

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

**BILAN DE LA
CONCERTATION
FÉVRIER 2026**



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

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	5
1. LA CONCERTATION SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE.....	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. L'OPÉRATION EN BREF	8
2.1. Le contexte : la décision de l'État sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.....	8
2.2. Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération.....	9
2.2.1. Concernant le milieu humain.....	9
2.2.2. Concernant les milieux naturels	9
2.3. Les objectifs de l'aménagement.....	10
2.4. Les aménagements étudiés.....	10
2.4.1. Le choix d'aménager la RN2 sur place, les solutions approfondies, les surfaces concernées et les coûts	10
2.4.2. Les aménagements de la partie sud : du giratoire existant entre la RN2 et l'échangeur de l'A26 au futur giratoire sud du contournement de Froidmont-Cohartille.....	12
2.4.3. Les aménagements de la partie centrale (contournement de Froidmont-Cohartille).....	13
2.4.4. Les aménagements de la partie nord : du giratoire existant au nord de Froidmont-Cohartille au giratoire existant au sud de Marle	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	18
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	19
3.5. La réunion publique et les permanences	19
3.5.1. La réunion publique	19
3.5.2. Les permanences du maître d'ouvrage	20
3.6. Les modalités de contribution écrite.....	20
3.7. 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	21
4.2.2. La provenance géographique des avis	22
5. SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR RENCONTRES	23
5.1. La réunion publique	23
5.2. Les permanences	24

6.	SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR THÈMES	25
6.1.	Le sujet principal de l'itinéraire de substitution	25
6.1.1.	<i>Des questions sur la typologie de l'itinéraire de substitution</i>	<i>25</i>
6.1.2.	<i>Des inquiétudes sur les effets de l'itinéraire de substitution.....</i>	<i>26</i>
6.1.3.	<i>Des inquiétudes sur les accès à la RN2</i>	<i>29</i>
6.1.4.	<i>Les solutions préconisées</i>	<i>31</i>
6.2.	Quelques expressions sur l'opportunité du projet.....	37
6.3.	Le contournement de Froidmont-Cohartille.....	39
6.3.1.	<i>Les impacts pour l'activité agricole</i>	<i>39</i>
6.3.2.	<i>Les impacts pour les entreprises locales</i>	<i>40</i>
6.3.3.	<i>Les impacts pour les habitants</i>	<i>41</i>
6.4.	Les questions agricoles.....	42
6.5.	La prise en compte de l'environnement.....	44
6.6.	Les avis sur la concertation	46
7.	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION, LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE AU GARANT ET LES SUITES DU PROJET	47
7.1.	Les enseignements de la concertation.....	48
7.1.1.	<i>Une participation active à la concertation</i>	<i>48</i>
7.1.2.	<i>Le sujet principal des itinéraires de substitution</i>	<i>48</i>
7.1.3.	<i>D'autres inquiétudes et attentes concernant les aménagements et les conditions d'insertion du projet</i>	<i>50</i>
7.2.	La décision de l'État sur les suites de l'opération.....	51
7.2.1.	<i>Le choix d'un itinéraire de substitution le long de la RN2, côté Est, les prochaines étapes d'études et la poursuite des échanges.....</i>	<i>51</i>
7.2.2.	<i>La poursuite de l'information sur le projet</i>	<i>53</i>

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

LES PARTENAIRES DU PACTE



PRÉAMBULE

L'opération d'aménagement de la route nationale 2 (RN2) entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle constitue une étape du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Elle a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 10 juin au 4 juillet 2025.

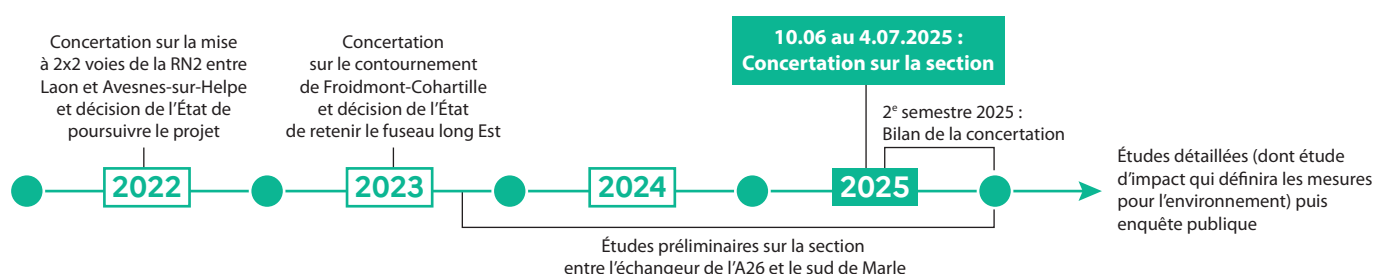
La concertation continue sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe se déroule sous l'égide de M. Régis GUYOT, garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP).

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.

OÙ EN SOMMES-NOUS SUR LA SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE ?



1. - LA CONCERTATION SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE

1.1.

Le cadre de la concertation et le rôle du garant



© DREAL Hauts-de-France

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

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 la mise à 2x2 voies entre la route nationale 2 (RN2) entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle, publié le 11 décembre 2025 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

La concertation préalable de 2022 ayant conclu sur l'opportunité du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la concertation qui s'est déroulée du 10 juin au 4 juillet 2025 a permis :

- de **présenter les enjeux du territoire et les résultats des études préliminaires** conduites 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**.

1.3.

Le territoire de la concertation

La concertation a été 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.

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



SITUATION DE L'OPÉRATION

Légende

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

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

2. - L'OPÉRATION EN BREF

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, maître d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, 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 :

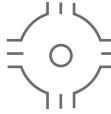
- la sécurisation du contournement de Laon, d'Étouvelles au sud à l'échangeur de l'A26 au nord, par un aménagement sur place à 2x2 voies avec terre-plein central ;
- **l'aménagement en route express à 2x2 voies par élargissement sur place avec terre-plein central entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle ; l'aménagement comprend la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents et non motorisés – cette section est celle concernée par la concertation du 10 juin au 4 juillet 2025 ;**
- 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 par la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe seront contournées, soit, du sud au nord, Froidmont-Cohartille, Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle, La Flamengrie et Larouillies.

L'État a également décidé :

- d'approfondir les premières propositions de 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 (DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 8 NOVEMBRE 2022)

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS
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

L'aménagement de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle devra intégrer les enjeux suivants :

- le **rôle essentiel joué par la RN2 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 source de trafic sur la RN2 : la route nationale est utilisée pour se rendre dans des parcelles et pour s'approvisionner ou apporter les productions dans les coopératives et silos. La route nationale 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 desserte des parcelles et des sièges d'exploitation, d'installations, notamment d'irrigation et de drainage, d'implantation de l'itinéraire de substitution et de rétablissement de voiries et de chemins ; en particulier, des fermes sont 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) ;
- les **enjeux pour l'économie locale** et en particulier pour les zones d'activités, les entreprises, les commerces et les services, dont certains sont situés 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 aménagement et l'ensemble des habitants des communes concernées.

2.2.2. Concernant les milieux naturels

L'aménagement de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle devra intégrer les enjeux suivants, qui seront précisés finement dans la suite des études (à ce stade, un diagnostic a été réalisé) :

- les **enjeux liés à l'eau et le risque inondation**, la zone d'étude se caractérisant par 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), et de la zone rouge du plan de prévention du risque inondation (PPRI) « Vallée de la Serre et du Vilpion entre Versigny et Rouvroy-sur-Serre » au niveau du contournement de Froidmont-Cohartille ;
- la présence de **zones de protection et d'inventaire du patrimoine naturel** : forêts communales de Barenton-sur-Serre et de Verneuil-sur-Serre, Espace naturel sensible du marais Pagnon et Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Vallée des Barentons » qui lui est associée, Espace naturel sensible de la Souche ;
- la présence de **zones humides avérées** et de **zones potentiellement humides** liées aux différents cours d'eau et à leurs débordements ;
- la préservation des **continuités écologiques** liées aux cours d'eau du Mas de Chantrud et de la Souche ;
- la présence d'une **faune** (oiseaux, amphibiens, mammifères) et d'une **flore** intéressantes.

C'EST-À-DIRE ?

ESPACE NATUREL SENSIBLE

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.

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.

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 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.

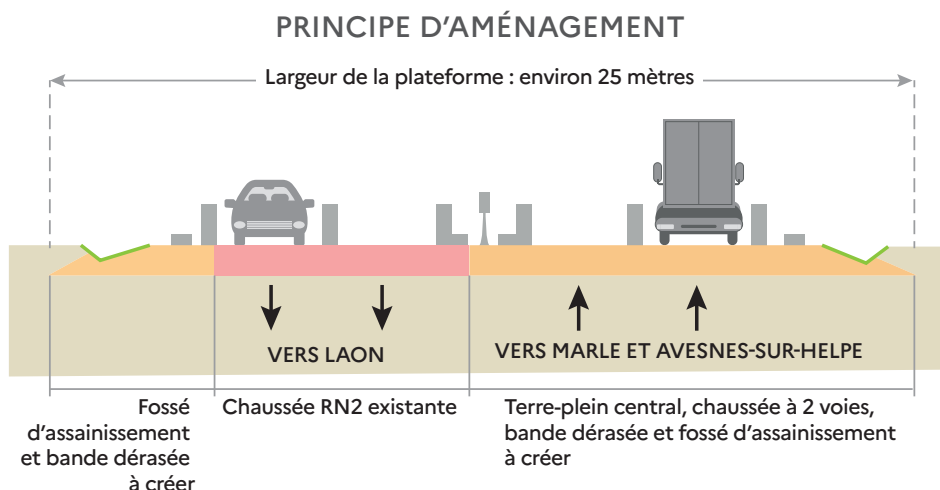
2.4.

Les aménagements étudiés

2.4.1. Le choix d'aménager la RN2 sur place, les solutions approfondies, les surfaces concernées et les coûts

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

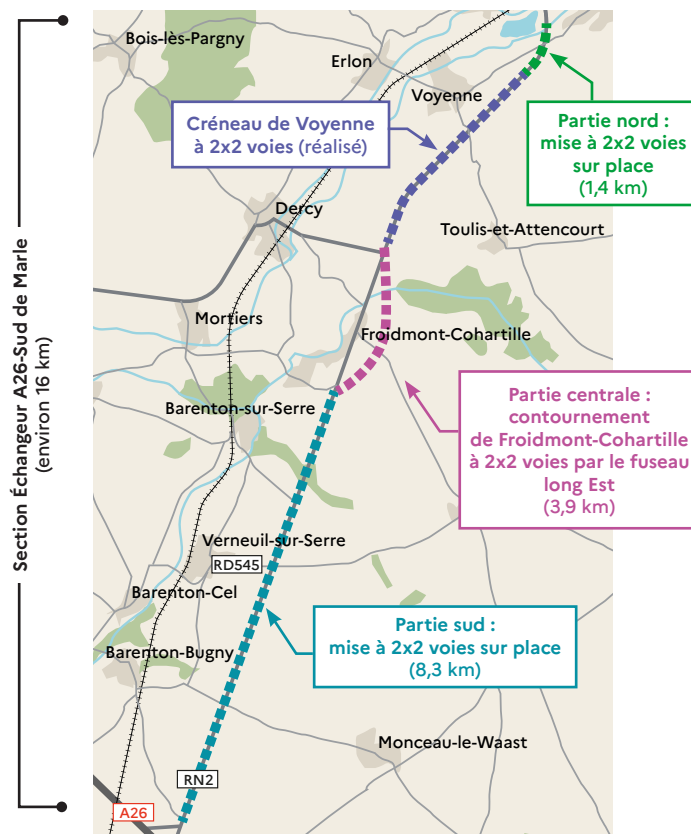
Dans le cadre de la démarche éviter-réduire-compenser (ERC), le choix a été fait de privilégier un élargissement de la RN2 « sur place » **en réutilisant la chaussée existante pour les deux voies vers Laon**, comme le montre cette coupe :



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, vélos...) à l'ouest de la RN2 via la voirie locale requalifiée, a été la solution privilégiée parmi les trois étudiées.

Les deux autres solutions (création d'une RN2 à 2x2 voies à côté de la RN2 existante, cette dernière étant transformée en itinéraire de substitution, et assemblage des deux solutions précédentes) sont en effet plus consommatrices de terres agricoles et plus coûteuses.

LA SITUATION DES AMÉNAGEMENTS



LES KILOMÉTRAGES ET LES SURFACES CONCERNÉES

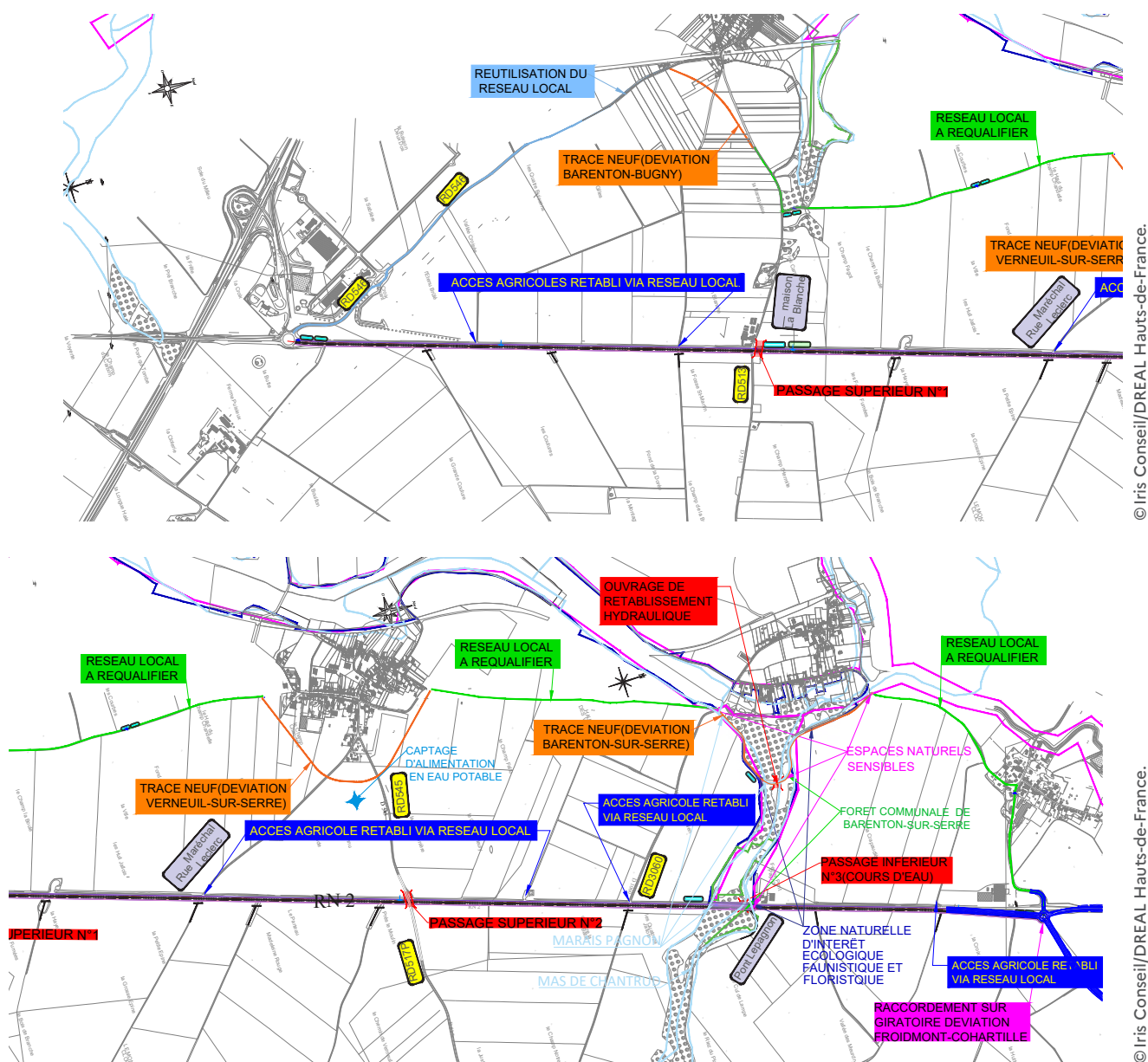
LES LONGUEURS ET SURFACES CONCERNÉES		
	PARTIE SUD	PARTIE NORD
Mise à 2x2 voies de la RN2	8,3 km	1,4 km
Itinéraire de substitution :		
• existant en l'état (sans intervention)	11 km dont : 2,4 km	6,3 km dont : 2,7 km
• en tracé neuf	3,2 km	500 m
• existant à requalifier	5,4 km	3,1 km
TOTAL emprises estimées	16 hectares	1 hectare

Les coûts estimés du projet, toutes taxes comprises aux conditions économiques 2025, sont les suivants :

- 58 millions d'euros pour les parties sud et nord ;
- 40 millions d'euros pour la partie centrale (contournement de Froidmont-Cohartille).

2.4.2. Les aménagements de la partie sud : du giratoire existant entre la RN2 et l'échangeur de l'A26 au futur giratoire sud du contournement de Froidmont-Cohartille

CARTE DE LA PARTIE SUD

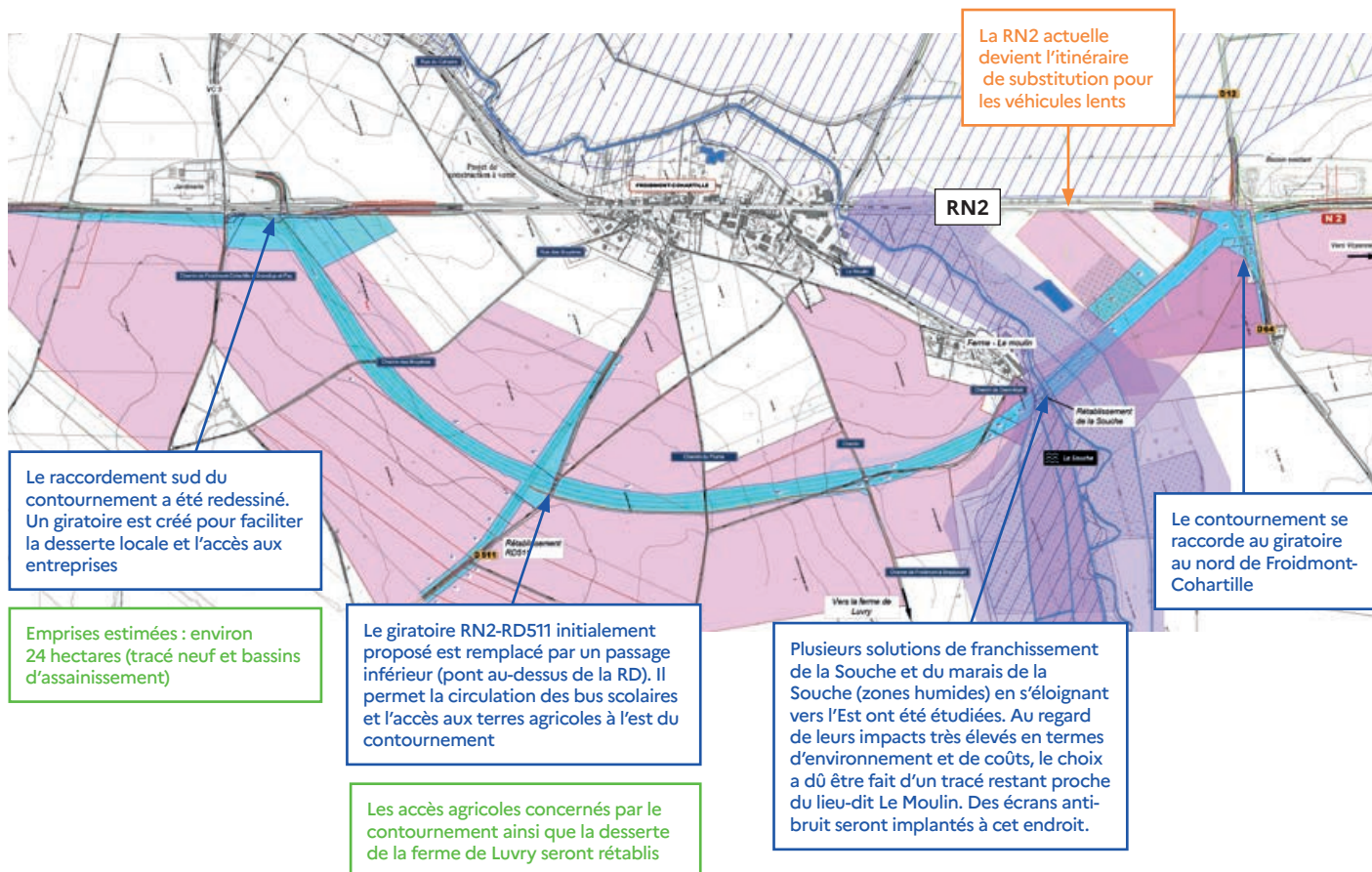


Dans la partie sud de la section, le projet prévoit :

- la mise à 2x2 voies à 110 km/h par un élargissement à l'est de la chaussée actuelle de la RN2 comprenant deux voies supplémentaires dans le sens de circulation vers Marle, un terre-plein central et, de chaque côté, une bande dérasée (accotement) et un fossé de recueil des eaux de ruissellement de la chaussée;
- le rétablissement de la RD513 (vers Monceau-le-Waast) et des RD545 (vers Verneuil-sur-Serre) et RD517P (vers Grandlup-et-Fay) par des ponts au-dessus de la RN2;
- un ouvrage en maçonnerie pour le franchissement du Mas de Chantrud;
- un itinéraire de substitution à l'ouest de la RN2 existante, empruntant au sud la RD546 (en l'état) – en bleu sur la carte ci-dessus –, des déviations à créer en tracé neuf pour Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre et Barenton-sur-Serre – en orange sur la carte – et entre ces déviations, des voies locales existantes à requalifier – en vert sur la carte;
- l'amélioration de l'assainissement (mise aux normes environnementales).

2.4.3. Les aménagements de la partie centrale (contournement de Froidmont-Cohartille)

CARTE DE LA PARTIE CENTRALE ET SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS



VUE GÉNÉRALE DU CONTOURNEMENT (PHOTO-RÉALISTE)



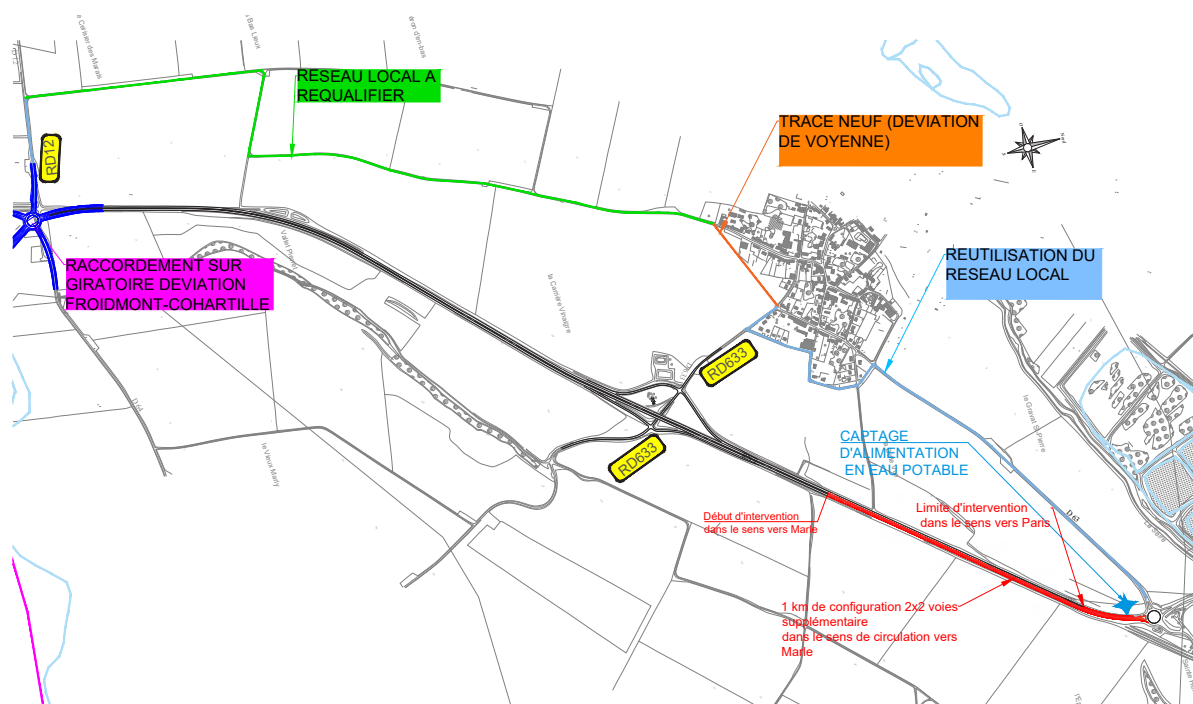
© DREAL Hauts-de-France.

Dans la partie centrale de la section, le projet prévoit :

- le contournement de Froidmont-Cohartille en **tracé neuf à 2x2 voies à 110 km/h**, sur 3,9 km, aux normes environnementales;
- un **ouvrage de franchissement de la RD511**, la route départementale étant rétablie par-dessous le futur contournement;
- un **ouvrage de 61 mètres de long** pour franchir la Souche;
- la **pose d'un écran acoustique** au niveau du lieu-dit Le Moulin.

2.4.4. Les aménagements de la partie nord : du giratoire existant au nord de Froidmont-Cohartille au giratoire existant au sud de Marle

CARTE DE LA PARTIE NORD



Dans la partie nord de la section, le projet prévoit :

- la **mise à 2x2 voies à 110 km/h par un élargissement à l'est de la chaussée actuelle de la RN2** prolongeant la configuration à 2x2 voies du créneau de Voyenne existant, aux normes environnementales;
- un **itinéraire de substitution à l'ouest de la RN2 existante**, empruntant la RD12 (en l'état) – en bleu sur la carte ci-dessus –, un chemin agricole existant, à requalifier – en vert sur la carte –, une déviation de Voyenne à créer en tracé neuf – en orange sur la carte – puis, en l'état la rue du Berceau et la rue Montante (aménagements possibles pour faciliter les girations agricoles) et la RD 13 – en bleu sur la carte.

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, M. Régis GUYOT, comme lors des phases de concertation précédentes.

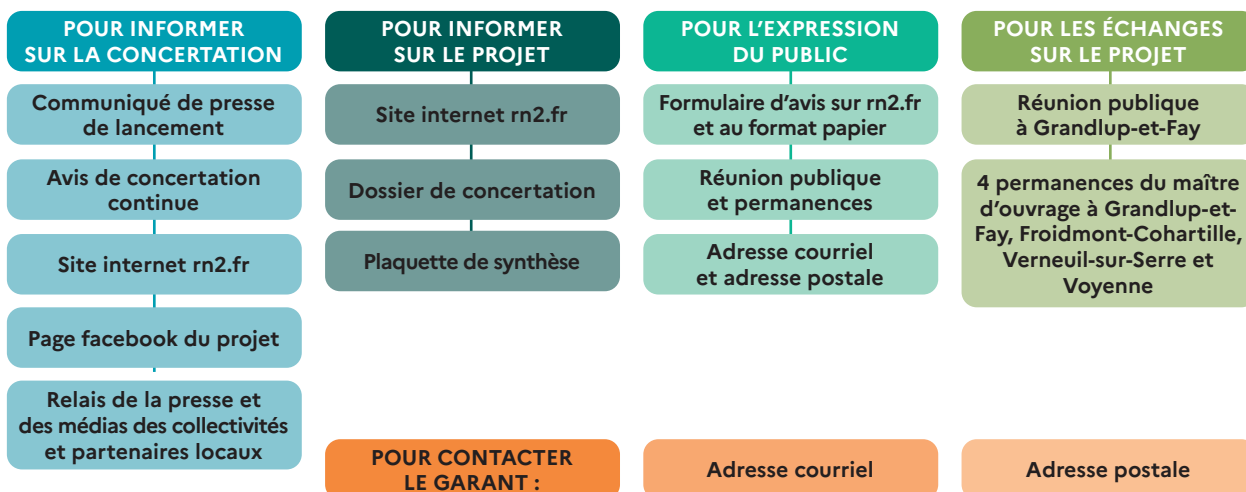
Des échanges réguliers et des réunions de travail avec lui ont permis de définir en collaboration le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque rendez-vous de la concertation.

En parallèle à la préparation avec le garant, le maître d'ouvrage a pris contact au printemps 2025 avec le maire de Grandlup-et-Fay pour l'accueil de la réunion publique et avec les maires de Froidmont-Cohartille, Verneuil-sur-Serre et Voyenne pour l'organisation des permanences dans leur commune. L'objectif était de valider la disponibilité des salles et de finaliser avec eux l'organisation pratique de ces rendez-vous : modalités d'utilisation, horaires pertinents pour les habitants, etc.

La concertation a été précédée par une réunion technique le 15 mai 2025 avec des représentants de la profession agricole (Chambre d'agriculture de l'Aisne, Union des Syndicats Agricoles de l'Aisne – USAA –, agriculteurs directement concernés par le projet), le Conseil départemental de l'Aisne et des élus locaux. Cette réunion a permis de délivrer une première information sur le déroulement de la concertation et de partager et d'échanger sur le principe d'aménagement de la RN2 sur place et sur les itinéraires de substitution envisagés à l'issue des études.

Le dispositif de 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



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, programmée du 10 juin au 4 juillet 2025.

L'avis informait sur l'objet et l'organisation de la concertation, la durée et les modalités de participation, et rappelait que la concertation continue est placée sous le regard du garant, M. Régis GUYOT, désigné par la Commission nationale du débat public le 11 janvier 2023.

Il a été adressé aux 42 communes de la Communauté de communes du Pays de la Serre pour affichage réglementaire.

Il a été publié dans deux titres de la presse régionale et locale : *L'Union* (Aisne), le 21 mai 2025 et *L'Aisne Nouvelle*, le 22 mai 2025.

La préfète de l'Aisne a adressé à la presse régionale et locale un communiqué, le 5 juin 2025¹.

Le communiqué rappelait la décision de l'État sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe et le protocole d'accord pour le volet mobilité du Contrat de Plan État-Région 2023-2027 qui prévoit le financement de plusieurs opérations sur la RN2 de l'Oise au Nord par

l'État, la Région Hauts-de-France et le Département de l'Aisne. Il présentait également les objectifs et les modalités de la concertation sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Marle.

Le communiqué indiquait également le changement de date de la réunion publique, initialement prévue le 11 juin 2025 et reportée au 17 juin 2025.



¹ <https://www.aisne.gouv.fr/Publications/Espace-presse/Communiques-et-dossiers-de-presse-2025/Mise-a-2-2-voies-de-la-RN2-entre-laon-et-Marle-concertation-publique-du-10-juin-au-4-juillet>

Plusieurs articles de presse ont annoncé le lancement de la concertation puis ont rendu compte des réunions de la concertation et des enjeux de l'opération, notamment concernant le statut de voie express et l'itinéraire de substitution :

- *L'Union*, le 10 juin 2025 : « Pourquoi il faut donner son avis sur le doublement de la RN2 »;
- *l'union.fr/videos*, le 10 juin 2025 : « On vous explique pourquoi il faut donner son avis sur le doublement de la RN2 »;
- *La Thiérache*, le 12 juin 2025 : « Aisne de Laon à Marle : RN2, début de la concertation pour le projet de mise à 2x2 voies »;
- *La Thiérache*, le 27 juin 2025 : « RN2 : l'itinéraire de substitution fait débat à Grandlup-et-Fay »;
- *L'Union*, le 10 juillet 2025 : « La RN2 passera à leur porte : "On est devenu le hameau martyr" »;
- *L'Union*, le 16 juillet 2025 : « Aménagement de la RN2, ils s'opposent aux 110 km/h »;
- *L'Aisne Nouvelle*, le 16 juillet 2025 : « Aménagement de la RN2 entre Laon et Marle : voici pourquoi la vitesse de 110 km/h pose problème ».

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

Le 10 juin 2025, jour de l'ouverture de la concertation, le dispositif d'annonce et d'information était opérationnel avec, en complément de l'avis réglementaire de concertation continue et de l'information précédemment diffusée à la presse :

- la remise aux 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 et à la Communauté de communes du Pays de la Serre des dossiers de concertation et des plaquettes de synthèse;
- l'actualisation du site internet rn2.fr pour un accès direct à la page « Échangeur A26 – Sud de Marle »;
- l'actualisation de la page facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ». Six publications ont été postées sur la page facebook (les 3, 4, 6, 10, 19 et 25 juin 2025) pour annoncer l'ouverture de la concertation et rappeler ensuite les dates de la réunion publique et des permanences.

Le maître d'ouvrage a également rappelé les modalités de la concertation lors de la réunion publique et de chaque permanence.

PAGE FACEBOOK DU PROJET



Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe



Participez à la concertation publique continue sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre l'échangeur A26 et le sud de Marle du 10 juin au 04 juillet 2025 inclus. Modalités et dossier de concertation sur www.rn2.fr

3.3.

Le site internet rn2.fr

Les pages dédiées à la section « Échangeur A26 – Sud de Marle » de la RN2 sur le site internet de la DREAL Hauts-de-France, accessibles directement avec l'adresse rn2.fr, ont été ouvertes dès le 3 juin 2025.

Ces pages rn2.fr proposaient :

- l'avis de concertation continue ;
- le dossier de concertation ;
- la plaquette de synthèse ;
- le lien vers le formulaire d'avis en ligne permettant de poser ses questions ou de faire part de son avis ;
- le lien vers le formulaire d'avis au format pdf.

3.4.

Les supports d'information sur le projet

3.4.1. Le dossier de concertation



Le dossier de concertation (44 pages) était la ressource d'information complète sur les enjeux et sensibilités de la zone d'étude, les objectifs de l'opération de mise à 2x2 voies et les aménagements étudiés.

Imprimé à 250 exemplaires, le dossier a été mis à la disposition du public lors de la réunion publique et des permanences du maître d'ouvrage.

Un exemplaire a été adressé en amont de la concertation aux 42 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

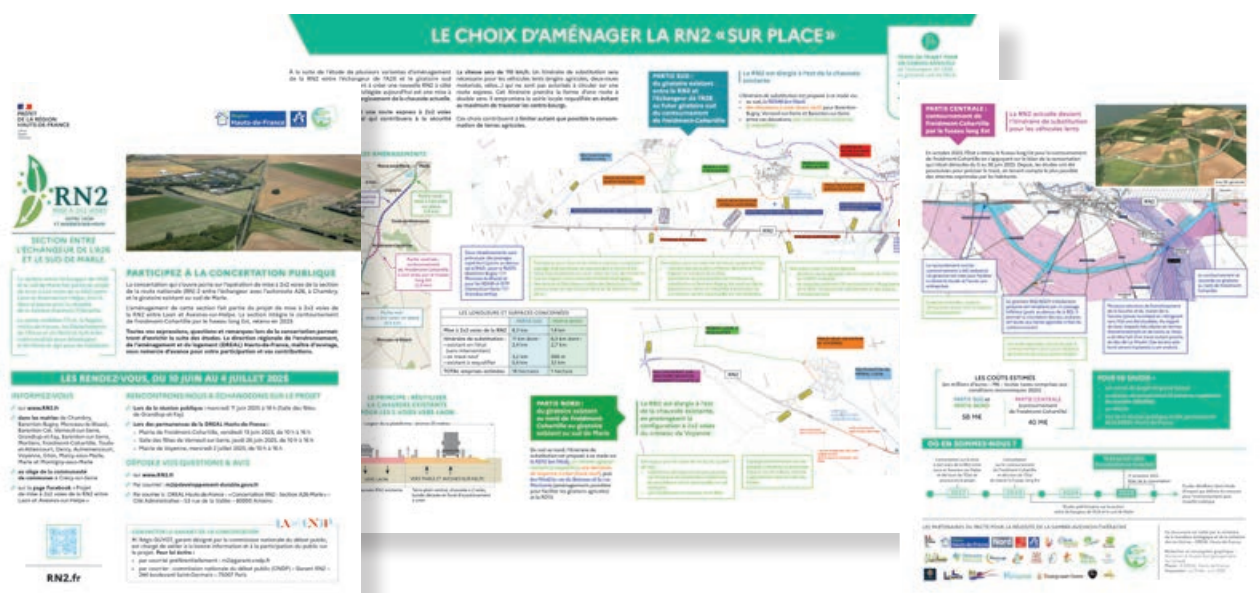
Une synthèse du dossier de concertation a été élaborée sous la forme d'une plaquette de 4 pages, qui proposait les informations essentielles sur la concertation et sur les aménagements étudiés.

Imprimée à 4 000 exemplaires, la plaquette a été diffusée :

- par la Poste aux habitants 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 (en toutes boîtes aux lettres, soit 3 500 exemplaires, présentés dans une enveloppe faisant apparaître de manière très lisible le logo du projet RN2 et les dates de la concertation);
- lors de la réunion publique et des permanences du maître d'ouvrage.

Un flyer rectificatif indiquant que la réunion publique était déplacée du 11 au 17 juin 2025 a également été diffusé dans les boîtes aux lettres des habitants qui avaient été destinataires de la plaquette.

PLAQUETTE DE SYNTHÈSE



3.5.

La réunion publique et les permanences

3.5.1. La réunion publique

La réunion publique, le 17 juin 2025 à Grandlup-et-Fay, a permis de présenter les enjeux et sensibilités du territoire et les aménagements étudiés pour la mise à 2x2 voies de la section de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle.

Elle a été animée par l'équipe du maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion par le garant de la concertation. Elle a volontairement laissé une large part aux questions et à l'expression du public (1 h d'introduction et de présentation et 1 h 10 d'échanges avec le public).

3.5.2. Les permanences du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a organisé quatre 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 :

- le mercredi 11 juin 2025 à 18 h, à la salle polyvalente de Grandlup-et-Fay;
- le vendredi 13 juin 2025, de 10 h à 16 h à la mairie de Froidmont-Cohartille;
- le jeudi 26 juin 2025, de 10 h à 16 h à la salle des fêtes de Verneuil-sur-Serre;
- le mercredi 2 juillet 2025, de 10 h à 16 h à la mairie de Voyenne.

3.6.

Les modalités de contribution écrite

FORMULAIRE D'AVIS

SECTION ENTRE L'ÉCHANGEUR DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE
FAITES PART DE VOTRE AVIS

De manière générale, que pensez-vous (avantages/inconvénients) de l'aménagement proposé pour la mise à 2x2 voies de la section de la RN2 entre l'échangeur existant avec l'A26 et l'échangeur existant au sud de Marle : effets du projet pour les déplacements, principe d'alignement de la RN2 sur place, travail proposé pour l'élargissement de la section pour les véhicules légers, tracé proposé pour le contournement de Froidmont-Cohartille, etc. ?

Si vous avez d'autres questions ou remarques sur le projet ou sur la concertation :

Quels sont pour vous les aspects du projet de vigilance à prendre particulièrement en compte dans la suite des études ?

Pour vous remercier pour votre contribution, elle sera intégrée dans le bilan de la concertation.

Merci, si vous en êtes d'accord, d'indiquer :

Votre nom :
Votre prénom :
L'instance que vous représentez (si c'est le cas) :
Votre localité de résidence :

Ces informations seront uniquement à votre service en compte vos avis et questions dans le cadre de la concertation sur le projet.

Le public pouvait faire part de son avis ou poser ses questions sur le projet par écrit au moyen :

- du formulaire d'avis en ligne sur rn2.fr et disponible au format papier à l'entrée de la réunion publique et des permanences;
- par courriel (rn2@developpement-durable.gouv.fr) ou par courrier à l'adresse de la DREAL Hauts-de-France.

3.7.

L'adresse de contact du garant de la concertation

En vertu de son rôle et de sa mission, M. Régis GUYOT, garant, pouvait être saisi, bien sûr oralement lors de la réunion publique 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 rencontres de la concertation et dans les supports d'information diffusés.

4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

4.1.

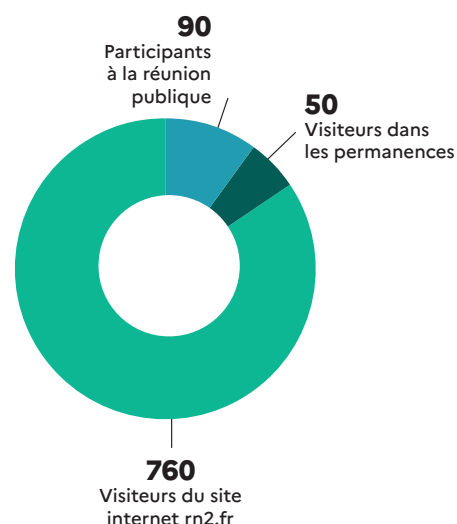
En synthèse sur la participation

La réunion publique a réuni **90 personnes**.

Les **permanences** à Froidmont-Cohartille, Verneuil-sur-Serre et Voyenne² ont permis de rencontrer **50 personnes**.

La participation numérique a été la suivante :

- **760 visites** du site rn2.fr (et environ 60 téléchargements du dossier de concertation et 60 téléchargements de la plaquette de synthèse);
- **700 abonnés** à la page Facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ».



4.2.

L'analyse quantitative des avis recueillis

Au total, **118 avis** ont été recueillis au cours de la concertation. De plus, **143 élus et habitants** de Voyenne ont signé **une pétition** opposée à la création d'un itinéraire de substitution dans leur commune.

À noter qu'un certain nombre d'avis ont été exprimés plusieurs fois, dans des termes proches ou identiques, par les mêmes personnes qui ont été présentes à la plupart des rencontres (réunion publique et permanences), et qui ont déposé une ou plusieurs contributions écrites.

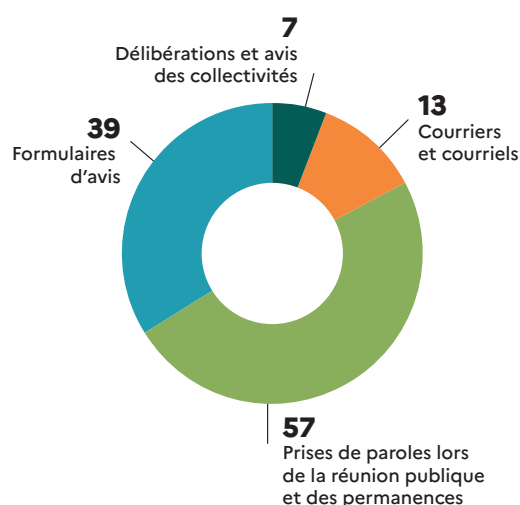
4.2.1. La répartition par canaux d'expression

Le public s'est exprimé oralement **au cours de la réunion publique** (15 prises de parole) et **des permanences** (42 prises de parole).

Pour faire part de **son avis par écrit** sur le projet, le canal privilégié a été celui **des formulaires d'avis en ligne** (21 avis) et papier (18 avis).

De plus, 13 expressions ont été recueillies **par courriel** ou **par courrier**.

Le maître d'ouvrage a également été destinataire (voir liste page suivante) de **6 délibérations des communes**, de la **délibération de la Communauté de communes du Pays de la Serre** et de **2 avis de la profession agricole** (Chambre d'agriculture de l'Aisne et Union des syndicats agricoles de l'Aisne).



² La permanence à Grandlup-et-Fay n'a pas reçu de visite.

DÉLIBÉRATIONS & AVIS DE COLLECTIVITÉS ET INSTANCES

- Communauté de communes du Pays de la Serre
- Commune de Froidmont-Cohartille
- Commune de Grandlup-et-Fay
- Commune de Monceau-le-Waast
- Commune de Toulis-et-Attencourt
- Commune de Verneuil-sur-Serre
- Commune de Voyenne
- Chambre d'agriculture de l'Aisne
- USAA (syndicat agricole de l'Aisne)

AVIS ÉCRITS D'ÉLUS*

- Brigitte FOURNIER-TURQUIN, Conseillère départementale écologiste et Groupe Les écologistes Aisne Nord et Élus départementaux et régionaux
- Blandine LAUREAU, maire de Toulis-et-Attencourt
- Jérémie COCHET, maire de Voyenne
- Jean-Philippe ZIELINSKI, adjoint au maire de Voyenne

* Pour ceux ayant mentionné leur mandat ou fonction dans leur contribution.

4.2.2. La provenance géographique des avis

Les participants à la concertation ont été quasi exclusivement des habitants, des propriétaires et exploitants agricoles et des élus des communes directement concernées par le projet, notamment Barenton-Bugny, Barenton-sur-Serre, Dercy, Verneuil-sur-Serre, Froidmont-Cohartille, Grandlup-et-Fay, Marle, Monceau-le-Waast, Toulis-et-Attencourt et Voyenne.

La ville de Laon et la commune de Vervins sont également représentées dans les contributions (un ou deux avis pour chacune d'elles).

5. SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR RENCONTRES

5.1.

La réunion publique

La réunion publique le 17 juin 2025 à Grandlup-et-Fay a donné lieu à un mot d'accueil républicain de M. Christian VUILLOT, maire de Grandlup-et-Fay, à des propos introductifs de M. Régis GUYOT, garant de la concertation, et de M. Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France, puis à la présentation de l'opération par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France.

La présentation s'est articulée autour des points suivants :

- le contenu et l'avancement du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe;
- les objectifs et les modalités de la concertation du 10 juin au 4 juillet 2025;
- les objectifs et le calendrier du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle;
- les aménagements étudiés;
- les premiers résultats de l'étude de trafic sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN2 entre Paris et la Belgique.



Réunion publique de Grandlup-et-Fay, le 17 juin 2025.

Les participants ont posé des questions et ont reçu des réponses sur les thèmes suivants :

- l'itinéraire de substitution, son implantation, les contraintes pour les déplacements, notamment agricoles, les nuisances pour les riverains et les modalités de son entretien futur;
- la vitesse limite autorisée sur l'axe de la RN2 et le statut de voie express;
- le coût du projet et les emprises foncières nécessaires;
- la constitution de réserves foncières, les compensations agricoles prévues et les modalités d'organisation d'un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE, ex-remembrement);
- la part du trafic poids lourds et les alternatives modales pour le transport de marchandises;
- les caractéristiques de l'ouvrage de franchissement de la RD511;
- les enjeux liés à l'artificialisation des sols;

Les intérêts de la mise à 2x2 voies de la RN2 pour le désenclavement du territoire;

- la mise à disposition des diagnostics faune-flore et habitats.

En majorité, les participants qui se sont exprimés ont fait part, sans remettre en cause l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies, **d'avis opposés à la création d'un itinéraire de substitution à l'ouest de la RN2 et s'approchant des zones bâties** de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre, Cohartille et Vienne.

5.2.

Les permanences

Les permanences à Froidmont-Cohartille, Verneuil-sur-Serre et Voyenne ont permis de larges échanges avec des exploitants agricoles, des habitants et des élus.

Elles ont été l'occasion, pour les personnes directement concernées, de faire valoir leur situation personnelle, d'apporter des éléments d'information et de remettre des cartes, schémas ou photos (situation des parcelles, des fossés de dessèchement de la Souche, propositions d'itinéraire de substitution...), de souligner les impacts potentiels du projet et de faire part de leurs positions sur le projet.

Permanence par permanence, les principales positions exprimées et questions posées ont été les suivantes :

- **à Froidmont-Cohartille, le 13 juin 2025** : pour les agriculteurs présents en majorité, des avis favorables à un itinéraire de substitution le long de la RN2 et à l'organisation d'un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE), des questions sur le rétablissement des chemins et des accès aux parcelles et aux aires à betteraves et la demande d'une vigilance particulière aux fossés de dessèchement de la Souche. Un président de fédération de chasse a questionné sur les accès au marais de la Souche. Les riverains présents ont questionné sur la situation de leur habitation par rapport au futur contournement, sur la prise en compte des nuisances sonores et sur la gestion de la RN2 actuelle, qui deviendra l'itinéraire de substitution au niveau de Froidmont-Cohartille.
- **À Verneuil-sur-Serre, le 26 juin 2025** : pour les agriculteurs présents en majorité, et pour les riverains, des avis favorables à un itinéraire de substitution bidirectionnel (une voie dans chaque sens) le long de la RN2, sans passage par Verneuil-sur-Serre, et à l'organisation d'un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE) – hors un agriculteur dont les terres sont déjà regroupées et qui ne souhaite pas être inclus dans l'AFAFE. Ils ont également posé des questions sur le rétablissement des chemins et des accès aux parcelles et aux aires à betteraves, et spécifiquement à la ferme de la Maison Blanche, et sur le respect du gabarit des engins agricoles. Le maire de Grandlup-et-Fay s'est interrogé sur l'itinéraire d'accès à la RN2, passant par Monceau-le-Waast un utilisant des voiries de petite dimension, pour ses administrés travaillant à Laon.
- **À Voyenne, le 2 juillet 2025** : pour le maire de Voyenne et pour l'adjoint au maire, pour la maire de Toulis-et-Attencourt et pour les agriculteurs et les riverains présents, des positions en faveur du maintien de la vitesse de 90 km/h sur la RN2, sans itinéraire de substitution et donc sans passage par Voyenne, ou la proposition d'utiliser les emprises disponibles le long de la voie ferrée Laon-Hirson pour tracer cet itinéraire. Il a été demandé une vigilance particulière aux fossés de dessèchement de la Souche. Les élus écologistes régionaux et départementaux ont déposé un dossier sur le projet de mise à 2x2 voie de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe questionnant la réalité de ses effets, notamment en termes de développement du territoire, et demandant de reprendre la réflexion dans un cadre plurimodal.

6. SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR THÈMES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les courriels, courriers, délibérations, formulaires d'avis et lors de la réunion publique et des permanences.

Les principaux thèmes abordés par le public sont illustrés par des extraits de contributions (exemples d'avis présentés en italique et entre guillemets).

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.

6.1.

Le sujet principal de l'itinéraire de substitution

Sans remettre en cause l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies, les contributions recueillies au cours de la concertation ont été majoritairement des expressions opposées à la création d'un itinéraire de substitution tel qu'il a été proposé à l'ouest de la RN2 actuelle et s'approchant des zones bâties des communes de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre, Voyenne et du hameau de Cohartille.

6.1.1. Des questions sur la typologie de l'itinéraire de substitution

Des questions ont été posées sur le revêtement de l'itinéraire de substitution et sur le type de trafics qu'il accueillera.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Quel serait le type d'itinéraire de substitution ? Est-ce que ce serait du chemin empierré ? est-ce que ce serait du chemin goudronné ? »

« Que seront les revêtements de ces itinéraires ? Goudron, macadam ou simplement cailloux ? »

« Qui est-ce qui y accèderait parce que, finalement, il y aura potentiellement aussi un report, il y aura le trafic agricole, mais aussi le trafic on va dire très local, de voitures qui vont chercher à rejoindre la N2, ou de voiturettes et de mobylettes, de gens qui travailleraient à Laon : qui est-ce qu'on retrouverait sur les voies de substitution ? »

« En réunion à Grandlup, il a été abordé l'utilisation de ces itinéraires (ainsi que dans votre document) et les voitures ne sont pas mentionnées en tant qu'utilisatrices !! pourquoi ? Dois-je comprendre que ces nouveaux chemins ne seront utilisables que par les engins agricoles et qu'ils ne seront pas prévus pour nous, habitants de Verneuil et autres, car de qualité moyenne, voire très dégradés dans quelques années ? »

Sur la **typologie de l'itinéraire de substitution**, l'État indique qu'il s'agit de véritables routes à double sens, goudronnées, dont la largeur permet la circulation et le croisement des engins agricoles. L'itinéraire utilise des routes ou chemins existants, moyennant des remises en état ou des élargissements si nécessaire, ou est conçu en tracé neuf là où routes et chemins existants sont absents. L'aménagement de l'itinéraire prévoit le maintien ou la recréation des dessertes des habitations ou des parcelles agricoles. L'approfondissement du réseau de routes et de chemins utilisables pour cet itinéraire se fera dans la suite des études, en associant les acteurs locaux, notamment la profession agricole et les élus, au sujet.

Sur les **véhicules empruntant l'itinéraire de substitution**, l'État répond que l'itinéraire pourra être emprunté par les engins agricoles, les voitures et autres véhicules motorisés (camionnettes, motos, etc.) et les modes actifs (vélos, piétons), la circulation étant régie par le code de la route. Cette hétérogénéité des usages est possible car les trafics sur l'itinéraire de substitution resteront faibles, en dehors de quelques pics saisonniers d'activité agricole, et ponctuels.

6.1.2. Des inquiétudes sur les effets de l'itinéraire de substitution

6.1.2.1. Des temps de trajet plus longs

Des contributeurs ont relevé que le parcours par l'itinéraire de substitution sera allongé par rapport à celui de la RN2 actuelle. Ils ont indiqué qu'en conséquence les temps de trajet seront plus longs pour les agriculteurs, qui s'en trouveront « pénalisés », et pour les habitants des communes qui n'auront plus d'accès aussi direct qu'aujourd'hui à la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Vous allez pénaliser nos agriculteurs qui, eux, sont là pour travailler et qui sont là pour faire leurs moissons, qui sont là pour faire tout ça, en leur faisant faire des détours. »

« J'ai fait le parcours avec un tracteur. À l'aller c'était 23 ou 26 minutes, et retour donc par la nationale 2 et au retour, 39 ou 40 minutes, donc le temps est multiplié par un et demi. Sachant que le trajet par la RN2 sera toujours à la même vitesse parce que la route est relativement bonne, donc on peut rouler vite. Par contre, par les petites routes [de l'itinéraire de substitution], avec un tracteur attelé ou un tracteur avec chariot, le temps sera beaucoup plus long parce que la route est sinueuse, relativement dangereuse, étroite, avec des angles droits : donc une circulation beaucoup plus compliquée. »

« Apparemment, les gens vont mettre 1 h de plus sur Voynne-Laon. »

« Les habitants auront un temps de parcours rallongé pour accéder à Laon ou Marle ! Un exemple, avant le projet : un habitant de Mortiers ou Barenton-sur-Serre pour se rendre à son travail à Laon avait accès à la N2 à hauteur de Barenton-sur-Serre, durée du trajet : 12 minutes. Avec le projet : l'habitant de Barenton-sur-Serre rejoindra Verneuil-sur-Serre, passera dans Verneuil-sur-Serre, puis rejoindra Barenton-Bugny, puis la zone du Griffon, pour retrouver le rond-point de l'A26. Durée du trajet : 20 minutes. De même, un habitant de Verneuil qui travaille à Marle, il met 15 minutes actuellement en prenant la RN2. Avec votre projet de voie express, il en mettra 25 pour aller à Marle en passant par Barenton-sur-Serre, Cohartille, Froidmont, etc. Où est passé le bon sens ? »

« Pour exemple, 5 minutes "perdues" par jour sur un itinéraire quotidien peuvent donner 38 heures à l'année. »

Sur le **temps de trajet avec l'itinéraire de substitution**, l'État répond que le kilométrage et le temps de trajet calculés pour un convoi agricole de l'échangeur de l'A26 au sud de Marle serait de 19,9 km et de 30 minutes, contre 15,4 km aujourd'hui par la RN2 parcourus en 23 minutes.

Des personnes ont souligné que ces allongements de parcours augmenteront les consommations de carburant.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« À l'heure où nous parlons d'économie énergétique, nous allons faire le contraire en consommant plus de carburant pour nous rendre aux villes riveraines ! C'est un non-sens ! »

« Demain l'itinéraire de substitution, 19,9 km, donc 4,5 km en plus. Demain, on viendra nous dire qu'il faut faire des économies d'énergie. Là, il y a quelque chose que j'ai du mal à saisir. »

6.1.2.2. Un itinéraire jugé peu praticable et potentiellement accidentogène

Pour plusieurs contributeurs, le tracé proposé pour l'itinéraire de substitution ne convient pas pour les engins agricoles. Il a été jugé sinueux ou trop étroit, ou passant dans des secteurs où il ne serait pas possible d'élargir la chaussée.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je voudrais bien qu'il y ait un jour quelqu'un qui prenne un tracteur avec une remorque et des ballots de paille dessus et qui vienne faire le tracé que l'on nous a présenté. Je souhaite bon courage si les ballots arrivent jusqu'au bout. »

« À certains endroits, on ne pourrait même pas passer, c'est sûr qu'avec une grosse remorque ça ne passerait pas. »

« L'itinéraire à Voynne est impossible pour les tracteurs et autres engins agricoles. »

« Sur l'itinéraire de substitution qui sort de Cohartille, et qui attrape la route de Barenton-sur-Serre, nous avons des maisons des deux côtés, donc c'est impossible d'élargir. Et en plus, un peu plus loin, la commune de Barenton a mis trois tonnes, donc il n'y a pas de camions qui passent. Et après, vous allez rentrer dans le marais communal. »

« Le tout en empruntant des voies communales exigües, et pas très praticables ! »

« Les agriculteurs ont déjà des engins agricoles qui ne peuvent pas passer partout parce qu'ils sont larges. »

« L'itinéraire proposé est impossible pour le transport des tracteurs avec remorque, paille ou autre : la largeur est insuffisante. »

De ce fait, selon l'un des avis, l'itinéraire de substitution ne sera pas emprunté par les tracteurs :

« Si vous faites un itinéraire comme ça, les tracteurs, ils vont continuer à passer sur la route. C'est vouloir chercher la complication. Certains tracteurs continueront de prendre la nationale et quand ce ne sera pas de jour, ce sera de nuit, et on ne résout pas le problème. »

L'itinéraire a également été jugé peu sécuritaire et peu confortable car le trafic agricole devra cohabiter avec d'autres types de trafics, notamment les voitures particulières des habitants et, à Barenton-Bugny, les camions qui desserviront la zone industrielle du Griffon.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les projets d'axes de substitution sont trop complexes pour faire passer les ensembles agricoles et la circulation de la paille sur l'axe Sud-Nord, sans parler de la circulation "civile" qui va être doublée du fait du peu de possibilité de s'insérer sur la voie express, sauf à faire beaucoup de kilomètres supplémentaires que les locaux ne voudront pas faire. Ce projet engendrera des accidents dont vous seriez les seuls responsables ! »

« L'itinéraire de substitution me paraît être une usine à gaz dans son tracé et certainement pas très agréable pour ceux qui vont l'emprunter. »

« Le risque accidentogène sera décuplé ! »

« Il faut être conscient qu'il n'y aura pas que des tracteurs sur l'itinéraire de substitution, il y aura également tous les usagers qui ne peuvent plus accéder directement à la RN2 suite aux routes d'accès fermées après travaux, cela créera de l'insécurité. »

« Vous voulez faire circuler tous les engins agricoles et les véhicules des habitants sur les routes communales, vous ne vous rendez pas compte. Il est impossible pour les engins agricoles de se croiser. De plus, il y aura beaucoup d'accidents, je pense que la responsabilité vous incombera. »

« L'itinéraire prévu en utilisant la RD546 vers Barenton-Bugny n'est pas tenable : il traverse la zone industrielle du Griffon où est prévu la création d'un pôle logistique impliquant la circulation de 1 000 camions par jour d'après l'enquête réalisée. »

« Quid des risques d'accidents avec les reports de trafic sur cet itinéraire ? »

Sur le **tracé et l'utilisation de l'itinéraire de substitution**, l'État précise que l'itinéraire proposé utilise au maximum les voiries et chemins existants afin de limiter les besoins de foncier. L'itinéraire de substitution est constitué de véritables routes à double sens, goudronnées, dont la largeur permet la circulation des engins agricoles et leur croisement (les voiries et chemins existants sont élargis pour cela).

L'itinéraire pourra être emprunté par les engins agricoles, les voitures et autres véhicules motorisés (camionnettes, motos, etc.) et les modes actifs (vélos, piétons), la circulation étant régie par le code de la route. Cette hétérogénéité des usages est possible car les trafics sur l'itinéraire de substitution resteront faibles, en dehors de quelques pics saisonniers d'activité agricole, et ponctuels.

6.1.2.3. Des nuisances pour les habitants

Plusieurs habitants et de futurs riverains de l'itinéraire de substitution se sont inquiétés des nuisances générées par le trafic agricole mais aussi par les reports de trafic.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Dans les petites communes, quand ils vont voir passer des dizaines de tracteurs avec des doubles remorques de paille dans leur commune, je comprends qu'aujourd'hui ils soient inquiets. »

« Habitant la commune de Vienne, nous sommes contre la voirie annexe proposée par l'État. Nous ne désirons pas le passage des engins agricoles dans notre commune. »

« Une voie express à 110 km/h va accentuer la circulation dans les villages ! C'est difficilement compréhensible pour les habitants riverains. Nous parlons de modernisation et de confort routier, et la DREAL nous présente un projet totalement contraire. »

« Merci de me préciser comment vous allez "forcer" tous les engins agricoles et autres à prendre cet itinéraire de substitution et de ne pas passer au plus court en traversant Verneuil. À savoir que sur cet itinéraire va se greffer toute l'activité agricole provenant de Grandlup et Monceau-le-Waast qui se dirigera vers Laon ou Marle. »

« Il y aura inévitablement un report de trafic agricole sur ces voies de substitution (convois de paille Soissons - Maubeuge) et du trafic local qui voudra emprunter la voie la plus courte pour aller travailler. »

Des inquiétudes ont également été exprimées pour la sécurité des enfants et des habitants dans les communes, et notamment à Vayenne.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y aura du danger pour les enfants. »

« La route de substitution traversant les villages, c'est moins de sécurité pour les habitants. »

« La solution de substitution aujourd'hui à Vayenne ne nous convient pas puisqu'elle passe trop près du village, voire dans le village si on voulait aller tout droit, et que, dans son profil actuel, elle est très accidentogène : on a deux carrefours à traverser, on risque des accidents et on ne veut pas de circulation d'engins agricoles à l'intérieur de la commune. »

Des avis ont évoqué une dégradation du cadre de vie ou questionné sur le risque de dévalorisation des habitations.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y a des inquiétudes sur les itinéraires de substitution à Vayenne pour la tranquillité des riverains. »

« On veut un peu de tranquillité et les chemins qui sont tout autour aujourd'hui sont utilisés par les agriculteurs, sont utilisés aussi par des promeneurs, donc, on voudrait aussi conserver la possibilité d'utiliser ces zones-là pour les habitants de Vayenne. »

« Il y aura trop de bruit près des maisons. Dans l'itinéraire proposé, il y a des maisons neuves sur tout le parcours. »

« Qu'en est-il de la dévalorisation des maisons ? »

« Vous comprendrez que dans toutes ces incertitudes (sur le type de chemin et le type d'utilisation et le report de beaucoup de trafic agricole), je ne sois pas favorable à cet itinéraire de substitution qui va venir gâcher notre paysage et dégrader notre tranquillité !!! Je conçois tout à fait que l'agriculture a toute sa place dans notre département mais n'oubliez pas dans vos décisions les habitants de nos petits villages dont le sort n'a été que très peu abordé dans la réunion à laquelle j'ai assisté. »

6.1.2.4. Des emprises supplémentaires

Deux personnes ont souligné que l'itinéraire de substitution consommera des emprises.

« En créant des itinéraires de substitution, vous allez consommer du foncier agricole, lancer des procédures fastidieuses pour nos agriculteurs. »

« Il faudrait faire attention, je ne dis pas que c'est le cas, mais il faut faire attention dans les raccourcis, c'est de ne pas faire croire que c'est par la convenance des agriculteurs qu'on consommerait plus de foncier. Parce que ça, c'est bien la conséquence du choix de voie express. »

Sur les **emprises nécessaires pour l'itinéraire de substitution**, l'État répond qu'il représente, avec la solution utilisant la voirie locale présentée à la concertation, 4 hectares d'emprises sur un total de 17 hectares nécessaires à l'élargissement de la RN2 sur place, aux bassins d'assainissement et à l'itinéraire de substitution.



Le paysage le long de la RN2 : vue depuis l'extrémité sud du projet (échangeur de l'A26).

6.1.2.5. L'entretien de l'itinéraire de substitution

Des participants ont alerté sur l'entretien de l'itinéraire de substitution, qui reviendra aux collectivités locales. Ils ont considéré que cet axe et d'autres voies proches pourront être rapidement dégradés en raison du passage d'engins agricoles lourds et que les communes ne seront pas en capacité de prendre en charge leur entretien.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Vous faite le choix de faire transiter des véhicules qui étaient avant sur la N2, une route nationale à la charge de l'État, sur des voies départementales et sur des voies communales. Le jour où il sera rendu, l'entretien sera bien à la charge du Conseil départemental, et également la question vis-à-vis des communes qui devront assumer l'entretien de ces voies. De plus, je le rappelle, ce n'est plus aujourd'hui un tracteur qui roule à 25 km/h avec une benne de dix tonnes : les convois de paille, c'est quand même quelque chose maintenant. »

« Tout le tracé vert qui est de l'autre côté [de Vienne] va représenter peut-être quelque chose de supérieur à ce qu'on a aujourd'hui comme voies communales. Donc, c'est tout simplement impossible à financer avec les budgets actuels. »

« L'entretien de cette nouvelle voie reviendrait à la commune de Vienne, une charge trop importante. »

« La charge d'entretien des voies de substitution ne peut être à la charge des communes qui n'en ont pas le budget !!! Si l'État décide, il doit en assumer les charges ! Ce sont des litiges annoncés entre les communes, les habitants et les agriculteurs. »

« Les routes seront défoncées et le coût des réparations sera à la charge des communes qui n'ont déjà plus d'argent. Je demande à tous les maires des communes environnantes d'informer leurs habitants que les impôts fonciers seront en forte augmentation pour l'entretien des routes communales, des ponts qui supporteront ou pas des charges de plus de 50 tonnes quand aujourd'hui ils sont prévus pour le passage d'engins de 3 tonnes ou 3,5 tonnes. »

« Les communes n'ont pas à supporter ce surplus de circulation dans les villages. La DREAL doit financer l'élargissement et la réfection des voies communales. »

Sur la **gestion de l'itinéraire de substitution**, l'État répond que l'itinéraire de substitution est conçu et sera réalisé et financé dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle. Il sera ensuite confié pour sa gestion aux collectivités locales, selon les cas, chaque situation étant particulière, le Département, les intercommunalités ou les communes.

6.1.3. Des inquiétudes sur les accès à la RN2

Au-delà du sujet de l'itinéraire de substitution, des habitants, des élus et des conseils municipaux ont interrogé sur la suppression de leurs accès routiers à la RN2 ou s'en sont inquiétés. Plusieurs d'entre eux ont regretté « l'enclavement » des villages qui en découlera.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Si Verneuil n'est pas relié à la RN2, comment les camions qui veulent livrer des marchandises à Verneuil vont faire ? Exemple : les Hollandais qui livrent des pieds de framboisiers. »

« Ne pas enclaver les villages (Verneuil), maintenir l'accès à l'itinéraire de substitution. »

« Où se situeront les différents échangeurs pour accéder aux villages sur le tracé ? »

« Le projet présenté (2x2 voies express à 110 km/h) priverait d'accès à la N2 les habitants des villages de Barenton-sur-Serre, Mortiers, Verneuil-sur-Serre, Grandlup. Il est inconcevable d'accepter un tel projet. Les élus souhaitent rendre attractifs ces villages, ils vont faire le contraire en isolant ces villages ! »

« Mais quelle douche froide de voir que vous ne prévoyez pas d'accès à la RN2 au sortir de Verneuil-sur-Serre. Le passage par une voirie périphérique réaménagée va isoler encore davantage Verneuil et nous éloigner de Laon et de la sortie de l'autoroute. »

« Point de vigilance sur les territoires ruraux traversés mais non desservis qui se verraient, comme Grandlup, un peu plus éloignés des services des villes de proximité comme Laon. »

« Le Conseil municipal de Verneuil-sur-Serre émet un avis défavorable au projet retenu de 2x2 voies express à 110 km/h, sans aucune sortie possible ou prise d'accès à hauteur de Verneuil-sur-Serre. »

Sur les **accès à la RN2**, l'État indique que 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 des carrefours giratoires ou des échangeurs et pour permettre de maintenir une vitesse de circulation homogène sur la majeure partie de la route nationale à 2x2 voies.

Les usagers venant des communes voisines de la RN2 pourront emprunter l'itinéraire de substitution pour rejoindre les quatre giratoires présents sur la RN2 (giratoire de l'échangeur de l'A26, giratoire sud de Froidmont à créer avec le contournement de Froidmont-Cohartille, giratoire nord de Froidmont et giratoire sud de Marle).

Des personnes se sont inquiétées d'effets négatifs pour les activités économiques locales.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« De plus, si la 2x2 est maintenue à 110 km/h, il faudra créer un itinéraire de substitution qui doit être opérationnel pour le tissu local à moins de le condamner, il n'y a déjà plus grand-chose dans la région !! »

« Beaucoup de nuisances et d'argent dépensé pour peu de bénéfices. L'impact économique pour les petits commerces et les habitants qui sont asphyxiés par les impôts. »

Des inquiétudes ont également concerné le trafic qui se reportera sur les petites voiries du secteur, en raison de la suppression d'accès à la RN2. Le Conseil municipal de Grandlup-et-Fay a demandé la prise en charge par l'État du recalibrage de la Route de Fay.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Avis très négatif sur les risques de trafics accrus dans la commune de Verneuil depuis les communes voisines (Barenton-sur-Serre...) du fait de la réduction du nombre d'accès à la N2. »

« Je m'interroge sur l'accès à la 2x2 voies pour ces administrés travaillant sur Laon avec uniquement un pont sans accès à la RN2. L'itinéraire alternatif passant par Monceau-le-Waast puis Laon est composé pour partie de voiries de petites dimensions et peu entretenues où les croisements avec les poids lourds ou tracteurs et la circulation hivernale sont difficiles. »

« Étant donné que dans le projet, la RD517p qui dessert Grandlup-et-Fay n'aura plus d'accès à la RN2, le flux des véhicules ne pouvant plus prendre cette RD517 va se détourner sur la VC n° 13 (Route de Fay) qui n'est pas en mesure de supporter le surplus des véhicules. Après en avoir délibéré, le conseil municipal émet un avis favorable pour un recalibrage de la VC n°13 (Route de Fay) par la DREAL. »

Sur la **voie communale-route de Fay**, l'État répond qu'il a pris note de la demande du conseil municipal de Grandlup-et-Fay. Un accès depuis les ponts permettant les franchissements Est-Ouest de la 2x2 voies et l'itinéraire de substitution le long de la RN2 sera étudié.

6.1.4. Les solutions préconisées

L'opposition à la création d'un itinéraire de substitution à l'ouest de la RN2 a conduit une grande partie des participants à la concertation à remettre en cause le principe d'un aménagement de la route nationale en voie express à 110 km/h.

Pour la plupart d'entre eux, ces participants ont demandé :

- d'aménager la RN2 à 2x2 voies en route non express à 90 km/h (soit sur l'ensemble du parcours entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, soit uniquement dans la partie Nord, à hauteur de la commune de Vienne), qui continuerait donc d'autoriser la circulation des véhicules lents;
- ou, si le principe d'un aménagement en route express à 110 km/h est conservé, de créer l'itinéraire de substitution parallèlement à la RN2.

Les échanges de la réunion du 15 mai 2025 avec les agriculteurs, les délibérations des communes et de la Communauté de communes du Pays de la Serre, les avis de la Chambre d'agriculture de l'Aisne et de l'USAA (Union des syndicats agricoles de l'Aisne) et la pétition signée par les élus du conseil municipal et les habitants de Vienne sont également allés dans ce sens.

6.1.4.1. La préférence pour une vitesse limite autorisée de 90 km/h

De nombreux arguments ont été présentés en faveur d'une vitesse limite autorisée à 90 km/h. En premier lieu, des avis ont indiqué que les 90 km/h actuellement en place « ne gênent personne », que le maintien à 90 km/h éviterait de consommer du foncier et faciliterait le travail des agriculteurs qui pourraient continuer à circuler sur la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Aujourd'hui on roule à 90, personne ne s'en plaint, pourquoi on ne continuerait pas après à rouler à 90 sur la 2x2 voies ? »
« Pourquoi ne pas rester à 90, parce qu'aujourd'hui votre configuration met en défaut nos agriculteurs locaux en rallongeant leur temps de travail. »
« Je pense qu'en restant de Marle à l'échangeur A26 à 90 pour laisser ces gens-là travailler correctement, ça serait judicieux. »
« La seule solution, c'est de revenir sur la décision, et de réaliser une 2x2 voies à 90 km/h. De plus, les véhicules lents pourront utiliser cette 2x2 voies à 90 km/h. Les communes avaient délibéré en ce sens en 2022, pourquoi ne pas avoir tenu compte de leurs avis ? »

Quelques personnes ont relevé que les vitesses des engins agricoles ont augmenté et qu'il n'a pas été constaté d'accident sur les sections à 2x2 voies comme le créneau de Vienne où circulent à la fois des véhicules légers et des tracteurs.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il serait beaucoup plus judicieux de la mettre à 90 km/h, car les agriculteurs pourraient l'emprunter avec leurs engins. N'oubliez pas que les tracteurs roulent à 50 km/h. »
« Les tracteurs cohabitent bien sur le créneau de Vienne, on pourrait en faire autant, de plus les tracteurs actuels roulent plus vite. »
« Je tiens à faire un constat sur l'aménagement fait à Vienne dans les années 2000. À ma connaissance, il n'y a pas eu d'accident entre un véhicule dit "lent" et d'autres véhicules. »
« La RN2 était auparavant limitée à 110 et il n'y a pas eu d'accident mettant en cause des véhicules lents. »

Des personnes ont estimé que la vitesse préconisée sur route express pourrait changer dans l'avenir...

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Nous entendons une volonté de certains politiques de réduire la vitesse sur autoroute, de 130 à 110 ces derniers temps. Ne pensez-vous pas que les voies à 110 passeront alors à 90 ? Si cela se confirme, la voie express à 110 ne servira à rien, et sera encore l'exemple parfait d'un gaspillage d'argent public. »
« Aujourd'hui, les tracteurs roulent couramment à 40 voire 50 km/h et on fait rouler les voitures de moins en moins vite et comble de la chose, si admettons dans dix ans un arrêté faisait rouler à 90 km/h les voitures sur ce genre de voie... Ce choix est très lourd de conséquences pour l'agriculture, tant pour le transit que pour la desserte. »

... d'autres qu'il faudrait faire évoluer la loi.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pour ma part, il faut que le projet de 2x2 voies se fasse et il faudrait modifier la loi permettant les véhicules lents sur les tronçons 110 km/h. »

« Pourquoi ne pas modifier la loi permettant l'accès aux véhicules lents sur les voies express à 110 km/h ? Sinon, garder la vitesse à 90 km/h si le 110 km/h n'est pas possible. »

Des contributeurs ont préconisé la vitesse de 90 km/h en raison du gain de temps peu significatif à leurs yeux avec un passage à 110 km/h.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je suis un peu atterrée de voir les conséquences d'avoir voulu s'arc-bouter, je pense qu'il n'y a pas d'autre terme, sur le caractère express de cette voie. Il n'y a pas de gain de temps : je me suis aperçue que sur le trajet du rond-point sud de Froidmont au rond-point sud de Marle, en fait la différence pour un véhicule léger (parce que pour les poids lourds, ça ne change rien, ils ne peuvent pas rouler plus vite) c'est une minute, à peine une minute. Jusqu'à l'échangeur de l'autoroute A26, ça double la longueur, ça fait à peine deux minutes de perdues pour un véhicule entre le fait de rouler à 90 ou 110, en imaginant qu'il n'y ait aucun obstacle autre sur la route. Pourquoi ne pas maintenir une vitesse à 90 sur ces portions-là, ce qui permettrait, d'une part des économies et, d'autre part, de faciliter la tâche de ceux qui travaillent autour ? »

« Revenir à 90 km/h ferait perdre très peu de temps aux autres usagers (une minute et 10 secondes de plus pour 10 km). »

« Le passage à 110 km/h au lieu de 90 ne ferait gagner qu'une minute de moins qu'actuellement. »

« Je suis opposée à la qualification de cette voie à 110 km/h avec interdiction du passage des véhicules agricoles. Le passage de 90 à 110 ne fait gagner que quelques minutes (2 min). »

« Mes propos portent sur la décision de l'État sur le choix d'une voie express à 110 km/h entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle. Je ne doute nullement que vous n'ayez déjà fait cette constatation. Après un calcul très théorique qui occulte les deux giratoires de Froidmont, le temps parcouru pour les 13,6 km de distance est de :

- cas vitesse véhicules 90 km/h => temps = 9 minutes et 4 secondes ;*
- cas vitesse véhicules 110 km/h => temps = 7 minutes et 25 secondes.*

Pensez-vous que le différentiel de 2 minutes soit justifié par une voie express qui amène de nombreux coûts supplémentaires ? »

« Je suis opposé à une 4 voies à 110 km/h, pourquoi 4 voies à 110 km/h : pour gagner 1 minute entre Froidmont et le rond-point de l'autoroute ? »

« Rouler à 110 km/h au lieu 90, pourquoi gagner quoi ? 90 secondes ? Entre Marle et Avesnes-sur-Helpe, il est prévu une 2x2 voies à 90 km/h : pourquoi 110 entre l'A26 et Marle ? Pour faire gagner 90 secondes entre Froidmont et l'A26, vous aller créer un carcan administratif, juridique, et rendre moins attractif nos villages ! »

Sur les **gains de temps**, l'État rappelle que l'effet de l'aménagement de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle est faible en raison du court linéaire concerné (environ 16 kilomètres) et de l'absence de phénomène de congestion notable sur la RN2 existante : la mise à 2x2 voies fera gagner un peu plus d'une minute. Les objectifs prioritaires de l'opération sont la sécurisation des déplacements sur la RN2, le maintien d'un bon niveau de desserte locale et l'amélioration du cadre de vie des riverains.

C'est l'aménagement global de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, une fois toutes les opérations de mise à 2x2 voies et de contournement des communes réalisées, qui permettra un gain de temps, estimé entre 15 et 20 minutes pour l'ensemble de l'itinéraire.

Plusieurs participants ont insisté sur les intérêts d'un aménagement en route non express à 90 km/h, en particulier en termes de réduction des dépenses publiques.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Une 4 voie à 90 km/h serait bien moins onéreuse, moins de ponts, etc. »

« Les remarques pertinentes des intervenants à la réunion de Grandlup vont dans ce sens et inutile de réitérer leurs propos en termes de dépenses financières qui concernent tous les acteurs de ce projet. Vous connaissez aussi bien que moi que les économies à faire sont plus que d'actualité. Non à la voie express sur la RN2. »

« Je suis pour une 2x2 voies à 90 km/h : le moins coûteux pour l'État et le plus pratique pour nos agriculteurs. »

« Passage de la 2x2 voies, entre Froidmont et Marle de 90 à 110 km/h : NON ! Prix pour de tels travaux, alors que l'on nous demande de faire des économies !!! »

« Pour une raison économique, mettre la RN2 en 4 voies à 90 km/h, ce qui évite un itinéraire de substitution pour les véhicules lents. »

« Je suis contre le maintien du tronçon Chambry-Froidmont à 110 avec interdiction de passage des véhicules lents. Passer de 90 à 110 ne fait gagner que quelques minutes, ce qui ne paraît pas opportun compte tenu de l'ampleur des frais engagés dans un contexte de recherche d'économies ! »

« Il me semble que le Département, la Région et l'État croulent sous les dettes. Le simple bon sens recommande de faire des économies. Pourquoi s'entêter pour un projet qui n'est plus d'actualité et de surcroît ruineux pour tout le monde ? »

« Je suis favorable à la création d'une 2x2 voies entre Froidmont et Chambry mais contre le statut de voie express ce qui ne nous paraît pas opportun compte tenu de l'ampleur des frais engagés dans un contexte de recherche d'économies. »

« Revenir à 90 km/h serait plus économe en consommation de foncier, supprimerait les coûts d'entretien des itinéraires de substitution, améliorerait la compétitivité des exploitations agricoles. »

Des participants se sont prononcés contre le statut de route express également pour des raisons environnementales.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« En choisissant de passer la RN2 en voie express, nous faisons le choix d'accroître nos émissions de CO2 de 13 %. Ce qui est à l'opposé de notre devoir et de nos engagements nationaux par ailleurs. La RN2 ne doit pas être une voie à 110 km/h. Bien sûr cette infrastructure doit être modernisée pour réduire les risques mais nous nous devons de préserver au maximum l'environnement. Les économies (ou les dépenses moindres) pourraient servir à développer le rail dont nous manquons cruellement par exemple. »

« Pour la portion Laon-Marle, la 2x2 voie express à 110 km/h oblige à créer une voie latérale pour les véhicules lents et pour raccorder le territoire par des échangeurs assez éloignés. La consommation de terres est alors énorme et les habitants locaux sont contraints à des trajets plus longs pour rejoindre certaines destinations. La 2x2 voies limitée à 90 km/h consomme moins de terrain et permettrait des bretelles plus rapprochées. Il faut savoir évoluer dans des proportions raisonnables quant aux coûts économiques et environnementaux. »

Au contraire, quelques avis favorables à la vitesse de 110 km/h ont été recueillis.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je suis favorable à la création de cette 2x2 voies limitée à 110 km/heure : pas de demi-mesure à 90 qui ne répondrait pas aux attentes. »

« Il est aussi important que la vitesse autorisée maximum puisse être de 110 km/h. En effet, il me paraît peu pertinent d'engager des travaux d'une telle ampleur si au final la vitesse autorisée ne passe qu'à 90 km/h contre 80 aujourd'hui. De façon plus globale il me semble important de prendre en considération les avis et impacts pour la population du secteur Vervins, Sud-Thiérache qui sera aussi intéressée par le projet. Il ne faut pas se contenter des avis de la population du secteur Pays de la Serre. »

Spécifiquement, des habitants et des élus de Voyenne ont demandé à conserver la vitesse de 90 km/h dans la partie nord de la RN2, entre les ronds-points au nord de Froidmont-Cohartille et au sud de Marle³. Quelques-uns ont recommandé de créer une voie lente le long de la RN2 ou d'utiliser les emprises situées le long de la voie ferrée Laon-Hirson.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y a des ronds-points d'extrémité et la portion où l'on pourra réellement rouler à 110 km/h sera courte. Nous, habitants de Voyenne, nous souhaitons conserver cette partie de contournement à 90 s'il faut rester à 90, ou à 110 si on le peut, en permettant la circulation de véhicules lents. »

« Le prolongement à 2x2 voies avant le rond-point côté Marle ne paraît pas opportun (risque d'accident dû à la vitesse avant le rond-point et sur la montée il existe un créneau de dépassement). Non à la proposition de création de l'itinéraire de substitution RN2 secteur Voyenne. »

« Il faut créer une troisième voie dite lente sur RN2. »

« Utilisation de l'espace près de la voie ferrée qui va à Laon et dessert tous les villages impactés. »

« Il serait important de garder la RN2 du carrefour de Voyenne-Marle jusqu'au carrefour Toulis-Dercy à 90 km/h. Cela évite toute voie de substitution et une économie d'emprise foncière – d'où une grande économie. La desserte agricole est déjà assurée par l'AFR pour les betteraves. »

Sur l'espace disponible près de la voie ferrée Laon-Hirson, l'État répond qu'il existe en effet des emprises mais que le parcours de la voie ferrée constitue un détour plus important que l'itinéraire de substitution proposé. De plus, la voie ferrée se développe en grande partie dans la zone rouge du Plan de prévention du risque inondations (PPRI) « Vallée de la Serre » autour des rivières la Serre, la Souche et le Vilpion, soit une zone inondable particulièrement contraignante pour la création d'un itinéraire routier.

Par ailleurs, il a été demandé des accès à la RN2 pour les communes de Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre et Grandlup-et-Fay.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Super projet mais qui doit maintenir des accès simples pour les agriculteurs et pour les habitants des villages avoisinants. »

« Faites preuve de bon sens, et instaurez une 2x2 voies à 90 km/h avec un accès aux véhicules lents et une sortie au carrefour de Verneuil-Grandlup ! Il en va de l'intérêt général ! »

« Il est indispensable de revoir le projet sur ce point pour aménager un accès pour Verneuil, Barenton-sur-Serre et Grandlup-et-Fay. »

« Il faut réaliser une 2x2 voies à 90 km/h avec un accès à hauteur de Verneuil-sur-Serre et Grandlup. »



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

³ Les communes de Froidmont-Cohartille et de Grandlup-et-Fay et la Communauté de communes du Pays de la Serre ont également demandé un maintien à 90 km/h dans la partie nord de la section, voir 6.1.4.3.

6.1.4.2. La préférence pour un itinéraire de substitution le long de la RN2

Plusieurs contributeurs ont indiqué souhaiter un itinéraire de substitution longeant l'actuelle RN2, de manière à conserver de bonnes conditions de travail et d'accès aux agriculteurs (voir également les avis des représentations agricoles au 6.1.4.3.).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Une voie parallèle à la RN2, une ou deux voies parallèles, semble plutôt une meilleure solution. »
« Si vous nous imposez cette voie de substitution, je préfère qu'elle soit le long de la RN2 ou à 500-600 mètres mais qui permette de se croiser et à double sens !! Comment les agriculteurs peuvent-ils travailler efficacement sinon ? »
« La seule solution envisageable est la réalisation de 2 voies de circulation en parallèle de la Nationale 2. »
« Si vous vous obstinez à garder 2 voies à 110 km/h, il sera obligatoire de faire des routes parallèles à la nationale, pour que les agriculteurs puissent travailler correctement dans de bonnes conditions. »
« La réutilisation de la RN2 actuelle, droite et desservant les communes locales avec des ouvrages déjà en place semble tout indiquée comme voie de substitution. Les bassins et autres aménagements d'accotement et environnementaux pourraient ainsi bénéficier conjointement aux deux réseaux. »
« Vous avez envisagé d'étudier des chemins parallèles à la future voie express; ces chemins ou routes parallèles paraissent être un avantage (mais pas inscrite dans votre comparaison avantages versus inconvénients), car c'est le projet le plus cartésien au niveau humain et environnemental. Vous avez présenté comme un inconvénient à + 9 M€. Sachez que pour les autochtones qui vont subir cette voie express sans en bénéficier, l'aspect +9 M € nous importe peu ! ce qui nous importe c'est le cadre de vie de l'habitant local. »
« Nous sommes donc favorables à la proposition d'une voie de substitution en double sens parallèle à la N2. L'emprise sera pour nous conséquente, une compensation foncière est donc nécessaire, surtout que nous avons déjà été expropriés sur la zone du Griffon. »

Plusieurs personnes ont demandé de positionner l'itinéraire de substitution le long de la RN2 côté Est.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il faut faire une route de l'autre côté de la RN2 par rapport à Verneuil pour faire circuler les véhicules agricoles. »
« Lors de cette rencontre, les agriculteurs étaient majoritairement favorables à la voie de substitution longeant la route nationale actuelle dans le sens Laon/Marle, accotement Est. »
« S'il devait y avoir un itinéraire de substitution, il devrait être parallèle à la N2 côté Est d'une largeur de 8 mètres. »

Un participant a préconisé de réaliser une voie express entièrement nouvelle, à côté de la chaussée existante de la RN2.

« Pour créer cette voie express, pourquoi vouloir utiliser la RN2 actuelle et faire un doublement de la voie ? Je suis persuadé que financièrement parlant, il vaudrait mieux laisser telle que la RN2 ce qui faciliterait la vie quotidienne des autochtones et construire intégralement une nouvelle voie express : se mettre au niveau de cette RN2, de la reconstruire intégralement (car fort dégradée en sous-sol) est sûrement plus onéreux que de faire une voie express totalement nouvelle. Et ceci vous éviterait de construire des chemins parallèles, de permettre à tous les locaux de circuler normalement. Les accès aux parcelles existent déjà, les dépôts de betteraves aussi et vous n'auriez rien à toucher de l'existant actuel ou très très peu, contrairement au projet d'intégration de la RN2 dans la voie express. »

Sur un itinéraire de substitution longeant la RN2, l'État a d'ores et déjà indiqué lors de la réunion publique du 17 juin 2025 avoir pris en compte cette demande. Il prévoit d'approfondir cette solution dans la suite des études en associant les acteurs locaux, dont la profession agricole et les élus, au sujet.

6.1.4.3. Les délibérations des collectivités locales et les avis des représentations agricoles

Les délibérations des communes et les avis des représentations agricoles ont été convergents avec quelques nuances :

- ils se sont positionnés en faveur d'une vitesse limite autorisée de 90 km/h avec accès pour les véhicules lents :
 - soit sur l'ensemble de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle (communes de Toulis-et-Attencourt, Verneuil-sur-Serre et Monceau-le-Waast et Union des syndicats agricoles de l'Aisne-USAA);
 - soit entre Froidmont-Sud et Marle (commune de Froidmont-Cohartille);
 - soit entre Froidmont-Nord et Marle (communes de Grandlup-et-Fay et Voyenne, Communauté de communes du Pays de la Serre);
- la plupart ont demandé, si le statut de voie express est retenu, l'implantation de l'itinéraire de substitution le long de la RN2.

Les principales positions et demandes ont été les suivantes :

Le conseil municipal de Froidmont-Cohartille souhaite le maintien de la RN2 à 90 km/h : « Le Conseil municipal décide de laisser les 2 tronçons [contournements de Voyenne et de Froidmont] à 90 km/h pour éviter les voies de substitution et réduire les emprises foncières afin d'éviter les problèmes de nuisances de circulation dans les villages adjacents ». Il demande d'envisager l'éloignement maximum du contournement par rapport au hameau du Moulin et une attention particulière « aux chemins d'accès des véhicules et convois agricoles ainsi qu'à la nuisance sonore et visuelle aérienne du contournement de Froidmont ».

Le conseil municipal de Grandlup-et-Fay se prononce pour la limitation de la vitesse à 110 km/h entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire de Toulis-Dercy (giratoire nord de Froidmont) et pour la limitation de la vitesse à 90 km/h dans la partie nord du projet (« entre le rond-point de Toulis-Dercy et le rond-point de Voyenne-Marle »), et demande le recalibrage de la voie communale 13 (route de Fay) par l'État – cette voie subirait des reports de trafic de la RD517P qui, avec le projet, n'échangerait plus avec la RN2.

Le conseil municipal de Monceau-le-Waast « décide de soutenir la position de la commune de Voyenne et de s'opposer à tout itinéraire de substitution sur la commune de Voyenne pour des raisons sécuritaires ». Il « s'oppose à tout itinéraire de substitution sur le tronçon de l'autoroute A26 à Marle et sollicite le maintien de la vitesse à 90 km/h ».

Le conseil municipal de Toulis-et-Attencourt demande de conserver la RN2 à 90 km/h : « Les membres du conseil municipal de Toulis-et-Attencourt demandent à garder la RN2 à 90 km/h et ainsi l'accès aux véhicules lents. Cela limite les voies de substitution à créer et à entretenir par la suite. Cela limite également l'artificialisation des terres agricoles. » Il demande de préserver le fossé de dessèchement de la Souche, en veillant à ce que le projet n'amène pas « un coût de fonctionnement supplémentaire et excessif pour l'entretien de ce passage ».

Le conseil municipal de Verneuil-sur-Serre « émet un avis défavorable au projet retenu de 2x2 voies express à 110 km/h, sans aucune sortie possible ou prise d'accès à hauteur de Verneuil-sur-Serre. Ce projet aurait notamment pour conséquence de rallonger les temps de parcours des habitants de Verneuil-sur-Serre pour rejoindre Laon ou Marle, et augmentera aussi la circulation dans le village. [II] rappelle que par la délibération du 30 mars 2022, le conseil municipal avait émis un avis favorable à la mise à 2x2 voies de la RN2 sur la base des scénarii 3A et 3B, à savoir une 2x2 voies à 90 km/h permettant l'accès aux véhicules lents et un accès et sortie à hauteur de Verneuil sur Serre ». Il souhaite, si le projet de voie express à 110 km/h est retenu, que l'itinéraire de substitution soit situé le long de la 2x2 voies « et ainsi éviter les passages de ces véhicules dans les villages riverains », qu'il soit « classé en voie départementale et non en voie communale » et que les voies communales soient restaurées et élargies « avec prise en charge des travaux par la DREAL ».

Le conseil municipal de Voyenne s'oppose à tout itinéraire de substitution dans la commune et propose de maintenir la vitesse à 90 km/h sur la RN2 dans la section entre le giratoire nord de Froidmont-Cohartille et le giratoire de Marle (sont joints à la délibération un courrier du Maire de Voyenne au Conseil départemental de l'Aisne et la pétition signée par les habitants et les élus, qui reprennent ces positions) : « Le conseil municipal de Voyenne décide à l'unanimité de s'opposer à tout itinéraire de substitution sur l'ensemble du territoire de la commune de Voyenne pour des questions sécuritaires et économiques, et propose de maintenir la vitesse à 90 km/h sur ce tronçon de la RN2 laissant donc possible la circulation des véhicules lents dessus. »

Le conseil communautaire du Pays de la Serre s'oppose à tout itinéraire de substitution dans le secteur de Voyenne et demande le maintien de la vitesse à 90 km/h sur le tronçon à hauteur de Voyenne : « Considérant le projet d'itinéraire de substitution (pour les véhicules dits lents) sur plusieurs communes du Pays de la Serre, suite au passage prévu à 110 km/h de la RN2 entre les 2 ronds-points de Voyenne, la Communauté de communes décide de soutenir les communes concernées et de s'opposer à tout itinéraire de substitution sur la commune de Voyenne pour des questions sécuritaires, et souhaite le maintien de la vitesse à 90 km/h sur ce tronçon de la RN2 laissant donc possible la circulation des véhicules lents. »

La Chambre d'agriculture de l'Aisne indique que « la profession agricole subit le choix de classement en voie express de la future RN2 ». Elle demande la compensation foncière liée à l'emprise acquise en zone agricole, l'engagement rapide de réserves foncières en mobilisant les services de la SAFER Hauts-de-France et des démarches pour initier un AFAFE [aménagement foncier agricole, forestier et environnemental, ou remembrement], l'implantation de l'itinéraire de substitution le long de la RN2, plutôt côté Est, en double sens de circulation, calibré pour « les charrois de paille par engins agricoles, tracteurs avec plateau et remorque d'une longueur de 12 à 13 mètres environ » et « les moissonneuses-batteuses avec les barres de coupe attelées à l'arrière » et doté d'un revêtement supportant la charge d'engins lourds. Elle appuie « la demande générale formulée lors de la réunion publique du 17 juin 2025, sur l'intérêt que le Conseil départemental de l'Aisne soit le gestionnaire » du futur itinéraire de substitution.

L'USAA indique que la profession agricole souhaite une limitation de vitesse à 90 km/h sur la RN2 aménagée et que les agriculteurs sont majoritairement favorables à un itinéraire de substitution implanté le long de la RN2, du côté Est dans le sens Laon-Marle, réservé aux véhicules agricoles pour des questions de sécurité, et doté d'un « enrobé robuste capable de supporter un passage régulier de véhicules lourds ». L'USAA indique que la profession agricole souhaite que l'entretien de l'itinéraire de substitution soit pris en charge par l'État. Elle demande l'engagement rapide d'un AFAFE et d'une convention avec la SAFER Hauts-de-France ainsi que la mise en place des compensations financières « pour pertes de Droit à Paiement de Base, perte d'exploitation et perte de fumure et d'arrière-fumure ».

6.2.

Quelques expressions sur l'opportunité du projet

Des personnes se sont prononcées en faveur du projet, en soulignant ses intérêts pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements, réduire les temps de parcours, favoriser le développement économique et désenclaver le territoire.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La mise à 2x2 voies de la RN2 est un projet attendu depuis de nombreuses années. Elle est pour le territoire une avancée majeure sur le plan sécuritaire, sur le plan économique, sur la réduction des nuisances dans la traversée de certains secteurs »

« Je voudrais que notre territoire continue à avancer, que l'État continue à investir. On en a besoin. On en a besoin pour désenclaver les gens de La Capelle, on en a besoin pour désenclaver les gens du Nouvion-en-Thiérache, venir en préfecture. [...] Les routes sont un service public, on a tous besoin : continuités nationales, départementales, communales. Il faut faire au mieux pour que cela rende le maximum de services et qu'on puisse continuer à développer aussi le département de l'Aisne. »

« J'ai très clairement hâte de voir une 2x2 voie sur l'intégralité du tracé, ce pour des raisons diverses :

- simplifier les déplacements, notamment raccourcir les temps de trajet, principalement entre Avesnes-sur-Helpe et Laon (trop de villages à traverser);
- la sécurité routière (trop de poids lourds et de profils de conduite incompatibles pour se suivre);
- concernant les temps de trajet, cela pourrait améliorer grandement les échanges commerciaux et la vie du territoire sur des secteurs isolés;
- pourquoi pas des tronçons autoroutiers (2x2 voies 130 km/h) avec péage ?? »

« Gain de temps, route sécurisée avec le terre-plein central et sans les nids de poules. »

« Moins d'embouteillages sur la route, moins de dangers dans les agglomérations, limiter le risque des accidents, limiter la collision avec la faune et la flore. »

« Je pense que c'est une très bonne idée pour fluidifier et sécuriser le trajet Marle-Laon. »

« Je soutiens vivement la construction de la nouvelle route. Ce tronçon de la RN2 et plus au sud, en direction de Laon, est dans un état lamentable. Il est dans l'air du temps, où le trafic de poids lourds connaît une croissance exponentielle, de limiter au maximum les désagréments pour les riverains. J'espère que les travaux auront lieu prochainement. »

« Ce projet de 2x2 voies va enfin voir le jour et j'en suis heureux. »

« Si les études de projection de trafic démontrent l'intérêt d'un tel aménagement alors il faut le faire pour fluidifier les transports, amener du flux local et favoriser le développement économique de certaines zones. Je regrette que ce projet ne s'inscrive pas dans un aménagement d'ensemble et fasse fi de l'existant ou des améliorations connexes et nécessaires qu'aurait pu et dû considérer un aménagement de cette ampleur (déplacement d'ouvrages routiers récents, aménagement hydrographique, tracé plus simple, plus logique et plus holistique). »

« Je suis très favorable au projet. Habitant de Vervins, cela permettra de gagner du temps pour aller à l'autoroute, sur le sud du département et en région parisienne. »

« Je gagne du temps pour aller bosser. »

« Tout d'abord, je tiens à vous faire part de mon soutien à ce projet car nous attendons vraiment cette mise à 2x2 voies. »

« 2x2 voies très bien, il est temps. »

Sur le **parti d'aménagement de la RN2**, l'État rappelle qu'il a été fixé par la décision ministérielle du 8 novembre 2022 faisant suite à la concertation du 10 janvier au 25 mars 2022 sur l'ensemble de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

La concertation de 2022 avait permis de débattre d'un large éventail de scénarios comprenant un scénario de type autoroutier, non retenu. En effet, la concertation avait fait émerger une préférence marquée pour les scénarios de mise à 2x2 voies considérés par le public comme le meilleur compromis entre sécurité, amélioration des conditions de déplacements et maintien d'une bonne desserte locale au moyen de points d'échanges réguliers entre la RN2 et les axes secondaires (routes départementales et communales).

Sur ces bases, l'État a décidé d'une mise à 2x2 voies progressive de la RN2, d'un aménagement différencié entre les trois sections de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (voir 2.1.), dont une mise à 2x2 voies au statut de route express à 110 km/h entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, et d'un contournement en tracé neuf de tous les bourgs traversés.

L'un des contributeurs, favorable à l'aménagement de la RN2, a recommandé de faire payer les camions étrangers et de solliciter l'Europe pour obtenir des financements.

« La circulation est composée de 30 % de camions des pays du Nord et des pays de l'Est. Alors si vous trouvez onéreuse ma réflexion sur la conservation de la RN2 et la construction d'une voie express neuve, que l'État français leur fasse payer un droit d'entrée sur les routes françaises, tout comme les routiers français qui sont obligés de payer de l'autre côté de la frontière. D'autre part, il serait intéressant de solliciter financièrement l'Europe pour cet axe qui va vers la frontière. Quand ils sont rentrés dans la CEE, les nouveaux pays européens comme par exemple l'Espagne ont reçu des milliards de subventions pour construire leurs routes. Et leur réseau routier est bien plus moderne que dans nos vieux pays européens qui leur ont amené toutes ces subventions. Un retour à l'envoyeur serait très normal. »

Des personnes ont regretté l'artificialisation des sols avec le projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Ce tracé sur Voynne, ça a été dit plusieurs fois, mais je tiens quand même à le répéter : on parle aujourd'hui d'artificialisation de terrain, je crois qu'on est vraiment dans une grande artificialisation de terrain. Je ne sais pas si vous avez vu un documentaire hier à la télévision où au milieu de la France, on casse les trottoirs pour pouvoir permettre d'avoir des îlots de fraîcheur et aussi un meilleur écoulement de l'eau. Alors, pourquoi mettre encore partout de l'artificialisation sur nos chemins ? »

« D'un point de vue citoyen, je trouve dommageable une artificialisation des sols supplémentaire au vu des enjeux environnementaux par rapport aux gains en sécurité et temps. »

D'autres, dont les élus écologistes régionaux et départementaux, et des personnes directement concernées par les aménagements, ont remis en cause le projet en indiquant qu'ils le trouvent inutile, trop favorable au mode routier et/ou potentiellement générateur de trafics supplémentaires.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y a rarement des bouchons et peu d'accidents aussi, nous ne voyons pas l'utilité pour la mise à 2x2 voies. »

« Le gain de temps que pourra apporter l'élargissement de cette nationale (10 à 15 minutes sur tout le tronçon Laon-Avesnes-sur-Helpe qui n'est le fait que d'une part marginale des utilisateurs rappelons-le) est réalisé à un coût financier terriblement onéreux au vu de l'état des finances publiques aujourd'hui. Cela nous semble totalement disproportionné comparativement aux améliorations attendues et aux autres besoins de ce territoire. Son impact sur le développement économique du territoire reste de l'ordre du fantasme et de l'incantation, sans réelle démonstration. L'augmentation du "tuyau" accélère le flux mais il y a fort à parier que c'est la fuite des consommateurs vers les pôles commerciaux existants et non l'arrivée de nouvelles entreprises et commerces qui sera la conséquence de cet ouvrage. Avec au final une dépendance accrue à la voiture en parfaite contradiction avec les nécessités liées au réchauffement climatique. Pour ce qui concerne la déviation de Froidmont-Cohartille, la qualité de vie et la sécurité des riverains justifient cette nouvelle création. Mais nous pensons que la mise à 2x2 voies de cette déviation n'est pas nécessaire pour satisfaire à ces objectifs. Une route avec un terre-plein central à 90 km/h qui permettrait la circulation des véhicules lents serait tout aussi bénéfique, moins chère, moins bruyante, moins impactante et moins polluante. Le choix de la 2x2 voies aboutirait à une augmentation des vitesses des véhicules qui entraînera inévitablement une augmentation des nuisances sonores, atmosphériques... que l'on cherche à limiter, en annihilant de facto une bonne part des améliorations recherchées, tout en augmentant la problématique de consommation de foncier, le besoin de compensation et le coût de l'opération. Très peu, voire aucun accident mortel n'implique un tracteur ou un véhicule agricole sur cet axe routier. Le principal danger provient de l'importance du trafic, et de la circulation des poids lourds. Ce problème pourrait être solutionné par la mise en place d'aménagements d'intersections de sécurité (voies d'accélération et de décélération) et d'une zone de dépassements à 2x2 voies qui ponctuerait la RN2 au nord de Laon au sud de Froidmont. »

« Remise en cause du projet car la RN2 n'est pas saturée ou accidentogène. »

« Projet qui devrait être arrêté. »

Quelques personnes ont dénoncé le coût du projet et rappelé le contexte contraint des finances publiques.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Trop grandes dépenses. »

« Avez-vous les pieds sur terre ? La France est en faillite : 3 435 milliards d'euros de déficit, il ne faut jamais avoir les yeux plus grands que le ventre !!!!! Nous sommes à l'heure des économies. Personne ne se rend compte de la situation. »

« Projet trop coûteux pour les financeurs et les habitants où la recherche d'économie est à prioriser. Arrêtez ce projet. »

« Il faut faire des économies et ne pas gaspiller l'argent public. »

D'autres ont mis en priorité l'entretien des routes existantes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« À faire le plus rapidement possible : réparer nos routes fortement dégradées. »

« L'argent public sert malheureusement au développement du transport (routier en plus) alors qu'il est urgent de renforcer le secteur primaire et secondaire. ET de simplement entretenir correctement les routes déjà existantes. »



Réunion publique du 17 juin 2025 à Grandlup-et-Fay.

6.3.

Le contournement de Froidmont-Cohartille

Le contournement de Froidmont-Cohartille par le fuseau long Est a fait l'objet de quelques commentaires, concernant principalement les impacts sur l'activité agricole, les entreprises locales, et les impacts pour les habitants.

6.3.1. Les impacts pour l'activité agricole

Sur ce thème, les avis ont porté sur les emprises nécessaires pour le contournement et sur la perspective d'un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Un remembrement partiel devra être envisagé pour corriger la dislocation du parcellaire actuel et l'emprise sur des terres agricoles. »

« Ce projet, aussi nécessaire soit-il, coupe un parcellaire agricole en deux en divisant nettement les parcelles des fermes qui les exploitent. L'AFAFE est à mettre rapidement en place. »

« Il est fortement dommageable que les hectares d'emprise annoncés lors de la concertation publique sur le choix des fuseaux et ceux annoncés aujourd'hui pour ce contournement aient triplé. Cela nuit grandement à la relation de confiance qui aurait pu avoir lieu entre les parties et surtout ne permet pas d'avoir choisi le fuseau avec toutes les informations nécessaires et suffisantes à ce choix. Quant au tracé, une discussion générale avec les acteurs locaux aurait à minima pu avoir lieu plutôt qu'un trait sur une carte même si des échanges ponctuels ont heureusement pu se tenir. »

Sur les **emprises**, l'État indique que les besoins de foncier pour le fuseau long Est étaient estimés lors de la concertation de 2023 à 8 hectares, comprenant la chaussée et une partie des accotements ainsi qu'une provision pour les bassins d'assainissement. Les études ont depuis été approfondies, le projet a été affiné avec la prise en compte de sur-largeurs des talus tout au long du tracé, la création et le déplacement de giratoires et des reprises de voiries et voiries complémentaires (RD511, RN2 côté Vienne, rétablissements agricoles des chemins mis en impasse, sur-largeurs pour l'entretien de l'infrastructure). L'impact sur les zones à enjeux environnementaux et zones humides identifiées estimé entre 1,4 et 2 hectares engendre également une provision pour compensations.

D'autres contributions ont précisé très concrètement les besoins et les solutions pour rétablir les accès aux parcelles et aux dépôts de stockage utilisés par les agriculteurs.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Giratoire sud [du contournement] : respecter les voies d'évacuation et d'accès actuelles au parcellaire (ex. accès au dépôt de stockage HG dit du Four à Chaux et chemins d'accès au parcellaire Est) permettant de relier ces voies et lieux de stockage à l'accès HG de la RN2 actuelle. »

« Le tracé de contournement précis de Froidmont-Cohartille ne m'est pas connu, cependant, dans les options présentées, le passage du hameau du Moulin est problématique de même que la desserte de la ferme de Luvry et des parcelles environnantes. Les accès agricoles doivent être maintenus à une époque où les agriculteurs cherchent par tous les moyens à optimiser leurs déplacements et temps de travail dans un contexte déjà extrêmement préoccupant. Faire un détour de 2 ou 3 km pour accéder à des parcelles situées au bout de la ferme ne peut pas être une proposition recevable dans le cadre du maintien des accès. »

« D'un point de vue agriculteur impacté par le contournement de Froidmont dont 90 % des terres sont entre la nationale et la commune de Grandlup : 1er point : se servir au maximum de la D511 pour assurer l'accès aux parcelles entre Froidmont et Grandlup. Je m'explique, je ne serai personnellement pas choqué si le seul point de passage du contournement est la D511, à conditions de créer des accès de qualité en partant de cette route. Deux points de blocages pour moi éventuellement : une parcelle entre le cimetière et la ferme de Luvry (qui se retrouvera du côté Grandlup), aujourd'hui je passe 50 % par le chemin du cimetière vers Luvry (chemin étroit et de mauvaise qualité) et 50 % par les chemins en herbes en venant de la D511 (plus larges mais pas correctement stabilisés = si plus de trafic = problème). La solution pour moi est un chemin de qualité stabilisé qui vient de la D511 et qui descend vers le chemin de Luvry, en partant d'un des chemins existants. Aujourd'hui l'accès au dépôt du dit "Four à chaux" se fait par le chemin qui vient du croisement au niveau de la RN2 et jardinerie Pillois. Si ce chemin est supprimé, possible de refaire un chemin déjà existant (en herbe entre le dépôt et le bâtiment de stockage de pommes de terre entre Froidmont et Grandlup) en un chemin de qualité pour accéder à ce dépôt de betteraves et aux autres chemins. Garder deux accès pour Froidmont avec les tracteurs. Un accès par un rond-point au niveau de la jardinerie Pillois en venant de Cohartille (route au-dessus de la chapelle) et un accès par Dercy et la D12 au niveau du rond-point. »

Une demande a été faite sur le gabarit de l'ouvrage de la RD511, qui devra permettre le passage des engins agricoles.

« En tout état de cause la RD511 doit garder un gabarit en largeur et en hauteur qui permettent l'accès des engins agricoles aux parcelles situées à l'est du contournement. »

Sur le **maintien des accès agricoles**, l'État indique que la suite des études techniques permettra d'affiner encore le tracé du contournement de Froidmont-Cohartille et d'approfondir l'ensemble des questions liées à l'activité agricole, en suivant le principe d'un rétablissement systématique des accès aux parcelles, aux installations comme les dépôts de stockage et aires à betteraves, et aux sièges d'exploitation.

L'ouvrage permettant à la RD511 de passer en dessous du futur contournement permettra le passage des engins agricoles (et des bus scolaires qui empruntent cet axe), cet ouvrage ayant effectivement vocation à donner accès aux terres agricoles situées à l'est du contournement.

6.3.2. Les impacts pour les entreprises locales

Une personne s'est inquiétée des incidences du contournement pour les entreprises implantées à Froidmont et a demandé si une étude d'impact économique sera réalisée.

« J'attire votre attention sur l'impact économique à Froidmont car je suis assez surpris qu'il n'ait pas été présenté. Froidmont, à la différence de Cohartille ou des autres villages non directement desservis par l'actuelle RN2, a su attirer des entreprises de concessionnaire, tourneur-fraiseur ou vendeur de meubles, grâce notamment à la visibilité due au trafic de la RN2. Si le contournement de Froidmont présente des avantages sécuritaires évidents, quel sera l'avenir de l'installation d'entreprises sur ce territoire ? Même si cela ne représente pas grand-chose au niveau départemental et encore moins national, établir une étude d'impact économique territorial (possibilité de créer une Z.I., impact possible sur les commerces en place, etc.) sera-t-elle réalisée ? »

Sur l'**impact sur les entreprises locales**, l'État répond qu'elles resteront entièrement accessibles par l'ancienne RN2.

Le contournement de Froidmont-Cohartille permet de détourner le trafic routier et d'apaiser les circulations dans le bourg de Froidmont. Cet apaisement offrira des opportunités pour des projets et des aménagements locaux et pour la valorisation des espaces urbains qui seront des atouts également pour les services, commerces et entreprises locales.

6.3.3. Les impacts pour les habitants

Pour mémoire, la délibération du conseil municipal de Froidmont-Cohartille a demandé que soit envisagé l'éloignement maximum du contournement par rapport au hameau du Moulin (voir 6.1.4.3.). Des habitants ont questionné sur les nuisances sonores et les protections qui seront mises en œuvre.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le franchissement de la RD511 : ça passe au-dessus de la RD511 actuelle, moi j'aurais pensé que ça aurait été préférable de passer en dessous, c'est-à-dire de faire passer la RN2 en dessous. Sur le plan du coût, ça me paraîtrait plus avantageux, maintenant, je ne suis pas technicien. Le contournement "enterré" réduirait fortement les nuisances sonores. »

« Il avait été dit en 2023 que dans le trajet long Est, c'était le plus long, or là je constate qu'un choix a été fait sur le trajet le plus court. Le tracé proposé se rapproche entre 100 et 250 mètres ce qui engendre mécaniquement un accroissement des nuisances sonores et visuelles par rapport à la situation actuelle, en contradiction avec les engagements pris lors des ateliers de concertation en 2023. Les problèmes d'environnement : les habitants du hameau du Moulin, dont je fais partie, eux ils ne font pas partie de l'environnement. On s'occupe des grenouilles et des tritons, mais on ne s'occupe pas des habitants, si j'ai bien compris. Donc, moi je suis très interrogatif par rapport à ça. Je ne vois pas pourquoi on est partis contradictoirement aux conclusions de 2023 et pourquoi on n'a pas choisi le tracé le plus long. »

« Quelle sera la dimension des murs antibruit et est-il possible d'éloigner le pont routier des habitations ? »

« J'habite à Froidmont, rue de Grandlup. Je m'interroge sur le bruit de la 2x2 par rapport à mon habitation. »

Sur le **passage de la RN2-futur contournement au-dessus de la RD511**, l'État répond que cette solution est privilégiée en raison de la configuration du terrain naturel. L'inverse (la RN2 passant en dessous de la RD511) exigerait d'enterrer le contournement sur plusieurs kilomètres, ce qui générerait des volumes de déblais (terres extraites) très importants et renchérirait fortement les coûts. Le principe pour une opération routière est de suivre le plus possible le terrain naturel et de respecter un équilibre entre les déblais (terres extraites) et les remblais (terres apportées), afin de limiter les mouvements de matériaux.

Sur le **fuseau long Est**, l'État confirme que le tracé étudié et présenté se trouve bien dans les limites du fuseau long Est retenu à l'issue de la concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille en 2023. Il avait été indiqué, lors de la concertation de 2023, que l'éloignement du hameau du Moulin serait étudié et c'est ce qui a été fait.

Au niveau du hameau du Moulin, le contournement doit franchir une zone environnementale à forts enjeux (rivière de la Souche et zone humide et zone boisée du marais de la Souche). Plusieurs solutions de franchissement de ces espaces naturels en s'éloignant vers l'Est ont été étudiées. Au regard de leurs impacts très élevés en termes d'environnement et de coûts, le choix a dû être fait d'un tracé restant proche du lieu-dit Le Moulin (100 m), en prévoyant l'implantation d'écrans antibruit sur l'ouvrage (pont routier) de franchissement de la Souche. L'ouvrage de franchissement de la Souche proposé aujourd'hui est long de 61 mètres et coûte 6,6 millions d'euros hors taxes. S'il était déplacé de 50 mètres vers l'Est, sa longueur passerait à 105 mètres et son coût à 10,5 millions d'euros hors taxes et s'il était déplacé de 50 mètres supplémentaires vers l'Est, sa longueur passerait à 184 mètres et son coût à 18,1 millions d'euros hors taxes.

Sur la **mise en place et le dimensionnement de protections acoustiques pour le hameau du Moulin et l'impact acoustique rue de Grandlup à Froidmont**, l'État indique qu'une étude acoustique sera conduite dans le cadre de l'étude d'impact à venir. Elle portera sur l'ensemble du contournement de Froidmont-Cohartille (comme sur l'ensemble de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle). Une modélisation sera réalisée en intégrant le trafic futur sur le contournement : elle permettra de déterminer les niveaux de bruit et, en fonction du dépassement des seuils de bruit en vigueur, la nécessité de prévoir une protection acoustique, ainsi que sa forme, pour les riverains concernés au droit du contournement de Froidmont-Cohartille.

6.4.

Les questions agricoles

En complément des sujets agricoles liés à l'itinéraire de substitution et au contournement de Froidmont-Cohartille (voir 6.1.2 et 6.3.1), les propriétaires et exploitants qui se sont exprimés lors de la concertation ont été majoritairement favorables à la mise en œuvre d'un AFAFE (aménagement foncier agricole, forestier et environnemental) et ont souhaité l'engagement rapide de réserves foncières avec la SAFER. Ils ont également interrogé, ou exprimé des inquiétudes, sur le prix d'achat du foncier et sur l'organisation de l'AFAFE.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Est-ce qu'une convention a été signée avec la SAFER pour l'expropriation et pour essayer de trouver et de faire une réserve foncière ? Quel serait le prix de l'expropriation des terres ? Est-ce que vous avez une idée, comment c'est défini ? Et comment se passerait un aménagement foncier : qui est-ce qu'il le décide ? est-ce qu'il y a besoin de l'accord de tous les propriétaires, de tous les exploitants, comment ça se décide et qui paye les travaux liés à un aménagement foncier, par exemple un déplacement de silo de betteraves, des modifications de réseaux d'irrigation, est-ce que c'est pris en charge par le budget travaux ou pas ? »

« Nous demandons, à la Chambre d'agriculture, le lancement d'un AFAFE. Je le rappelle pour ceux qui ne le savent pas, c'est un remembrement, c'est un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental. Il faut faire ça le plus vite possible et en faire vraiment un outil d'aménagement rural, parce qu'on ne va pas y revenir tout de suite. »

« Lors de la réunion agricole, les agriculteurs présents étaient majoritairement favorables à la mise en place d'un AFAFE. De ce fait, la signature de la convention avec la SAFER Hauts-de-France doit être mise en place très rapidement. Les exploitants devront également être informés des projets de remembrements possibles sur leurs parcelles. »

« Je suis pour un remembrement afin de partager l'emprise des terres sur l'ensemble des agriculteurs ou trouver une compensation foncière par la SAFER car je suis impacté par l'élargissement de la RN2. »

« Je demande une compensation foncière : 1 ha pour 1 ha ! L'emprise foncière DOIT être partagée entre les agriculteurs afin d'être la plus indolore possible pour chacun au travers d'un remembrement qui doit être obligatoire. Si enfin, vous deviez nous exproprier, je suis très inquiète du montant que l'État décidera seul de nous indemniser ! Il est de notoriété qu'il est en dessous du prix du marché ! J'ai personnellement des prêts et engagements financiers en cours ! Cela me mettrait dans une situation financière difficile ! »

« Si expropriation, je suis très inquiète du montant que l'État donnera qui ne correspondra certainement pas au remboursement du prêt que j'ai en cours. »

« Nos biens vont être expropriés et vous nous annoncez que les Domaines feront le prix, j'espère que les Domaines respecteront les prix en vigueur dans la région. Je n'ai pas travaillé pour me faire spolier mes biens. Il faudra nous compenser sur un rayon raisonnable la surface que vous nous prenez. Cela évitera beaucoup de disputes. À vous de voir avec la SAFER. »

Sur la convention avec la SAFER, l'État a répondu qu'elle est en cours. L'objectif de cette convention est de constituer de la réserve foncière sur l'ensemble du territoire. Les surfaces réservées pourront être utilisées dans le cadre de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE), si c'est le choix du territoire de réaliser un AFAFE, ou pour des mesures compensatoires environnementales qui seraient exigées dans le projet.

Sur le prix d'achat du foncier agricole, l'État répond que les estimations ne pourront être faites qu'une fois obtenue la déclaration d'utilité publique du projet. Les estimations sont réalisées par le Service des Domaines (les impôts), qui détermine le prix de vente à l'hectare en se basant sur le prix du marché, c'est-à-dire les transactions foncières récentes sur le territoire.

Au contraire, un exploitant en agriculture biologique s'est inquiété du devenir de sa certification en cas d'AFAFE et un autre a souhaité être exclu de cet aménagement. Une personne a également indiqué que les terres à l'ouest de Verneuil-sur-Serre n'ont « pas besoin d'être remembrées ».

« Nous sommes inquiets sur l'AFAFE avec notre certification bio. »

« Nous ne voulons pas faire partie du remembrement, nos terres sont déjà regroupées. »

« Sur la commune de Verneuil, la partie Ouest n'a pas besoin d'être remembrée. »

Sur l'**intégration dans l'AFAFE**, l'État répond que des propriétaires/exploitants peuvent demander à ne pas faire partie du périmètre du remembrement. Ces demandes seront à transmettre aux représentants des propriétaires et des exploitants et seront étudiées lors des commissions locales qui seront organisées par le Département de l'Aisne qui pilotera la procédure d'AFAFE.

Des agriculteurs ont demandé de permettre le franchissement de la RN2 avec des engins agricoles et de maintenir des accès à leurs parcelles, à leur siège d'exploitation ou aux silos à betteraves.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le passage du lieu-dit "Maison Blanche" est un axe indispensable pour nous car nous cultivons des 2 côtés de la RN2 et empruntons ce passage régulièrement 5 à 6 fois par jour pour notre activité. Un franchissement de la N2 par ouvrage d'art doit absolument permettre le passage de tout type d'engin agricole, même à gabarit important (4,80 m de haut, 5 m de large). L'emprise foncière de cet ouvrage devra être compensé. »

« Dans vos futurs projets, merci de préserver le passage entre Barenton-Bugny et Monceau-le-Waast par un pont ou par un tunnel large et haut comme le passage sous la RN2 à l'échangeur de Voyenne. C'est un axe crucial pour les acteurs locaux. Sans ce passage les convois agricoles Est-Ouest seront obligés de passer par la zone du Griffon qui à terme sera saturée de camions et les agriculteurs locaux se mêleront à cet accroissement de circulation. »

« Il est essentiel que les silos restent accessibles car ils sont attenants à une pièce de 46 hectares qui reçoit des betteraves selon la rotation (tous les 3 ans), culture industrielle importante pour la région. Le déplacement de ces silos sur la parcelle doit tenir compte de son accessibilité directe par les camions. »

« Nous sommes agriculteurs, avec transformation et vente directe à la ferme. Nous notons que nous allons certainement "perdre" l'accès à la RN2 (à titre personnel ou professionnel), même s'il est éventuellement possible d'emprunter par commodité un itinéraire de substitution qui ne serait pas l'itinéraire officiel. »

« Ne pas laisser enclaver des sièges d'exploitations agricoles qui au fur et à mesure de la création de nouvelles infrastructures se retrouvent parfois sans issue pour les déplacements de leur matériel et circulation de camions pour enlèvement de betteraves, pommes de terre et autres denrées. »

Sur le **dimensionnement des ouvrages**, l'État répond que tous les ouvrages de franchissement de la RN2 ainsi que l'itinéraire de substitution et les accès aux parcelles, aux installations agricoles (dépôts, etc.) ou aux sièges d'exploitation qui devront être recréés ou réaménagés dans le cadre du projet, seront réalisés avec un gabarit adapté aux engins agricoles.

Un exploitant a indiqué que l'itinéraire de substitution isolera des terres à Barenton-Bugny.

« L'aménagement de la voie de substitution contournant Barenton-Bugny engendrerait des pertes importantes par la création de petites parcelles en pointe impossibles à cultiver avec le matériel agricole et sources de non-valeur agricole. »

Spécifiquement pour l'exploitation du lieu-dit « La Maison Blanche », le propriétaire a demandé un rétablissement de la RD513 en passage inférieur, le passage supérieur tel qu'il est prévu aujourd'hui n'étant pas compatible avec la giration des engins pour entrer dans la ferme. Il a également relevé la problématique de la traversée de la route communale avec les animaux.

« Suite à la réunion de la Chambre d'agriculture au sujet de la RN2, je suis hostile au pont supérieur de la 2x2 voies pour l'exploitation pour rentrer dans la ferme ! 1. tracteur avec plateau (20 mètres de L) + 2. camion à bestiaux à étages + 3. camions d'autres genres + 4. autre inquiétude pour changer les animaux traversent la route communale. »

Sur les **problématiques exposées**, l'État répond qu'elles seront approfondies dans la suite des études pour apporter des solutions.

Les analyses sur le positionnement de l'itinéraire de substitution seront reprises en intégrant la demande d'un itinéraire longeant la RN2.

La conception du rétablissement de la RD513 au niveau du lieu-dit « Maison Blanche » sera également affinée, en prenant en compte les questions de giration des engins agricoles pour entrer dans la ferme et des traversées de la route communale par les animaux.

Une question a été posée sur l'Indemnisation pour allongement de parcours et perte d'activité durant les travaux.

«Lors des travaux, notre organisation sera bousculée (longueurs et temps de trajet modifiés pour accéder aux parcelles, changement d'assolement) et engendrera des coûts supplémentaires d'exploitation qui devront être indemnisés.»

Sur les **indemnisations agricoles**, l'État répond que ces aspects seront pris en compte et définis précisément dans la suite du projet.

Différentes mesures comme des conventions d'occupation temporaire pour des interventions de type sondages géotechniques, piste de chantier, dépôts temporaires de matériaux de chantiers, etc., et des indemnisations par exemple pour allongement de parcours, dommages causés aux cultures, etc., seront formalisées et mises en œuvre dans le cadre de protocoles d'accord nationaux ou locaux avec la profession.



© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France

Chemin agricole dans la commune de Froidmont-Cohartille.

6.5.

La prise en compte de l'environnement

Des contributeurs, dont le conseil municipal de Toulis-et-Attencourt, ont insisté sur la bonne prise en compte des fossés de dessèchement de la Souche.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«Faire attention aux fossés de dessèchement des deux côtés du canal de la Souche, laquelle a été creusée de main d'homme et se trouve plus haut que le niveau de la vallée – afin d'éviter les inondations.»

«Le village de Toulis-et-Attencourt est bordé par la rivière "la Souche" et les terres sont drainées par un fossé de dessèchement qui permet l'écoulement facile de l'eau, particulièrement l'hiver. Les membres du conseil municipal demandent les points suivants : 1. Il sera nécessaire de veiller à ce que la future RN2 dans le contournement de Froidmont et Cohartille laisse le passage facile à ce fossé qui rejoint la rivière plus loin en contrebas ; 2. à ce que le dimensionnement de l'ouvrage soit suffisant pour l'écoulement des eaux par rapport à la surface de réception des eaux de pluie par ce fossé en amont. 3. Qu'il n'y ait pas un coût de fonctionnement supplémentaire et excessif pour l'entretien de ce passage.»

Sur les **fossés de dessèchement de la Souche**, l'État répond qu'ils jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement hydraulique du secteur. L'ensemble des éléments qui lui ont été transmis au cours de la concertation seront pris en compte. Les fossés de dessèchement seront respectés et leur continuité sera recréée par des passages busés.

Une question a été posée sur les études acoustiques.

« Une petite remarque concernant les études acoustiques que vous proposez de faire sur Froidmont. Nous à Vienne déjà actuellement, nous ne pouvons pas dormir les fenêtres ouvertes en ce moment. La circulation est tellement intense que nous fermons nos fenêtres dans notre chambre. Voilà donc simplement s'il y a des études acoustiques à faire, et bien, il faudra peut-être les faire aussi à Vienne. »

Sur l'**étude acoustique**, l'État répond qu'elle sera conduite dans le cadre de l'étude d'impact à venir. Elle portera sur l'ensemble de la section de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle. Des protections acoustiques seront mises en œuvre si les seuils réglementaires de bruit sont dépassés.

Des expressions ont porté sur les zones humides – une attention est demandée à l'entretien du marais de la Souche –, les diagnostics faune-flore et les risques pour les animaux dans la traversée de la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y a un risque de dégradation des zones humides, c'est inconcevable dans ce monde vertueux d'un point de vue environnemental. »

« Attention à l'entretien du marais qui dépend de l'association "marais septentrionaux de la Souche" ». »

« Je me demandais si vous aviez mis au début du diaporama les trois espèces qui sont en voie d'extinction, vous n'en avez pas du tout parlé : est-ce qu'on pourrait avoir des comptes rendus ? parce qu'à chaque fois on nous dit qu'on va avoir des comptes rendus, on voit des personnes venir, on a quand même une analyse où on a retrouvé une libellule qui est en voie d'extinction à 30 mètres du départ de la nationale qui va être créée. On aimerait savoir les comptes rendus des études. »

« Je suis très inquiet de l'impact biodiversité : le terre-plein central continu est une rupture très forte. Il entraînera une très forte mortalité pour la faune mammifère dans les premières semaines de son installation, notamment pour les lièvres abondants dans ce secteur. Il faut revoir ce point ou empêcher totalement l'accès des animaux sur la bande roulante. Le lien avec l'échangeur de l'A26 et la traversée de l'A26 doit être bien étudié pour permettre un passage faune car il y a déjà beaucoup d'écrasements dans ce secteur. La zone du Marais Pagnon doit être aménagée pour permettre la traversée de toute la faune. Il en est de même de la zone de la Souche dont le passage doit non seulement permettre la traversée de la rivière mais aussi la faune sauvage sur une zone de berges suffisamment larges. »

Sur l'**environnement naturel**, l'État répond que toutes les thématiques (réservoirs de biodiversité, zones humides, faune et flore...) seront prises en compte dans la future étude d'impact, qui permettra de préciser les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.

Sur les **diagnostics faune-flore-habitats**, l'État indique qu'ils se sont terminés au cours du quatrième trimestre 2025. Ils font partie de l'étude d'impact qui sera mise à la disposition de tous lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

6.6.

Les avis sur la concertation

Quelques participants ont fait part d'avis positifs sur la concertation.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«Je suis satisfait de voir que les éléments qui ont été discutés la dernière fois quant à la partie entre Froidmont et l'échangeur A26 ont commencé à être pris en compte concernant l'itinéraire de substitution parallèle.»

«Je vous remercie de la possibilité de donner notre avis sur ce projet 2x2 voies.»

«Je souhaite vous remercier et vous féliciter pour la réunion d'information qui a eu lieu à Grandlup-et-Fay. L'organisation était très bonne.»

Des attentes de prise en compte ont été exprimées.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«Le conseil municipal [de Toulis-et-Attencourt] vous demande de bien vouloir tenir compte de toutes ces mentions.»

«Nous souhaiterions, autant que possible, être bien informés des étapes du projet, tant professionnellement (au-delà des seuls représentants syndicaux) que personnellement en tant qu'habitants du territoire.»

7. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION, LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE AU GARANT ET LES SUITES DU 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 paragraphes des pages suivantes il apporte ses éléments de réponse.

LES PRÉCONISATIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION

RECOMMANDATION N°1

« Le garant préconise que le maître d'ouvrage, comme il en a évoqué la possibilité durant les débats, procède, avant d'arrêter le choix du projet qu'il soumettra à l'enquête publique, à une nouvelle analyse technique de l'itinéraire de substitution en concertation avec les exploitants concernés et la Chambre d'agriculture, intégrant les enseignements tirés de la concertation, dont l'hypothèse d'un passage le long de la voie express lorsque c'est possible ou préférable. Il devra s'attacher à dégager le tracé le plus court, le plus lisible et le plus carrossable possible pour les engins agricoles, qui ne crée pas de nouvelles nuisances ou une insécurité nouvelle pour la population des communes, limite au mieux la consommation foncière et ne crée pas non plus des dégâts dans l'environnement, ceci à un coût acceptable pour les financeurs. »



Voir le paragraphe 7.2.1

RÉCOMMANDATION N°2

« Il est suggéré au maître d'ouvrage, rapidement en 2026, d'organiser une communication significative intégrant les premiers enseignements qu'il tire pour l'avenir du projet de cette étude approfondie [modèle de trafics sur la RN2 de Paris à la Belgique] s'agissant des poids lourds et leur transit afin que le public dispose d'une vue objective de cette question. »



Voir le paragraphe 7.2.2.

RÉCOMMANDATION N°3

« Le garant suggère au maître d'ouvrage, compte tenu de l'enchaînement des séquences de concertation continue portant chacune sur une nouvelle portion d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, de rendre compte au public, au moins deux fois par an, de l'avancement des études techniques qui suivent chaque concertation continue pour mener jusqu'à l'enquête publique. »



Voir le paragraphe 7.2.2.

7.1.

Les enseignements de la concertation

7.1.1. Une participation active à la concertation

La concertation a mobilisé les **habitants du territoire, les représentants de la profession agricole et les élus et collectivités directement concernés par le projet.**

Ces personnes se sont impliquées **en s'informant ou en participant à la réunion publique et/ou aux permanences. 118 avis** écrits ont été recueillis. De plus, **143 élus et habitants de Vienne ont signé une pétition opposée** à la création d'un itinéraire de substitution dans leur commune.

L'État remercie toutes les personnes qui ont pris le temps de participer à la concertation, de développer leurs arguments et de réagir dans le détail aux aménagements proposés. Certaines ont joint des plans commentés ou des photographies aériennes (situant notamment des parcelles agricoles, des accès, le fossé de dessèchement de la Souche, etc.) pour appuyer leurs demandes de prise en compte.

La concertation apporte au maître d'ouvrage des éléments supplémentaires de connaissance du territoire, des positions et recommandations sur les aménagements proposés et des points de vigilance sur leur insertion dans le territoire.

Les contributions recueillies au cours de la concertation sont développées et argumentées; elles éclairent le maître d'ouvrage sur les suites à donner à l'opération.

7.1.2. Le sujet principal des itinéraires de substitution

Sans remettre en cause l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies, les contributions recueillies au cours de la concertation ont été **majoritairement des expressions opposées à la création d'un itinéraire de substitution tel qu'il était proposé à l'ouest de la RN2** actuelle et s'approchant des zones bâties des communes de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre, Vienne et du hameau de Cohartille à Froidmont-Cohartille.

Les personnes qui ont rejeté ce principe ont considéré que l'itinéraire de substitution aura plusieurs effets négatifs : des allongements de parcours, des difficultés de circulation pour les engins agricoles, de l'insécurité pour les usagers et pour les riverains, des nuisances pour les habitants, des emprises supplémentaires, des pertes d'accès à la RN2 notamment pour Verneuil-sur-Serre, Grandlup-et-Fay, Barenton-sur-Serre et Mortiers, et un entretien futur à la charge des collectivités locales.

Cette opposition a conduit une grande partie des contributeurs à contester le principe d'un aménagement de la RN2 en route express à 110 km/h.

Pour la plupart d'entre eux, ces contributeurs ont demandé :

- d'aménager la RN2 à 2x2 voies en route non express à 90 km/h, qui continuerait donc d'autoriser la circulation des véhicules lents;
- ou, si le principe d'un aménagement en route express à 110 km/h était conservé, de créer l'itinéraire de substitution le long de la RN2 existante.

Les échanges de la réunion du 15 mai 2025 avec des représentants de la profession agricole (Chambre d'agriculture de l'Aisne, Union des Syndicats Agricoles de l'Aisne – USAA –, agriculteurs directement concernés par le projet), le Conseil départemental de l'Aisne et des élus locaux, et les délibérations des communes et avis des représentants de la profession agricole adressés au maître d'ouvrage dans le cadre de la concertation, **sont allés dans le même sens.**

Ces délibérations et avis ont été convergents, avec quelques nuances :

- certains se sont positionnés en faveur d'une vitesse limite autorisée de 90 km/h avec accès pour les véhicules lents :
 - soit sur l'ensemble de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle (communes de Toulis-et-Attencourt, Verneuil-sur-Serre et Monceau-le-Waast et USAA);
 - soit entre Froidmont-Sud et Marle (commune de Froidmont-Cohartille);
 - soit entre Froidmont-Nord et Marle (communes de Grandlup-et-Fay et Voyenne, Communauté de communes du Pays de la Serre);
- certains ont demandé, si le statut de voie express est conservé, l'implantation de l'itinéraire de substitution le long de la RN2.

Ainsi :

- le Conseil municipal de Froidmont a souhaité le maintien de la RN2 à 90 km/h et a demandé d'envisager l'éloignement maximum du contournement de Froidmont-Cohartille par rapport au hameau du Moulin et une attention particulière aux chemins d'accès agricoles et à la « nuisance sonore et visuelle aérienne » du contournement;
- le Conseil municipal de Grandlup-et-Fay s'est prononcé pour la limitation de la vitesse à 110 km/h entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire de Toulis-Dercy (giratoire nord de Froidmont) et pour la limitation de la vitesse à 90 km/h dans la partie nord du projet (de ce giratoire au giratoire de Marle), et a demandé le recalibrage de la voie communale 13 (route de Fay) par l'État – cette voie subirait en effet des reports de trafic de la RD517P qui, avec le projet, n'échangerait plus avec la RN2;
- le Conseil municipal de Monceau-le-Waast a décidé de soutenir la position de la commune de Voyenne s'opposant à tout itinéraire de substitution au niveau de la commune pour des raisons sécuritaires, s'est opposé à tout itinéraire de substitution entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle et a sollicité le maintien de la vitesse limite à 90 km/h;
- le Conseil municipal de Toulis-et-Attencourt a demandé de conserver la RN2 à 90 km/h et de préserver le fossé de dessèchement de la Souche en veillant à ce que le projet n'amène pas « un coût de fonctionnement supplémentaire et excessif pour l'entretien de ce passage »;
- le Conseil municipal de Verneuil-sur-Serre a émis un avis défavorable au projet de 2x2 voies express à 110 km/h « sans aucune sortie possible ou prise d'accès à hauteur de Verneuil-sur-Serre ». Il a souhaité, si le projet de voie express est retenu, que l'itinéraire de substitution soit implanté le long de la 2x2 voies, qu'il soit « classé en voie départementale et non en voie communale » et que les voies communales soient restaurées et élargies dans le cadre du projet;
- le Conseil municipal de Voyenne s'est opposé à tout itinéraire de substitution dans la commune et a proposé de maintenir la vitesse à 90 km/h sur la RN2 dans la section entre le giratoire nord de Froidmont-Cohartille et le giratoire de Marle. La délibération de Voyenne a été complétée par une pétition opposée à la création d'un itinéraire de substitution dans la commune, signée par 143 élus du conseil municipal et habitants et par un courrier du Maire de Voyenne au Conseil départemental de l'Aisne reprenant ces positions;
- le Conseil communautaire du Pays de la Serre s'est opposé à tout itinéraire de substitution dans le secteur de Voyenne et a demandé le maintien de la vitesse à 90 km/h sur le tronçon à hauteur de Voyenne;
- la Chambre d'agriculture de l'Aisne a indiqué que « la profession agricole subit le choix de classement en voie express de la future RN2 ». Elle a demandé la compensation foncière liée à l'emprise sur des terres agricoles, l'engagement rapide de réserves foncières en mobilisant les services de la SAFER Hauts-de-France et de démarches pour initier un AFAFE (aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental, ou remembrement), l'implantation de l'itinéraire de substitution le long de la RN2, plutôt côté Est, en double sens de circulation et conçu pour résister au passage d'engins agricoles lourds, ainsi que la prise en charge de l'entretien de cette future infrastructure par le Conseil départemental de l'Aisne;
- l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne-USAA a indiqué que la profession agricole souhaite une limitation de vitesse à 90 km/h sur la RN2 aménagée et que les agriculteurs sont majoritairement favorables à un itinéraire de substitution le long de la RN2, côté Est dans le sens Laon-Marle, réservé aux véhicules agricoles pour des questions de sécurité, conçu pour résister au passage d'engins agricoles lourds, et dont la gestion et l'entretien seraient pris en charge par l'État. Elle a également demandé l'engagement rapide d'un AFAFE, de réserves foncières en mobilisant les services de la SAFER Hauts-de-France et de la mise en place de compensations financières « pour pertes de Droit à Paiement de Base, perte d'exploitation et perte de fumure et d'arrière-fumure ».

La prégnance de ce sujet n'a pas conduit à remettre en cause **l'opportunité du projet**. Quelques positions seulement ont été exprimées :

- des personnes se sont prononcées en faveur du projet, et du principe d'aménagement en route express à 110 km/h, en soulignant ses intérêts pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements, réduire les temps de parcours et désenclaver le territoire;
- quelques autres, dont les élus écologistes régionaux et départementaux, ont jugé le projet inutile, trop favorable au mode routier et/ou potentiellement générateur de trafics supplémentaires.

7.1.3. D'autres inquiétudes et attentes concernant les aménagements et les conditions d'insertion du projet

Les autres thématiques d'expression sont restées minoritaires au cours de la concertation. Néanmoins des inquiétudes, attentes et demandes sur l'insertion du projet et sur les mesures à mettre en œuvre ont été recueillies. Elles ont concerné le contournement de Froidmont-Cohartille, l'activité agricole et l'eau et les milieux naturels.

Concernant le contournement de Froidmont-Cohartille, elles ont porté sur :

- les effets du contournement sur les entreprises implantées à Froidmont;
- les emprises nécessaires;
- les nuisances sonores et visuelles (voir la délibération du Conseil municipal de Grandlup-et-Fay ci-avant);
- le franchissement de la RD511;
- le maintien d'accès aisés aux parcelles et aux lieux de stockage;
- la desserte de la ferme de Luvry;
- la situation du hameau du Moulin (fermes et habitations) en raison de la proximité du contournement.

Concernant l'activité agricole, elles ont porté sur :

- la mise en œuvre d'un AFAFE (aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental) et l'engagement rapide de réserves foncières avec la SAFER Hauts-de-France;
- la possibilité pour un exploitant de ne pas être inclus dans l'AFAFE s'il ne le souhaite pas;
- le risque d'enclavement progressif des sièges d'exploitation, « *au fur et à mesure de la création de nouvelles infrastructures* »;
- l'impact du projet sur l'accessibilité des fermes qui font de la vente directe;
- la réalisation d'ouvrages au gabarit suffisant pour le passage des grands engins agricoles et la compensation de l'emprise foncière de ces ouvrages;
- des compensations pour allongements de parcours, perte d'activité pendant les travaux, perte d'exploitation, etc.;
- des indemnisations au prix du marché;
- spécifiquement pour l'exploitation du lieu-dit La Maison Blanche à Barenton-Bugny, le souhait d'un rétablissement de la RD513 en passage inférieur, le passage supérieur tel qu'il est prévu aujourd'hui n'étant pas compatible avec la giration des engins pour entrer dans la ferme.

Concernant l'eau et les milieux naturels, elles ont porté sur :

- la bonne prise en compte du fossé de dessèchement de la Souche (voir la délibération du Conseil municipal de Toulis-et-Attencourt ci-avant);
- la réalisation des études acoustiques sur l'ensemble de la section entre l'échangeur de l'A26 et Marle;
- la mise à disposition des résultats des études sur les espèces;
- les impacts de l'infrastructure pour le passage de la faune et les aménagements à mettre en œuvre pour la faune dans les zones du Marais Pagnon et de la Souche.

Pour mémoire, le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse sur quelques-uns de ces sujets dans la partie « 6. L'analyse par thèmes » du présent bilan.

7.2.

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

7.2.1. Le choix d'un itinéraire de substitution le long de la RN2, côté Est, les prochaines étapes d'études et la poursuite des échanges



Ce point 7.2.1. répond à la recommandation n° 1 du garant de la concertation

Sur la base des enseignements de la concertation, le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur l'opération de mise à 2x2 voies par élargissement sur place avec terre-plein central de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire sud de Marle, au statut de route express à 110 km/h, dans la perspective de préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Il s'engage à approfondir dans la prochaine étape des études les demandes qui ont été exprimées lors de la concertation, en prenant en compte la recommandation n° 1 du garant.

Le maître d'ouvrage inscrit dans le programme des prochaines études l'approfondissement :

- de la **solution d'un itinéraire de substitution positionné le long la RN2 côté Est dans la partie sud du projet** (entre l'échangeur de l'A26 et le futur giratoire sud de Froidmont-Cohartille⁴), qui se trouvera ainsi éloigné des zones bâties de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre et Cohartille et permettra de proposer le trajet le plus direct. Il sera défini pour répondre au mieux aux besoins de déplacements des engins agricoles et d'accès aux parcelles et aux installations et aires de stockage ;
- d'une **nouvelle solution d'itinéraire de substitution au niveau de la commune de Voyenne, positionnée en parallèle à la 2x2 voies** afin de préserver les zones bâties de la commune des nuisances de circulation. Cet itinéraire de substitution pourrait être implantée directement le long de la RN2, ou s'en éloigner vers l'Est en utilisant tout ou partie des chemins agricoles existants. Ces deux implantations seront étudiées.

Parallèlement, le maître d'ouvrage **travaillera en concertation avec les collectivités partenaires sur la domanialité de l'itinéraire de substitution** (et donc la prise en charge de son entretien).

Le maître d'ouvrage a d'ores et déjà signé une **convention avec la SAFER Hauts-de-France** afin de constituer de la réserve foncière sur l'ensemble du territoire. Les surfaces réservées pourront être utilisées dans le cadre de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE), si c'est le choix du territoire de réaliser un AFAFE, ou pour des mesures compensatoires environnementales qui seraient exigées dans le projet. Il recrutera dans les mois qui viennent un **assistant à maîtrise d'ouvrage foncier**, dont la mission sera de rechercher le foncier correspondant aux besoins et de réaliser les acquisitions pour le compte de l'État.

Le maître d'ouvrage s'engage à **poursuivre les échanges avec le Conseil départemental de l'Aisne, la Chambre d'Agriculture de l'Aisne, les syndicats agricoles, les propriétaires et exploitants et les communes** pour aborder, au fur et à mesure de l'avancement des études, l'ensemble des sujets liés à l'itinéraire de substitution et à l'activité agricole.

L'avancement des études techniques et de l'évaluation environnementale (ou étude d'impact) permettra **d'apporter des réponses et des précisions aux autres questions posées ou demandes exprimées lors de la concertation.**

⁴ Pour mémoire, dans la partie centrale de la section qui correspond au contournement de Froidmont-Cohartille, la RN2 existante devient l'itinéraire de substitution.

Ces études auront notamment pour objectifs :

- de définir des **accès aisés à la RN2 pour l'ensemble des communes** en utilisant l'itinéraire de substitution – ce dernier permettra de rejoindre avec un trajet direct, sans passer par les villages, les giratoires de la RN2 ;
- d'affiner les **accès agricoles** (rétablissements de chemins, accès aux parcelles, aux installations, aux sièges d'exploitation, etc.) ;
- de définir précisément les **ouvrages de franchissement de la RN2**, et leur dimensionnement au gabarit agricole, dont l'ouvrage de franchissement de la RD511 dans le contournement de Froidmont-Cohartille et le rétablissement de la RD513 au niveau de la ferme de La Maison-Blanche ;
- de définir les aménagements hydrauliques (assainissement routier et rétablissement des écoulements naturels), avec une **attention particulière** au franchissement du **Mas de Chantrud et du Marais Pagnon** et aux passages busés permettant de rétablir le **fossé de dessèchement de la Souche** ;
- de poursuivre la **démarche Éviter, Réduire ou Compenser (ERC)** : l'évaluation environnementale étudiera finement l'impact de l'infrastructure sur l'ensemble des thématiques environnementales (bruit, qualité de l'air, milieux naturels, intégration paysagère, etc.) et proposera des mesures, notamment :
 - de **protection anti-bruit si les seuils réglementaires de bruit sont dépassés**, en particulier pour les riverains les plus proches de l'infrastructure dans les lieux-dits La Maison-Blanche (à Barenton-Bugny), Pont-Pagnon (à Barenton-sur-Serre) et Le Moulin (à Froidmont-Cohartille) ;
 - de **préservation des espèces présentes, des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques** (dont éventuellement les besoins en passages pour la faune).

En parallèle, le maître d'ouvrage engagera une **étude préalable agricole** : elle analysera précisément l'état initial de l'économie agricole à l'échelle du territoire, étudiera les effets et impacts du projet sur elle et identifiera les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs ainsi que les mesures de compensation collectives envisagées pour la soutenir.

Il réalisera également l'**évaluation socio-économique du projet** : elle permettra de préciser le coût du projet et d'étudier les effets socio-économiques (effets pour la collectivité dans son ensemble, effets pour les utilisateurs de la RN2, les habitants, l'économie locale, etc.).

Ces études permettront de **préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et celle nécessaire à l'obtention de l'autorisation environnementale**, qui représenteront de nouveaux temps d'information et d'expression des citoyens sur le projet précisé.

Dans l'esprit de la concertation continue, qui se poursuivra sous le regard du garant de la CNDP, les parties prenantes du territoire seront associées à l'avancement des études et à la définition précise des aménagements : profession agricole, autres entreprises et acteurs économiques, habitants et riverains, acteurs de l'environnement, élus du territoire, collectivités partenaires.

LE CALENDRIER DE PRINCIPE DES PROCHAINES ÉTAPES EST LE SUIVANT

2026-2027



CONCERTATION CONTINUE ET APPROFONDISSEMENT DES ÉTUDES (TECHNIQUES, ENVIRONNEMENTALES, AGRICOLE, SOCIO-ÉCONOMIQUE), PRÉPARATOIRES AUX ENQUÊTES PUBLIQUES, DONT :

- concertation avec la profession agricole et avec les communes ;
- travail avec les collectivités sur la domanialité de l'itinéraire de substitution ;
- temps d'information et d'échanges avec les habitants et les riverains lorsque les études techniques et l'évaluation environnementale auront suffisamment avancé ;
- temps d'information et d'échanges avec les entreprises du territoire sur les effets du projet et les éventuels besoins d'accompagnement, en lien avec les communes.

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET À L'OBTENTION DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (NOUVEAU TEMPS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION SUR LE PROJET PRÉCISÉ)

2027 et au-delà



ÉTUDES DE CONCEPTION DÉTAILLÉE, ACQUISITIONS FONCIÈRES PUIS TRAVAUX.

7.2.2. La poursuite de l'information sur le projet



Ce point 7.2.2. répond aux recommandations
n° 2 et n° 3 du garant de la concertation

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 RN2.**

L'information diffusée portera sur l'avancement des études sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire Sud de Marle, et sur les deux autres opérations prévues sur l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (contournement de Laon et contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées). Pour répondre à la recommandation n° 3 du garant de la concertation, avec l'objectif de donner une vision globale sur l'avancement du projet d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, un **point sera fait deux fois par an sur l'avancement des études techniques sur chacune de ces sections**, jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour répondre aux questions posées par le public sur les trafics sur l'axe de la RN2, le maître d'ouvrage a mis en œuvre un modèle de trafic à grande échelle (de Paris à la Belgique), qui simule les évolutions, en particulier du trafic poids lourds, à différents horizons temporels, en prenant en compte les axes routiers existants et en intégrant l'aménagement progressif à 2x2 voies de la route nationale.

De premières données issues du modèle de trafic ont été présentées lors de la réunion publique de Grandlup-et-Fay le 17 juin 2025. Le maître d'ouvrage s'engage, suivant la recommandation n° 2 du garant de la concertation, **à réaliser, au cours du premier semestre 2026, une information complète sur ces premiers résultats issus du modèle de trafic.**

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.

Le bilan de la concertation sur l'opération de 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.

Rédaction & conception graphique :
Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil)
Photo de couverture : DREAL Hauts-de-France



RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE

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



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*