuelles) ;
- les contraintes hydrauliques du secteur, notamment la nécessité d'assurer la transparence hydraulique du futur ouvrage (pont routier) permettant au contournement de franchir la Souche ;
- les dispositions constructives spécifiques à mettre en place pour réaliser cet ouvrage de franchissement en raison de la présence de sols tourbeux, à faible capacité de support ;
- les impacts de l'ouvrage de franchissement sur la zone rouge du Plan de prévention du risque d'inondation, les zones humides et la zone boisée liées à la Souche.

C'EST-À-DIRE ?

TRANSPARENCE HYDRAULIQUE

Aptitude que possède un ouvrage (pont...) ou un aménagement à ne pas faire obstacle au mouvement des eaux.

Principaux effets ou impacts

Ces analyses ont montré que la variante la plus proche du lieu-dit Le Moulin (à environ 115 mètres), située dans la zone où l'écoulement de la Souche est le plus étroit (*voir carte ci-après*), demeure la solution la plus pertinente.

En effet, elle présente :

- la surface de remblai en zone humide la plus faible ;
- l'ouvrage le plus court pour franchir la Souche (61 mètres, contre plus de 100 mètres dans les autres variantes), et donc le moins onéreux (environ 7 millions d'euros hors taxes, contre environ 10 et environ 17 millions d'euros hors taxes dans les autres variantes) ;
- une moindre surface impactée, ce qui réduit de fait les incidences sur le milieu naturel et les compensations de zones humides nécessaires.

Il est **d'ores et déjà prévu d'installer un écran acoustique** protégeant du bruit les habitations du lieu-dit Le Moulin.

LES VARIANTES ÉTUDIÉES
AU NIVEAU DU LIEU-DIT LE MOULIN



3.3. Les coûts estimés

Les coûts de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire existant au sud de Marle sont estimés aujourd'hui, toutes taxes comprises (TTC) et aux conditions économiques de 2025, à **98 millions d'euros**.

Ils se répartissent entre :

- 58 millions d'euros TTC pour les parties sud et nord de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle ;
- 40 millions d'euros TTC pour la partie centrale (contournement de Froidmont-Cohartille).

Ces coûts intègrent (hors acquisitions foncières) :

- les aménagements de mise à 2x2 voies de la RN2 et la mise aux normes environnementales ;
- l'aménagement de l'itinéraire de substitution, intégrant également les dernières normes environnementales ;
- des provisions pour les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement, pour les aménagements paysagers et pour les opérations d'archéologie préventive ;
- des provisions pour aléas de chantier.

4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?

4.1.

Le bilan de la concertation

La DREAL Hauts-de-France, maître d'ouvrage, établira à l'issue de la concertation publique un **bilan de la participation et des avis recueillis** auprès des habitants et des acteurs du territoire. Ce bilan sera publié sur le site internet RN2.fr.

Régis GUYOT, garant de la concertation continue sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, établira, selon la mission qui lui est confiée par la Commission nationale du débat public, un **rapport annuel aux dates anniversaires de sa désignation** sur l'opération de mise à 2x2 voies de la RN2 dans la section entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire au sud de Marle.

4.2.

La suite des études

De **nouvelles études, préparatoires à l'enquête publique**, s'engageront après la concertation afin d'approfondir l'ensemble des thématiques techniques, environnementales et socio-économiques de l'opération.

En particulier, **l'étude d'impact** permettra de déterminer les incidences de l'opération sur l'environnement et les **mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser**.

4.3.

Une future enquête publique

L'opération fera l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale.

L'enquête publique permettra d'informer les habitants et les acteurs du territoire sur l'opération précisée et leur donnera une **nouvelle possibilité de faire connaître leurs avis et observations**.

Les procédures permettant d'acquérir les terrains nécessaires à l'opération et les procédures d'aménagement foncier agricole et forestiers (remembrements) interviennent après l'enquête publique, une fois que les autorisations administratives (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale...) sont obtenues.

Le dossier de concertation de la mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle est réalisé par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens.



RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE

SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR
DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE

Rédaction et conception graphique : Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil).
Photo de couverture : DREAL Hauts-de-France.
Impression : Reprocolor.
ISBN : 978-2-11-167096-9



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*