



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LA LABORATOIRE
D'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE PUBLIC **CNDP**

MA PAROLE À DU ROUVOIR

**DOSSIER
DE CONCERTATION**
JANVIER 2022



RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

SOMMAIRE

ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE	5
LE MOT DES GARANTS.....	6
PLAN DE SITUATION DU PROJET	7
LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	8
LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION.....	9
COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?.....	10
1. CONTEXTE GÉNÉRAL.....	12
1.1. La route nationale 2 (RN2) : situation, fonction et statut	13
1.2. L'aménagement de la RN2	13
1.2.1. Une mise à 2 x 2 voies progressive	13
1.2.2. Les sections aménagées ou programmées, du sud au nord	14
1.3. Le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache et les études amont sur le projet.....	16
1.4. Où en sommes-nous ? Les études, la concertation et les procédures.....	17
1.5. Les apports attendus de la concertation : rechercher la meilleure insertion possible dans le territoire.....	18
1.5.1. La séquence «éviter-réduire-compenser»	18
1.5.2. Les apports de la concertation	18
1.5.3. Les mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement	18
1.6. Les acteurs du projet	20
2. LE TERRITOIRE ET LES DÉPLACEMENTS	21
2.1. La situation démographique et socio-économique : des activités à préserver.....	22
2.1.1. Des territoires ruraux peu peuplés et le pôle de Laon	22
2.1.2. Des bassins d'emploi aux extrémités nord et sud du projet.....	22
2.1.3. L'activité agricole joue un rôle essentiel	24
2.1.4. Des perspectives de développement urbain et économique.....	26

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



2.2.	Une richesse environnementale et paysagère	28
2.2.1.	<i>Des milieux physiques et naturels sensibles</i>	28
2.2.2.	<i>Des enjeux patrimoniaux</i>	33
2.2.3.	<i>Cadre de vie et santé publique : une zone peu bruyante et une qualité de l'air satisfaisante</i>	34
2.3.	La mobilité et les projets de transport : le rôle majeur de la RN2	35
2.3.1.	<i>Les principaux motifs de déplacement dans le territoire</i>	35
2.3.2.	<i>La RN2 : prioritairement une fonction de desserte locale et d'accès aux bassins d'emplois</i>	35
2.3.3.	<i>Le transport ferroviaire : la ligne TER longe une partie de l'itinéraire de la RN2</i>	38
2.3.4.	<i>Une offre de bus centrée sur les pôles urbains, utilisant peu l'axe de la RN2</i>	39
2.3.5.	<i>Les circulations douces : des pistes cyclables éloignées de la RN2</i>	41
2.3.6.	<i>Le transport de marchandises : de futurs grands axes ferroviaires et fluviaux à l'ouest du territoire</i>	42
3.	LE PROJET	43
3.1.	Les problématiques actuelles sur la RN2, l'évolution du territoire sans l'aménagement de l'axe et les objectifs du projet	44
3.1.1.	<i>Les caractéristiques de la RN2 et les enjeux d'aménagement</i>	44
3.1.2.	<i>L'évolution du territoire sans le projet</i>	46
3.1.3.	<i>Les objectifs du projet en réponse aux besoins du territoire</i>	46
3.2.	Les scénarios étudiés pour répondre aux enjeux	46
3.2.1.	<i>Les scénarios envisageables d'aménagement de la RN2</i>	46
3.2.2.	<i>Les principes des scénarios et les éléments techniques pour mieux les comprendre</i>	47
3.3.	Le contenu des scénarios et leur comparaison	51
3.3.1.	<i>Scénario « fil de l'eau »</i>	51
3.3.2.	<i>Scénario 1 : déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon</i>	51
3.3.3.	<i>Scénario 2 : 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement « route express »</i>	52
3.3.4.	<i>Scénario 3-A : 2 x 2 voies « route non express » à carrefours giratoires, avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle</i>	53
3.3.5.	<i>Scénario 3-B : 2 x 2 voies « route non express »</i>	54
3.3.6.	<i>Scénario 3-C : 2 x 2 voies « route express »</i>	54
3.3.7.	<i>Scénario 4 : 2 x 2 voies de type autoroutier</i>	55
3.3.8.	<i>Les coûts et les principes de financement</i>	56
3.3.9.	<i>La comparaison des scénarios</i>	56
3.4.	Dans le calendrier des réalisations, quelques aménagements prioritaires pourraient être proposés : les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle	62
3.4.1.	<i>Des contournements identifiés en concertation dans le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache</i>	62
3.4.2.	<i>Les principaux enjeux à Froidmont-Cohartille</i>	63
3.4.3.	<i>Les principaux enjeux à La Capelle</i>	64
3.4.4.	<i>Les fuseaux d'aménagement pressentis</i>	66
	Glossaire	68

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



Georges-François LECLERC,
préfet de la région Hauts-de-France

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale (RN) 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est un projet d'aménagement porté par l'État et inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Signé le 7 novembre 2018 entre l'État, la Région Hauts-de-France, les départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités, le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache organise depuis trois ans un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et conduire des projets dans de nombreux domaines : la mobilité, le numérique, l'éducation, la santé, la présence des services publics, la culture et le tourisme. L'aménagement de la RN2 y figure en bonne place : il est doté d'une enveloppe de 17,2 millions d'euros, financée à parts égales par l'État et la Région Hauts-de-France, pour les études et de premiers travaux.

Le pacte 2, officialisé le 19 novembre 2021, confirme l'engagement de l'État et des partenaires pour l'aménagement de l'axe.

La RN2 constitue la colonne vertébrale du réseau routier de l'Aisne et une voie de liaison importante entre l'Aisne et le Nord. Sur les 70 kilomètres qui relient Laon à Avesnes-sur-Helpe, elle joue un rôle central pour les déplacements du quotidien, l'accès aux bassins d'emploi et la desserte des communes et des activités économiques et agricoles présentes dans le territoire.

L'aménagement de l'axe a pour objectif d'améliorer le confort des déplacements et de renforcer la sécurité pour les usagers. Pour redonner aux habitants le cadre de vie qu'ils sont en droit d'attendre, le projet inclut des contournements d'agglomération ; ils permettront d'éloigner les nuisances et les gênes subies aujourd'hui. La RN2 aménagée apportera des réponses en termes de désenclavement et d'attractivité du territoire et elle contribuera à soutenir l'économie locale.

L'infrastructure traverse un territoire composé de terres agricoles de qualité, qui représentent une part significative des productions alimentaires de la région Hauts-de-France, et des espaces à haute valeur écologique et paysagère de la Thiérache. Il est de notre responsabilité de prendre en compte ces richesses et d'être exemplaires dans la conception du projet.

La concertation préalable, décidée par la commission nationale du débat public (CNDP) à la suite de la saisine de l'État, se déroule du 10 janvier au 25 mars 2022. Elle est placée sous le regard de M. Régis GUYOT et de M. Jean Raymond WATTIEZ, garants désignés par la CNDP pour veiller sur les conditions de participation du public à l'élaboration du projet.

La concertation permet à tous de prendre connaissance du projet et de débattre de son opportunité et de ses principales caractéristiques. De manière à structurer ce moment d'échanges et à ouvrir l'éventail des possibilités, plusieurs scénarios ont été étudiés et sont présentés en toute transparence. Les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle qui, selon le choix qui a été fait par les élus du territoire, pourraient constituer des aménagements prioritaires dans le calendrier de réalisation, font aussi partie du champ de la concertation.

La concertation n'est pas une démarche qui vient en complément des études, elle est une composante intrinsèque de la préparation et de la réalisation d'un projet tel que celui de la mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Je souhaite que l'étape qui s'ouvre aujourd'hui contribue à construire une vision partagée des besoins et des solutions. Votre expression viendra enrichir le projet et orienter les décisions qui seront prises sur sa poursuite.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Georges-François LECLERC, préfet de la région Hauts-de-France

LE MOT DES GARANTS



Régis GUYOT, Préfet honoraire



Jean Raymond WATTIEZ,
juriste en droit de l'environnement,
maire pendant 25 ans

En application des articles L 121-1 et L 121-8 du code de l'environnement, lorsqu'un projet d'aménagement a des impacts significatifs sur l'environnement et dépasse certains seuils financiers fixés par décret, son responsable doit saisir la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le projet de mise à deux fois deux voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, engagé sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, répond à ces deux conditions. Le ministère chargé des Transports a ainsi saisi la CNDP le 12 mai 2021. Elle a décidé, lors de sa séance plénière du 2 juin 2021, l'organisation d'une concertation préalable placée sous la garantie de deux garants.

Par une lettre de mission, datée du 11 juin 2021, la Présidente de la CNDP précise les attentes de la CNDP au regard de ce « projet aux impacts environnementaux locaux et aux enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs ».

À travers la mission qu'elle nous confie, la CNDP souhaite que la concertation préalable permette de mobiliser efficacement toutes celles et tous ceux qui se sentent concernés par le projet afin que les arguments des différents types d'utilisateurs ou de riverains puissent se croiser dans le débat.

En lien étroit avec le maître d'ouvrage, nous avons contribué à ce que ce dossier qui vous est adressé vous soit utile pour bien comprendre les enjeux du projet, ses alternatives et ses variantes. Nous avons aussi été attentifs à ce que les modalités concrètes de l'organisation de la concertation permettent la participation de toutes et tous.

En tant que garants, tenus de respecter une obligation de neutralité et d'impartialité vis-à-vis du projet, notre rôle essentiel consistera à veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation. Pour ce faire nous serons présents lors de toutes les manifestations qui seront organisées du 10 janvier au 25 mars 2022. Dans le mois qui suivra sa clôture, nous produirons un bilan qui décrira le déroulement de la concertation, la manière dont le maître d'ouvrage a pris en compte nos recommandations et les arguments présentés par le public.

Nous serons durant ces deux mois à votre écoute lors des réunions plénières ou des ateliers. Mais vous pourrez aussi nous joindre par mail à l'adresse rn2@garant-cndp.fr ou en vous adressant à nous par courrier à Garants CNDP-RN2, Commission nationale du débat public (CNDP), 244 boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.

Régis GUYOT
Jean Raymond WATTIEZ

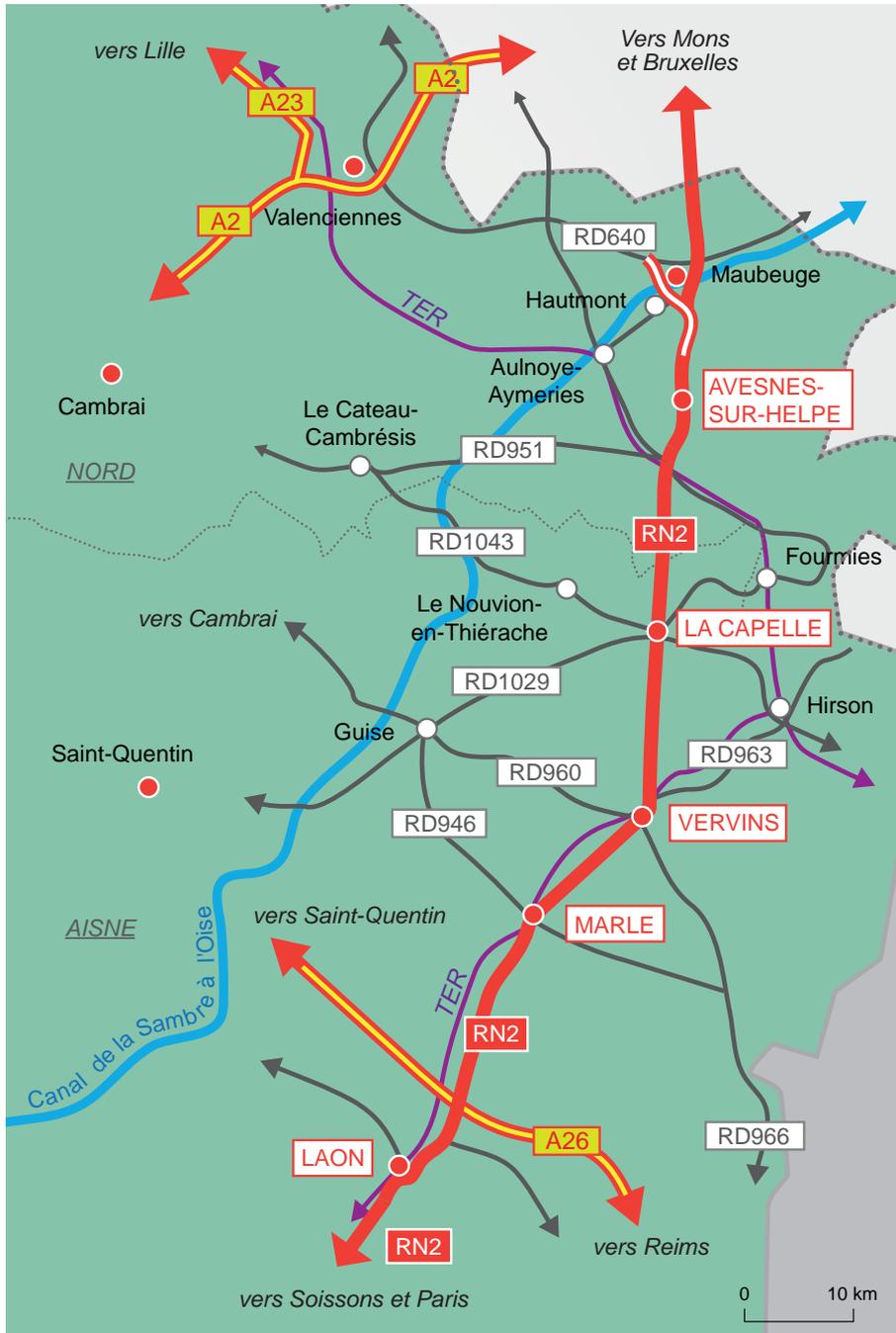


MA PAROLE A DU POUVOIR

QUELQUES LIGNES DE PRÉSENTATION

C'est par la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », qu'a été créée la commission chargée d'organiser les débats publics sur les projets ayant un impact significatif sur l'environnement. L'objectif est d'organiser la participation du public le plus en amont possible afin de débattre des buts et caractéristiques principales des projets, à un moment où il est encore possible de revenir dessus et de substantiellement les modifier. La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité transforme la CNDP en autorité administrative indépendante. Elle agit au nom de l'État, mais ne reçoit ni ordre ni instruction du Gouvernement.

PLAN DE SITUATION DU PROJET



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

Légende

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

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

L'État, maître d'ouvrage du projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2, ou RN2, entre Laon (Aisne) et Avesnes-sur-Helpe (Nord), organise une concertation préalable dont la durée, les modalités et le périmètre ont été approuvés par la commission nationale du débat public (CNDP) le 1^{er} décembre 2021*.

La concertation se tient du 10 janvier au 25 mars 2022.

La concertation est ouverte à tous. Elle doit permettre :

- d'informer de manière approfondie sur l'avancement du projet et le contenu des études, l'ensemble des publics et citoyens concernés à un titre ou à un autre;
- d'échanger et de débattre pour objectiver l'opportunité du projet, enrichir les options d'aménagement et les scénarios proposés, et converger si cela est possible vers une ou plusieurs solutions;
- de recueillir le maximum de questions, avis, attentes ou points d'attention pour éclairer la décision sur les suites à donner au projet;
- de débattre des solutions alternatives, y compris de l'absence de mise en œuvre du projet.

Une fois la concertation préalable terminée, les garants établiront un bilan sous un mois. Celui-ci sera transmis à la CNDP et à la préfecture de la région Hauts-de-France. Il sera publié sur les sites internet de la CNDP et de l'État pour une information complète du public.

Le maître d'ouvrage aura deux mois pour tirer les enseignements de la concertation et publiera sur son site internet les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Sous réserve des suites qu'il donnera à la concertation, les études ultérieures prendront en compte les remarques, questions et points d'attention qui auront été exprimés durant la concertation.

*https://www.debatpublic.fr/ressources-175?field_plenary_session_term%5B177%5D=177&field_plenary_session_term%5B178%5D=178&field_plenary_session_term%5B176%5D=176

LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable a été décidée par la commission nationale du débat public qui en définit les modalités et en confie l'organisation pratique au maître d'ouvrage. Le rôle des garants sera 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.

La participation du public à l'élaboration des projets ayant une incidence sur l'environnement est un droit protégé par la charte de l'environnement qui a valeur constitutionnelle. La mise en œuvre de la participation du public relève du code de l'environnement.

L'article 7 de la charte de l'environnement prévoit en effet que : « Toute personne a le droit, dans les conditions et limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

L'article L120-1 du code de l'environnement dispose quant à lui que la participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement confère au public le droit :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

Et depuis la loi du 23 novembre 2018, l'article L121-15-1 du même code précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, son absence de mise en œuvre;
- des modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

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

- **33 communes** situées sur l'itinéraire de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, dans lesquelles les aménagements sont envisagés;
- **4 intercommunalités** : communauté d'agglomération du Pays de Laon, communauté de communes du Pays de la Serre, communauté de communes de la Thiérache du Centre, communauté de communes Cœur de l'Avesnois.

LES 4 INTERCOMMUNALITÉS CONCERNÉES DIRECTEMENT PAR LA RN2



COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Du 10 janvier au 25 mars 2022

<< Informez-vous

Les moyens d'information à votre disposition sont :

- La page dédiée du site internet de la DREAL Hauts-de-France, en accès direct sur rn2.fr
- Le présent dossier de concertation, consultable :
 - dans les mairies des 33 communes directement concernées par les aménagements
 - au siège de la communauté d'agglomération du Pays de Laon, de la communauté de communes du Pays de la Serre, de la communauté de communes de la Thiérache du Centre, de la communauté de communes Cœur de l'Avesnois
 - sur rn2.fr
- La plaquette de synthèse :
 - diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants du territoire concerné par le projet
 - disponible dans les mairies, les sièges des intercommunalités et sur rn2.fr
- L'exposition temporaire sur le projet dans les mairies des 33 communes directement concernées et dans les sièges des intercommunalités (programme détaillé sur rn2.fr)
- La page facebook du projet : «Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 Laon-Avesnes-sur-Helpe»
- Les permanences itinérantes et les réunions de la concertation (voir ci-contre)

LES COMMUNES CONCERNÉES DIRECTEMENT PAR LA RN2



<< Faites part de vos questions et avis

- Par écrit avec la carte T (affranchissement offert) diffusée avec la plaquette d'information mentionnée ci-avant
- Sur la plateforme de participation en ligne : rn2.fr
- Par courriel : rn2@developpement-durable.gouv.fr ou courrier : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN2 » – 56 rue Jules-Barni – 80040 Amiens Cedex 1

<< Venez échanger sur le projet

RENCONTREZ LE MAÎTRE D'OUVRAGE LORS DES PERMANENCES ITINÉRANTES

- Des permanences itinérantes sont organisées dans le territoire du projet avec le « véhicule RN2 » (programme détaillé sur rn2.fr)

Le « véhicule RN2 » va à la rencontre de tous les publics sur le territoire du projet (habitants, retraités, étudiants, commerçants...) en stationnant devant les mairies, les établissements d'enseignement, les centres commerciaux, sur les marchés, etc. Le maître d'ouvrage est présent pour accueillir et informer les visiteurs, et pour répondre à toutes les questions sur le projet. Les documents d'information (dossier de concertation, plaquette de synthèse, exposition...) et un cahier d'expression sont mis à disposition.

NOUS VOUS DONNONS RENDEZ-VOUS AU COURS DES RÉUNIONS DE LA CONCERTATION

- **Réunion publique de lancement à La Capelle : le 14 janvier 2022, salle Docteur Hennebelle, 17h30**
La réunion publique de lancement est ouverte à tous. Elle prévoit une présentation générale du projet puis elle laisse une large place aux échanges avec le public.
- **Réunions locales et thématiques pour débattre des enjeux du projet et des scénarios d'aménagement envisageable de la RN2 :**
 - à Étrœungt, avec un volet sur les thèmes agriculture et environnement : **le 18 janvier 2022, salle des fêtes, 14h**
 - à Laon, avec un volet sur les thèmes économie et mobilité : **le 25 janvier 2022, salle de l'hippodrome, 18h**
- **Ateliers sur les enjeux d'un contournement (cf. partie 3.4.) :**
 - à La Capelle : **le 3 février 2022, salle Docteur Hennebelle, 18h**
 - à Grandlup-et-Fay (pour le contournement de Froidmont-Cohartille) : **le 15 février 2022, salle polyvalente, 18h**

Les réunions locales et thématiques sont ouvertes à tous. Elles permettent de se rendre au plus près des habitants. Elles prévoient une présentation générale du projet puis des informations et éclairages sur les thèmes prévus. Comme lors de la réunion publique de lancement, une large place est laissée aux échanges avec le public.

- **Atelier avec les usagers pour approfondir les besoins de déplacement et les scénarios d'aménagement**
 - à Marle : **le 24 février 2022, salle des fêtes, 18h**
- **Réunion publique de partage des contributions à Vervins : le 10 mars 2022, salle polyvalente, 17h30**
La réunion publique de synthèse est ouverte à tous. Elle prévoit une restitution des questions, avis et attentes exprimés par le public dans les réunions et les différentes modalités d'expression. Elle laisse ensuite une large place aux échanges avec le public, qui peut réagir sur la restitution ou faire part de ses questions, avis et attentes sur le projet.



POUR CONTACTER LES GARANTS DE LA CONCERTATION

M. Régis GUYOT et M. Jean Raymond WATTIEZ, garants, sont disponibles pour répondre à toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public à la concertation :

Par courriel (préférentiellement) : rn2@garant-cndp.fr

Par courrier :

Commission nationale du débat public (CNDP)
Garants RN2 – 244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris

1.

CONTEXTE GÉNÉRAL

Cette première partie présente les informations utiles pour situer le projet dans son contexte : la fonction et le statut de la route nationale 2 (RN2), les aménagements réalisés progressivement sur l'axe entre Paris et la Belgique, le cadre institutionnel du projet (pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache), le calendrier, le financement et les acteurs du projet.

1.1.

La route nationale 2 (RN2) : situation, fonction et statut



La RN2 au sud de Laon.

La route nationale 2, ou RN2, longue de 225 kilomètres, relie Paris à la frontière franco-belge à Bettignies, dans le département du Nord. Historiquement baptisée « route de Flandre », la RN2 se raccorde en Belgique à la route nationale 6 qui rejoint Mons puis Bruxelles.

La RN2 traverse et dessert deux régions françaises (l'Île-de-France et les Hauts-de-France) et six départements, dont l'Aisne et le Nord concernés par le projet de mise à 2 x 2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

La RN2 fait partie des 11 500 kilomètres du réseau routier national que l'État gère et exploite directement au travers des missions des directions interdépartementales

des routes (DIR). Il assure l'entretien courant, la réhabilitation des infrastructures (chaussées, ouvrages d'art – ponts, viaducs, etc. –, équipements, dépendances...) et si nécessaire l'aménagement des axes de ce réseau, en lien avec les acteurs des territoires.

1.2.

L'aménagement de la RN2

1.2.1. Une mise à 2 x 2 voies progressive



La RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Les premières réflexions sur la mise à 2 x 2 voies de l'axe datent des années 1970, en lien avec la création de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle en 1974 et le souhait que la Picardie puisse profiter de la dynamique de la nouvelle zone aéroportuaire.

Le projet est inscrit dans les contrats de plan État-Région successifs à partir des années 1990. L'État a réalisé aujourd'hui la mise à 2 x 2 voies de la RN2 sur plus de 80 % de l'itinéraire entre Paris et Laon et l'aura réalisée sur environ 30 % de la section située entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge à l'horizon 2025.

L'itinéraire (environ 70 kilomètres) qui relie Laon et Avesnes-sur-Helpe, objet du projet, reste une route majoritairement à 2 voies à profil bidirectionnel (une voie dans chaque sens).

C'EST-À-DIRE ?

Contrat de plan État-Région

Document par lequel l'État et les régions s'engagent sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional (concernant notamment la mobilité, les filières d'avenir, la transition écologique et énergétique, le développement du numérique). Les contrats de plan sont signés pour des durées de 5 à 7 ans environ.

1.2.2. Les sections aménagées ou programmées, du sud au nord

AU SUD DE LAON, LA RN2 EST LARGEMENT AMÉNAGÉE À 2 X 2 VOIES

Au sud de Laon, la RN2 est aménagée à 2 x 2 voies à plus de 80 % (103 kilomètres aménagés sur les 123 kilomètres entre Paris et Laon).

Des aménagements restent en cours d'étude au sud de Soissons pour achever la mise à 2 x 2 voies : les déviations de Boissy-Lévignen et de Vauciennes, et la fin de la déviation de Villers-Cotterêts.

L'ÉTAT ACTUEL DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN2



Légende

- RN2 - section à 2 voies
- RN2 - section à 2x2 voies
- Autoroute
- Autres axes routiers

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

ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE : LES TRAVAUX DU CRÉNEAU DE VOYENNE EN 2022

Situé dans la commune de Voyenne (Aisne), cet aménagement sur place est destiné à prolonger sur 1,8 kilomètre le créneau de dépassement à 2 x 2 voies existant sur la RN2 au sud de Marle.

Le créneau de dépassement de Voyenne, d'un coût de 10 millions d'euros, est financé par l'État et la Région Hauts-de-France dans le cadre des 17,2 millions d'euros du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache inscrits au contrat de plan État-Région 2015-2022 (cf. 1.3.). Le démarrage des travaux est prévu au printemps 2022.

Ce créneau sera réalisé en amont du projet d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, compte tenu de son utilité propre de sécurisation de l'intersection entre la RN2 et les routes départementales 12 (RD12) et 64 (RD64) qui relie Dercy et Toulis-et-Attencourt.

Il est compatible et intégrable dans l'aménagement de la RN2.

AVESNES-SUR-HELPE : LE CHANTIER DU CONTOURNEMENT DÉMARRE EN 2022

Le contournement d'Avesnes-sur-Helpe par l'est (d'Étroëungt à Bas-Lieu) est inscrit dans le contrat de plan État-Région 2015-2022 et dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (cf. 1.3.).

Des travaux préparatoires sont engagés depuis le printemps 2021 : fouilles archéologiques, rétablissement d'accès et déplacements de réseaux (d'eau potable, de transport d'énergie, etc.).

Les travaux démarreront en 2022 et la mise en service est prévue en 2025.

D'AVESNES-SUR-HELPE À LA BELGIQUE, LA RN2 EST AMÉNAGÉE SUR UN TIERS DE SON PARCOURS

Au nord d'Avesnes-sur-Helpe, la RN2 est aménagée à 2 x 2 voies à près de 30 % (9,5 kilomètres aménagés sur les 32 kilomètres entre Avesnes-sur-Helpe et la frontière franco-belge).

Deux zones sont aménagées :

- le contournement ouest de Maubeuge, mis en service en 2005 ;
- la section Hautmont-Beaufort, mise en service en 2011.

Deux sections restent à aménager et sont inscrites dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (cf. 1.3.) :

- la section de 10 kilomètres de la RN2 entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge ;
- le contournement nord de Maubeuge.

La dernière section de la RN2 sur le territoire français, sur les 3 kilomètres séparant Mairieux (au nord de Maubeuge) et la frontière franco-belge à Bettignies, est à 2 voies.

1.3.

Le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache et les études amont sur le projet

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache signé le 7 novembre 2018 entre l'État, la Région Hauts-de-France, les départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités.

Le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache constitue un cadre stratégique et organise un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et lui permettre de mieux préparer l'avenir. Il compte de nombreux projets et actions concernant la mobilité, le numérique, l'éducation, la santé, la cohésion sociale, la présence des services publics, la culture ou le tourisme.

Parmi ses différents engagements, le pacte inscrit 17,2 millions d'euros, cofinancés à parts égales par l'État et la Région Hauts-de-France, dans le contrat de plan État-Région 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022, « pour le financement de premiers travaux de mise à 2 x 2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe / Laon, ainsi que pour les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la mise à 2 x 2 voies de l'axe ».

L'État, maître d'ouvrage, a piloté de 2019 à 2021 les études amont sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Le pacte 2 pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache a été officialisé le 19 novembre 2021. Il permet d'assurer la continuité de l'engagement de l'État et des partenaires, de manière générale pour le territoire et spécifiquement pour l'aménagement de la RN2.



LA RN2 DANS LE PACTE POUR LA RÉUSSITE DE LA SAMBRE-AVESNOIS-THIÉRACHE

Les aménagements de la RN2 inscrits dans le pacte sont les suivants, du sud au nord :

- les études et de premiers travaux de mise à 2 x 2 voies de la section entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, objet du projet ;
- la réalisation du contournement d'Avesnes-sur-Helpe à l'horizon 2025 ;
- le lancement des études et des acquisitions foncières sur la section entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge ;
- la réalisation du contournement nord de Maubeuge.



www.rn2.fr

DES CONTOURNEMENTS DE COMMUNES

Le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache inscrit, en complément des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, des études de contournements de communes traversées par la RN2.

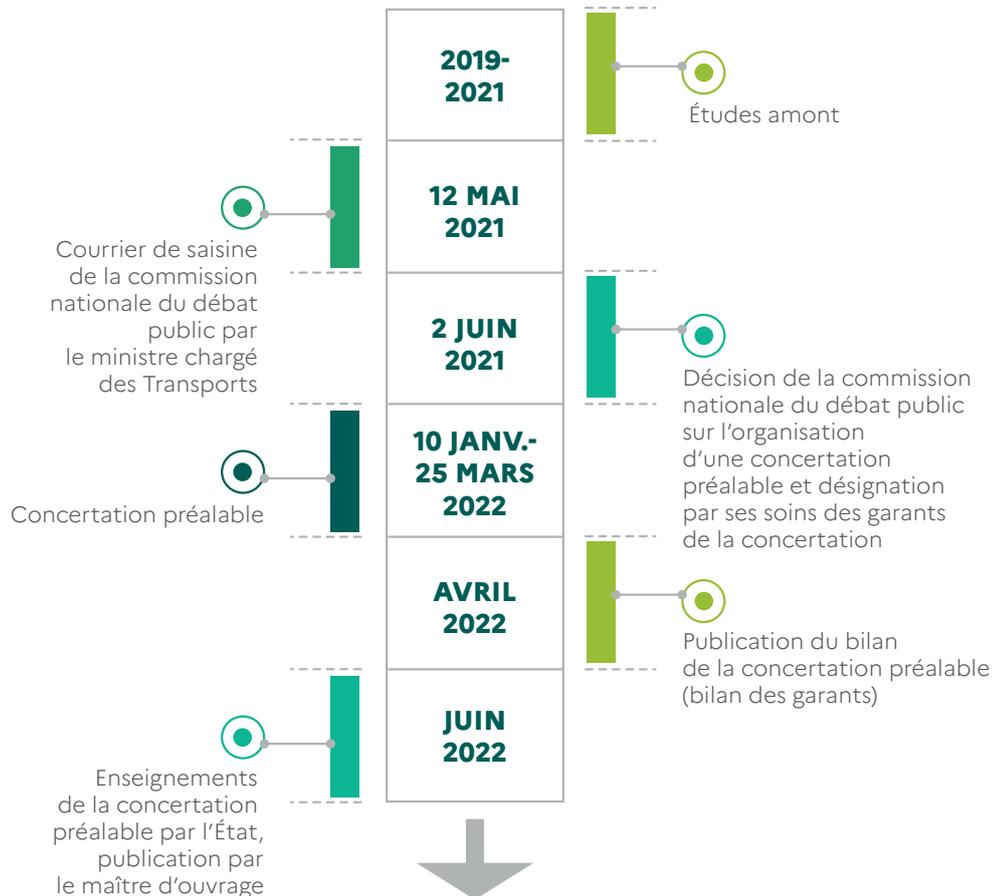
L'État a conduit des études sur les contournements des communes de Froidmont-Cohartille et de La Capelle, identifiées en concertation avec les élus de l'Aisne et du Nord comme des priorités possibles dans le cadre du pacte.

Les principaux enjeux de ces contournements sont présentés en partie 3.4.

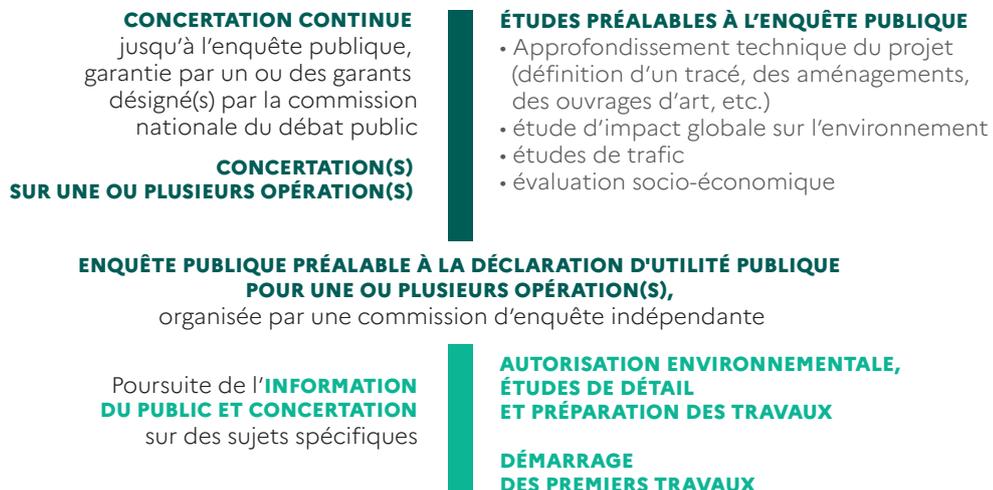
1.4.

Où en sommes-nous ? Les études, la concertation et les procédures

À la suite de la signature du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache en 2018, l'État, maître d'ouvrage, a conduit les études amont sur la mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.



À partir de l'été 2022, selon la décision que le maître d'ouvrage prendra à l'issue de la concertation préalable, les grandes étapes du planning seraient les suivantes :



1.5.

Les apports attendus de la concertation : rechercher la meilleure insertion possible dans le territoire

L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise tout au long de l'élaboration du projet et la concertation y prend une part majeure.

1.5.1. La séquence « éviter-réduire-compenser »

La séquence, ou doctrine, « éviter-réduire-compenser » (ERC) préside à la conception du projet.

Elle se décline selon les trois étapes suivantes :

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

Les scénarios étudiés pour l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (voir partie 3) s'attacheront, sur la base d'un diagnostic des enjeux pour le milieu humain, les milieux naturels et le paysage, à éviter les secteurs les plus sensibles pour les zones aménagées.

C'EST-À-DIRE ?

Éviter-réduire-compenser

La séquence éviter-réduire-compenser, ou ERC, a été introduite dans le droit français par la loi relative à la protection de la nature de 1976. Elle a été consolidée et précisée en 2016 par la loi pour la reconquête de la biodiversité, qui vise une absence de perte nette de biodiversité dans la conception puis la réalisation de plans, de programmes ou de projets d'aménagement du territoire.

1.5.2. Les apports de la concertation

La concertation préalable est organisée pour permettre le recueil des avis et des suggestions, notamment sur les sujets liés à l'environnement, aux activités et au cadre de vie des habitants. Elle se poursuivra dans la suite des études afin de préciser le projet (tracé, mesures environnementales, etc.).

L'approfondissement des études, dont notamment l'étude d'impact, s'enrichira des avis, questions, remarques, suggestions et points d'attention exprimés par le public et les acteurs au cours de la présente concertation.

1.5.3. Les mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement

La définition précise des mesures en faveur de l'environnement sera formalisée dans l'étude d'impact. Des principes de mesures, s'appliquant aux aménagements qui pourraient être mis en œuvre sur la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, peuvent toutefois être cités, sans que cette liste soit exhaustive :

- Des mesures d'évitement des impacts :
 - un système d'assainissement permettant de traiter les eaux pluviales avant leur rejet dans le milieu naturel. Ce système est destiné à protéger les écoulements naturels et les eaux souterraines de la pollution liée à l'infrastructure. Il est prévu dans tous les scénarios étudiés pour le projet ;
 - le rétablissement des cours d'eau traversés avec des ouvrages assurant la transparence hydraulique du projet et la préservation du milieu aquatique ;
 - la recherche de solutions permettant de réduire au maximum les besoins de foncier pour réaliser les aménagements ;
 - ...

- Des mesures de réduction des impacts :
 - des protections contre le bruit pour certains secteurs bâtis proches du projet, en fonction des résultats des études acoustiques à venir;
 - le rétablissement des voiries et chemins (notamment chemins d'exploitation agricole) traversés par le projet au moyen de traversées aux gabarits compatibles avec les usages actuels et futurs (passage de matériel agricole de gros gabarit);
 - une étude du milieu agricole s'attachant à évaluer l'impact du projet sur les exploitations. Des remembrements pourront être envisagés;
 - ...
- Des mesures de compensation des impacts :
 - la reconstitution de biotopes, au moyen par exemple d'implantations de mares à amphibiens;
 - des aménagements paysagers permettant de reconstituer les haies dans les secteurs bocagers et d'isoler visuellement les riverains (écrans végétaux);
 - ...

Une attention particulière sera également portée à la phase des travaux pour réduire au maximum la gêne et les nuisances pour les usagers et les riverains de la RN2.



La RN2 dans le contournement de Laon.



Le ru des Barentons à Barenton-Bugny.



Rétablissement au gabarit agricole sous la RN2 à Marle.

C'EST-À-DIRE ?

Transparence hydraulique

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

Biotope

Lieu de vie d'espèces végétales et animales.

1.6.

Les acteurs du projet

L'ÉTAT – MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'État pilote le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Le ministère de la Transition écologique a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

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

Les études amont (techniques, environnementales, de trafic et socio-économiques) sont confiées au bureau d'études Iris Conseil, société de conseil et d'ingénierie intervenant sur de nombreux projets d'aménagement routier en France, pour le compte de l'État et des collectivités territoriales. Les sociétés Algoé et Menscom, spécialistes de la concertation et membres du groupement piloté par Iris Conseil, assistent la DREAL Hauts-de-France pour la réalisation des documents d'information du public sur le projet et pour l'organisation et l'animation de la concertation préalable.

LES PARTENAIRES DU PROJET, RÉUNIS AU SEIN DU COMITÉ DE PILOTAGE

Le comité de pilotage réunit les partenaires du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache. Il assure la gouvernance du projet d'aménagement de la RN2.

Le comité de pilotage est présidé par le préfet de la région Hauts-de-France. Il est composé des parlementaires, du président de la Région Hauts-de-France, du président du département de l'Aisne, du président du département du Nord, de conseillers régionaux et départementaux, des présidents des intercommunalités et des maires des villes du territoire.

Six réunions du comité de pilotage se sont tenues depuis 2019.

LES ACTEURS DU TERRITOIRE ASSOCIÉS AUX ÉTUDES

Des élus des collectivités territoriales et locales, acteurs économiques (notamment acteurs agricoles), des représentants des associations d'usagers des transports et de protection de l'environnement et des représentants des services de l'État et des collectivités ont été associés aux études depuis 2019, au cours de réunions avec la DREAL Hauts-de-France et d'entretiens avec le bureau d'études Iris Conseil.

LE GRAND PUBLIC, AU CŒUR DE LA CONCERTATION

La concertation préalable du 10 janvier au 25 mars 2022 organise la participation du public au projet au travers de l'information sur l'avancement du projet, ses objectifs et le contenu des études, et du recueil de l'ensemble de ses questions, avis, attentes ou points d'attention.

Le grand public est associé au projet à toutes les étapes d'avancement (voir 1.4. et 1.5.).

2. LE TERRITOIRE ET LES DÉPLACEMENTS

Cette deuxième partie présente les principales caractéristiques du territoire en termes de démographie, d'activité économique, d'enjeux et de sensibilités environnementales (milieux naturels, patrimoine historique et cadre de vie) et de déplacements. Elle met en lumière le rôle structurant de la RN2 principalement pour la desserte locale et les déplacements du quotidien.

2.1.

La situation démographique et socio-économique : des activités à préserver

2.1.1. Des territoires ruraux peu peuplés et le pôle de Laon



Vue sur Étréaupont.

Les 33 communes concernées directement par la RN2 entre Étouvelles (sud de Laon) et Étrœungt (sud d'Avesnes-sur-Helpe) représentent 45 000 habitants. Les 4 intercommunalités du territoire du projet, la communauté d'agglomération du Pays de Laon, la communauté de communes du Pays de la Serre, la communauté de communes de la Thiérache du Centre et la communauté de communes Cœur de l'Avesnois, comptent 114 000 habitants.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, l'axe dessert deux espaces distincts :

- au nord de l'autoroute A26 des territoires ruraux peu peuplés, qui connaissent un déclin démographique depuis les années 1970. 19 communes comptent moins de 500 habitants ; seules Marle, Vervins et Avesnes-sur-Helpe ont une population supérieure à 2 000 habitants ;
- au sud de l'autoroute A26, le secteur urbain de la ville de Laon et les communes de la couronne périurbaine, Chambry, Athies-sous-Laon, Chivy-lès-Étouvelles et Étouvelles. Laon, préfecture de l'Aisne, est le pôle urbain départemental. Il regroupe 25 000 habitants (43 000 habitants dans la communauté d'agglomération du Pays de Laon). De manière générale, le développement démographique est resté faible dans la communauté d'agglomération au cours des quarante dernières années, toutefois la population est en augmentation à Chambry et Athies-sous-Laon, qui sont attractives du point de vue résidentiel.

2.1.2. Des bassins d'emploi aux extrémités nord et sud du projet

Les deux grands pôles d'activités du territoire sont Laon et Maubeuge, situés aux extrémités sud et nord du projet. Malgré la forte désindustrialisation depuis les années 1980, le secteur d'activité le plus représenté en termes d'emplois reste l'industrie avec, dans l'espace regroupant le Grand Hainaut¹ et l'Aisne, près de 67 000 emplois en 2017, suivi dans des mesures moindres par les services (40 000 emplois) et le commerce de détail (38 000 emplois).

Laon est une cité à vocation administrative ; le secteur tertiaire représente 75 % des emplois. Les plus grands employeurs sont des établissements publics à l'instar du siège du conseil départemental de l'Aisne (1 000 employés), du centre hospitalier général de Laon (1 000 employés) ou de la ville de Laon (400 employés).

L'agglomération héberge également un centre de recherche important : le LDAR - laboratoire départemental d'analyse et de recherches de l'institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE), expert dans l'analyse d'eaux de consommation et de denrées alimentaires et l'innovation agronomique, ainsi qu'un institut universitaire de technologie (IUT) et des hôtels d'entreprises.

Maubeuge se caractérise par la présence des secteurs de la métallurgie, de l'automobile et de l'industrie agro-alimentaire qui sont les trois premiers employeurs de la zone. Tata Steel, Arcelor-Mittal, Vallourec ou JSPM (groupe Renault) comptent parmi les grandes entreprises implantées dans la communauté d'agglomération Maubeuge-Val de Sambre.

Plusieurs administrations et services publics sont présents à Avesnes-sur-Helpe, dont la sous-préfecture, le siège de la communauté de communes Cœur de l'Avesnois et le site de proximité de la chambre de commerce et d'industrie Grand Hainaut.

¹ Bassins d'emploi d'Avesnes-sur-Helpe, de Maubeuge, de Valenciennes et de Cambrai.

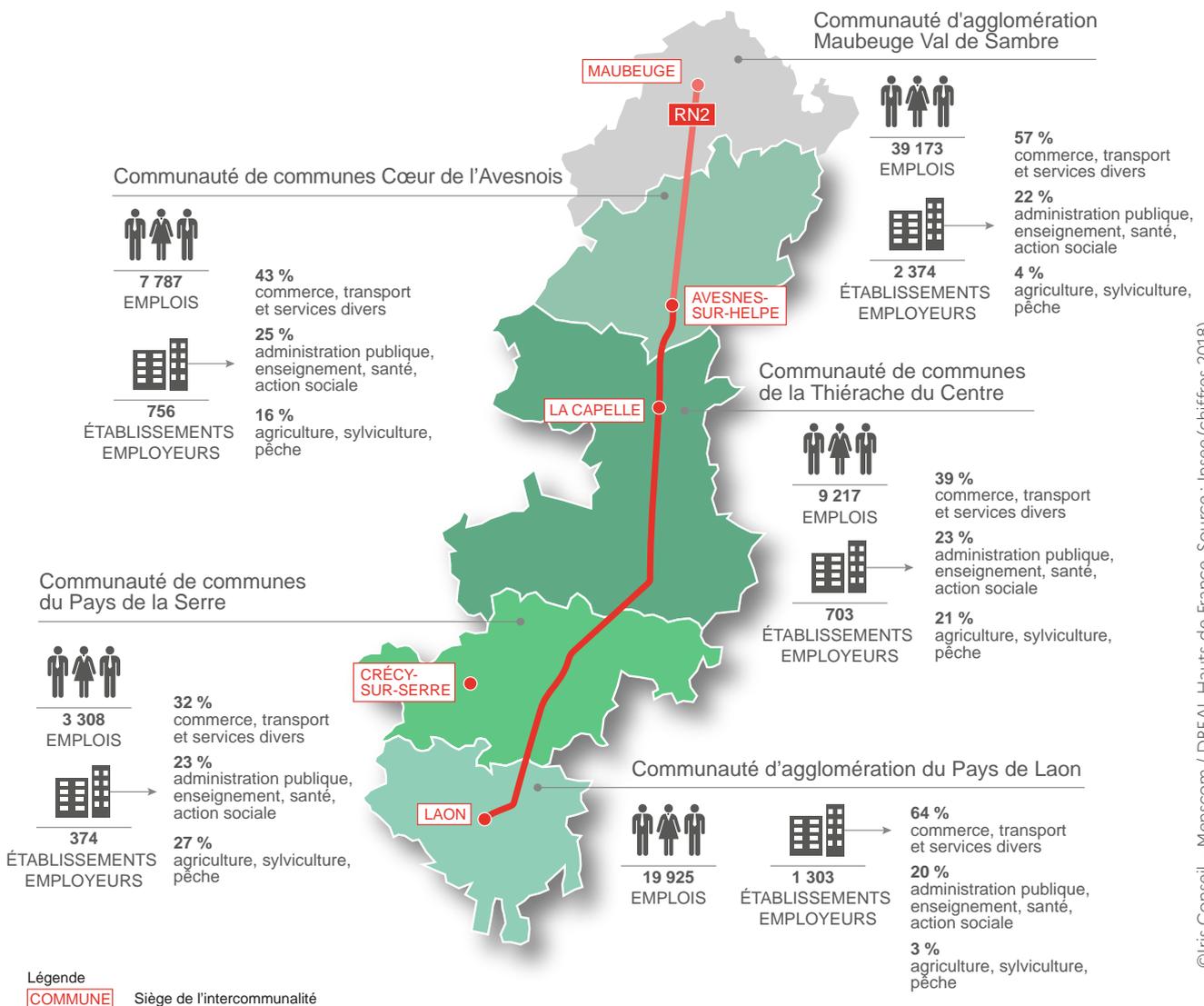


Site de Bayer à Marle.

Le long de la RN2 sont implantés notamment le pôle de compétitivité industrie et agro-ressources (IAR, à Barenton-Bugny), un cluster d'innovation (pépinière d'entreprises Créapôle à Vervins) et l'entreprise Bayer (produits phytopharmaceutiques pour l'agriculture à Marle).

La RN2 joue un rôle central pour l'accès à ces zones d'emplois et pour la préservation et le développement des activités.

EMPLOIS ET PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉ DES ÉTABLISSEMENTS EMPLOYEURS



© Iris Conseil – Menscom / DREAL Hauts-de-France. Source : Insee (chiffres 2018).

2.1.3. L'activité agricole joue un rôle essentiel

L'agriculture est fortement représentée, au sud de l'aire d'étude par de grandes cultures de céréales, de betteraves à sucre et de pommes de terre, au nord par l'élevage bovin laitier et la polyculture. Elle joue un rôle économique significatif : le département de l'Aisne produit près du quart des céréales de la région Hauts-de-France et le tiers des betteraves à sucre, le département du Nord le tiers des pommes de terre de consommation, près d'un tiers des légumes et un tiers du lait de vache collecté dans la région.

L'Aisne compte près de 4 700 exploitations agricoles, le Nord 6 700 exploitations : ils représentent à eux deux plus de 40 % des fermes de la région.

Les exploitations travaillent avec des coopératives et négoce comme Cérésia, Ternoveo, Carrez, Soufflet et Saint-Louis notamment. Le territoire dispose d'une appellation d'origine contrôlée (AOC) Maroilles.

L'activité agricole est source d'un important trafic sur la RN2, utilisée pour se rendre sur des parcelles parfois très dispersées et étendues, pour s'approvisionner (fourniture de semences, de fourrage, de produits phytosanitaires) ou pour apporter les productions dans les coopératives et silos – des silos à céréales et à mélasse sont situés à proximité de la RN2, notamment à Marle et à Vervins.

Il existe également des circuits courts pour la plupart des cultures sur le territoire, en particulier le maraîchage et la transformation de céréales. Des exploitations pratiquent l'agriculture biologique.

L'aménagement de la RN2 devra tenir compte des enjeux liés à cette activité, en particulier les questions foncières – besoins d'emprise et aménagements fonciers nécessités par le projet – et les besoins de desserte et de déplacement – accès aux parcelles, rétablissements de voiries et chemins, itinéraires de substitution pour les engins agricoles notamment.



Tracteur entrant sur la RN2.



Labours au nord de Laon.

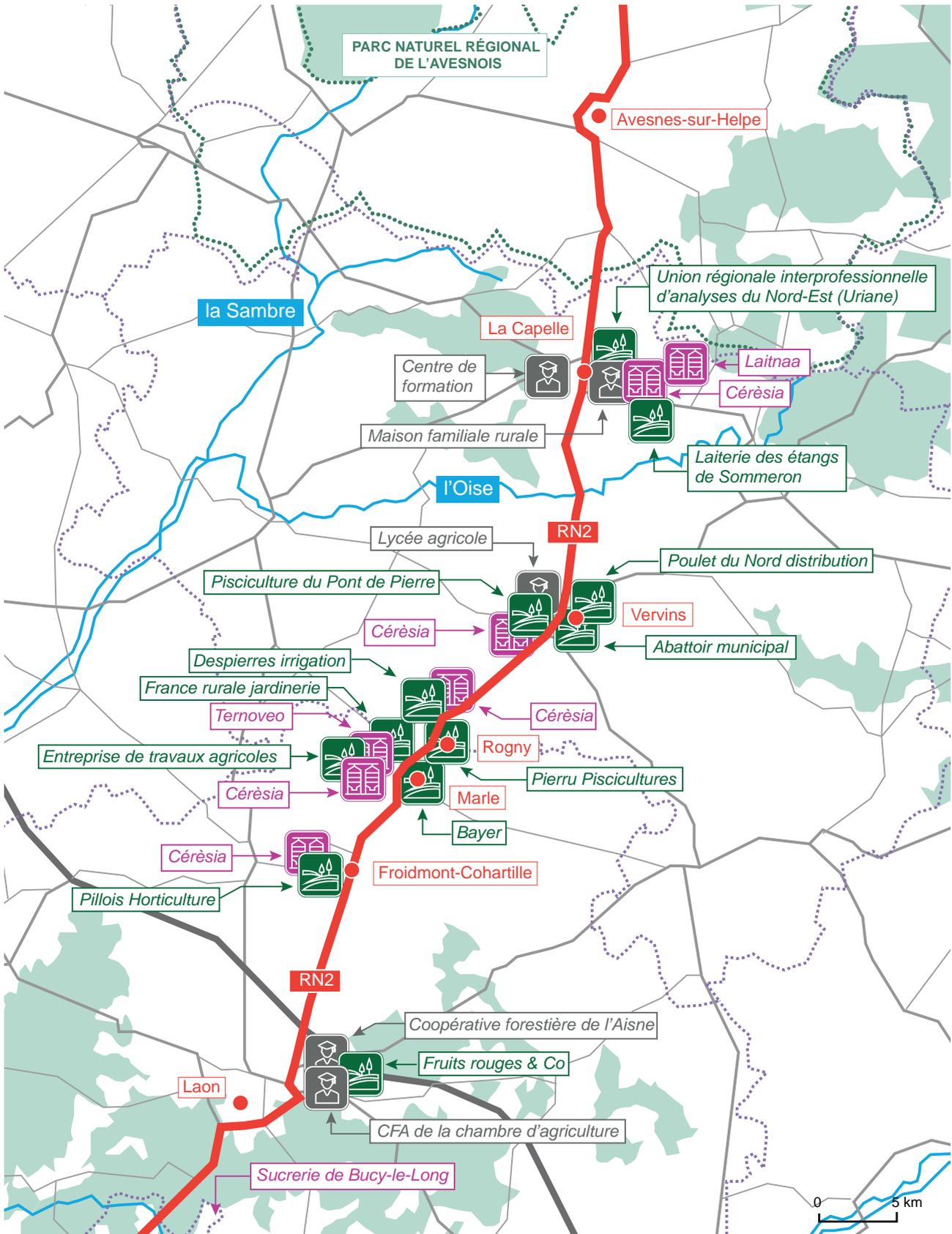


Vaches laitières en Thiérache.



Silos de Cérésia à Mortiers.

DES ACTEURS DE LA FILIÈRE AGRICOLE PRÉSENTS SUR L'AXE DE LA RN2



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

Légende



Coopératives, silos



Producteurs, distributeurs, autres intervenants de la filière agricole



Équipements d'intérêt agricole dont formation

2.1.4. Des perspectives de développement urbain et économique



La ZAC des Griffons à Chambry.



Créapôle à Fontaine-lès-Vervins.

Des zones d'urbanisation future, inscrites dans les documents d'urbanisme, sont localisées dans l'aire d'étude ou à sa périphérie, plusieurs étant proches de la RN2. Il s'agit en majeure partie d'urbanisation de « dents creuses » à vocation prioritaire de logements, destinée à densifier les centre-bourgs et éviter l'étalement urbain.

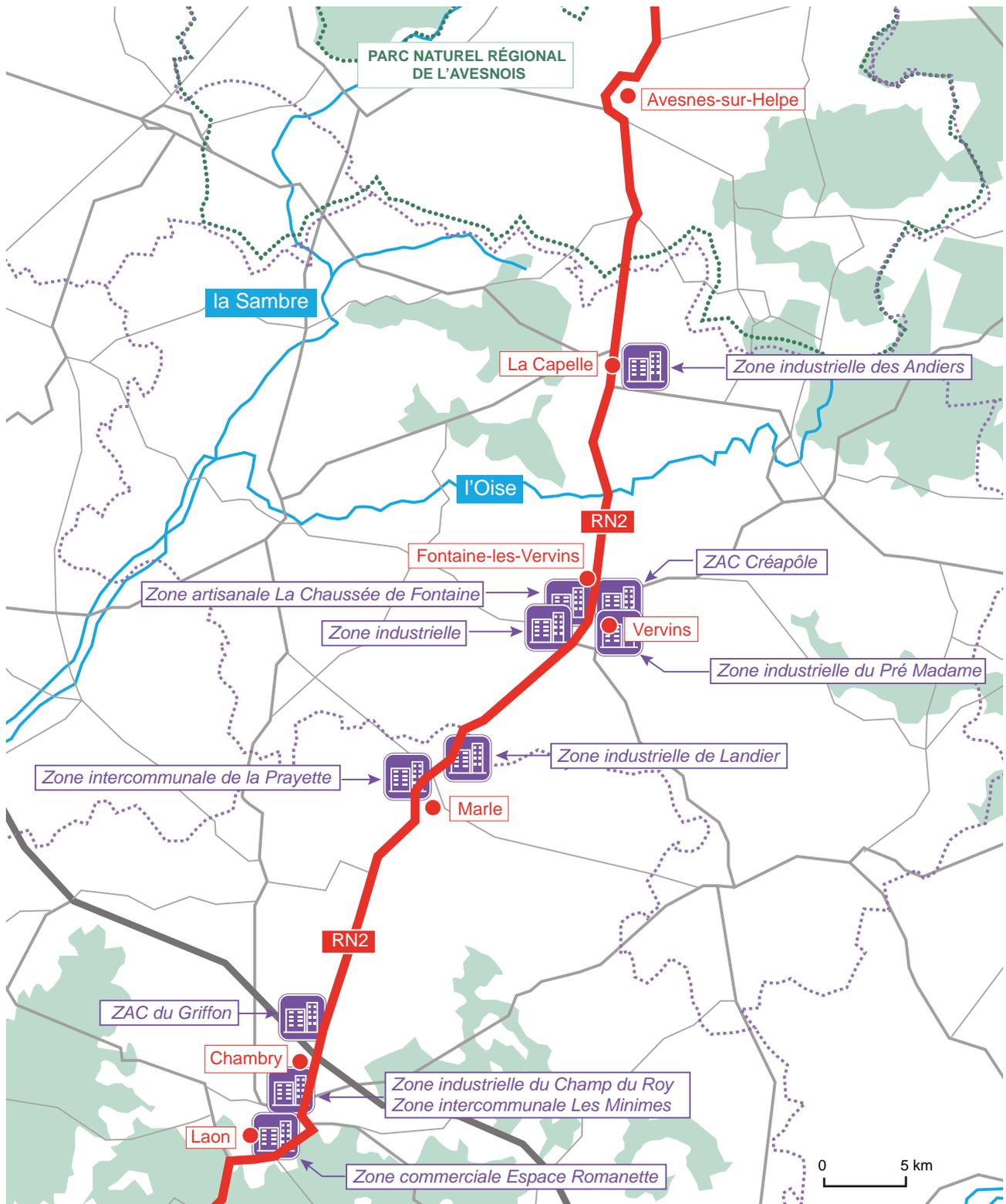
Des zones industrielles ou commerciales sont présentes le long de la RN2, à Chivy-lès-Étouvelles, Chambry, Marle, Vervins, Fontaine-lès-Vervins et La Capelle.

Les zones de Laon et Chambry (ZAC du Griffon), Vervins et Fontaine-lès-Vervins (Créapôle) et La Capelle disposent de foncier et d'équipements pour des extensions ou développements dans l'avenir.

La commune de Chivy-lès-Étouvelles souhaite accueillir de nouvelles entreprises dans la zone située le long de la route de Leuilly (RD542), à l'est de la RN2. Le plan local d'urbanisme de la ville de Laon prévoit l'aménagement d'un secteur à vocation d'activité en entrée nord de la ville, le long de la RN2 et de la RD181.

La commune de La Flamengrie compte un projet de zone d'activité depuis plusieurs années.

PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITÉ, COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES LE LONG DE LA RN2



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

2.2.

Une richesse environnementale et paysagère

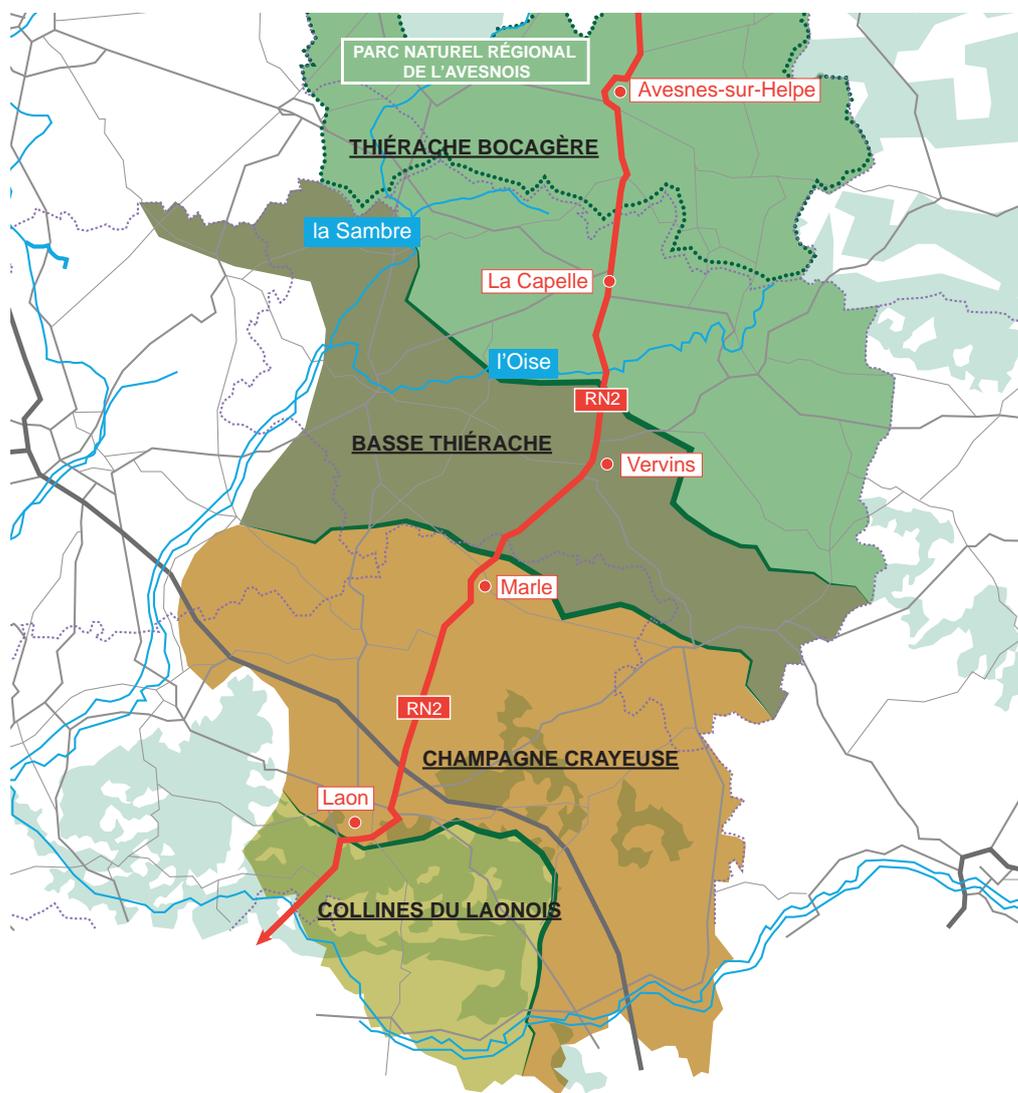
2.2.1. Des milieux physiques et naturels sensibles

Le territoire traversé par la RN2 est essentiellement agricole, à l'exception du secteur fortement urbanisé de Laon, des bourgs des communes et des implantations ponctuelles de zones industrielles ou commerciales.

Deux ensembles se distinguent : des terres arables dans la partie de la RN2 au sud, entre Laon et Vervins, des prairies et surfaces à usage d'élevage dans la partie au nord, entre Vervins et Avesnes-sur-Helpe.

Le premier ensemble correspond à la grande plaine agricole de la Champagne crayeuse. Le deuxième à la Thiérache, région naturelle surnommée « petite Suisse du Nord », dont le paysage et le patrimoine sont caractérisés par la présence du bocage, de prairies permanentes, de terrains vallonnés, d'habitat dispersé et d'un bâti traditionnel de pierre, de brique et d'ardoise.

LES UNITÉS PAYSAGÈRES DU TERRITOIRE DU PROJET



..... Périimètre du parc naturel régional de l'Avesnois

0 5 km

© Iris Conseil – Menscom / DREAL Hauts-de-France.
D'après CAUE de l'Aisne « Inventaire des paysages de l'Aisne Centre et Nord ».

L'aire d'étude abrite une véritable richesse écologique qui représente des enjeux importants, particulièrement pour les milieux humides, les espaces naturels inventoriés et les continuités écologiques. Aucune zone Natura 2000 n'est concernée par le projet.

Un grand nombre de milieux potentiellement humides se trouvent le long de la RN2. Ils sont liés au réseau hydrographique dense du territoire. Plusieurs zones à dominante humide sont recensées : vallée de l'Ardon, vallée des Barentons, marais de la Souche, ancienne sucrière de Marle, zones humides liées à la Serre et au Chertemps, zones humides liées à l'Oise, zones humides liées à l'Helpe mineure.

La RN2 traverse le parc naturel régional de l'Avesnois ainsi que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) :

- cinq ZNIEFF de type I : marais du domaine de la solitude à Laon, marais de Leully, pâtures de Nouvion et Bois Corneil à Nouvion-le-Vineux, bocage de Lerzy-Froidestrées et haute vallée de l'Oise et confluence du Ton. Une ZNIEFF de type I est située à environ 300 mètres de la RN2 : marais d'Ardon d'Étouvelles à Urcel;
- cinq ZNIEFF de type II : collines du Laonnois et du Soissonnais septentrional, bocages et forêts de Thiérache, vallée de l'Oise de Hirson à Thourotte, plateau d'Anor, vallée de l'Helpe mineure en amont d'Etrœungt et Thiérache bocagère.

Pour ce qui concerne la trame verte et bleue, de nombreux corridors écologiques sont présents : le ruisseau des Morennes, l'Ardon, le ru du Polont, le ruisseau des Barentons, le marais Pagnon, la vallée de la Souche, la Serre et le Vilpion, la vallée du Vilpion, la vallée de l'Oise et le ruisseau de la Chaudière. Un corridor à sous-trame arborée est recensé à Chivy-lès-Étouvelles.

Les eaux souterraines représentent également un enjeu fort : une zone de forte vulnérabilité se situe au niveau de Laon et des vallées de la Souche et de la Serre (masse d'eau Craie de Thiérache-Laonnois-Porcien). Le projet devra éviter les périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable présents sur le territoire.

C'EST-À-DIRE ?

Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Cet inventaire doit être consulté avant tout projet d'aménagement. Les ZNIEFF sont de deux types :

- les ZNIEFF de type I : espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, qui peuvent inclure une ou plusieurs ZNIEFF de type I.

Natura 2000

Réseau européen de sites naturels ou semi-naturels, institué par la directive habitat, faune, flore du 21 mai 1992 pour la préservation des espèces et des milieux naturels. En France, il comprend 1 758 sites.

Trame verte et bleue

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

Corridor écologique

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



Paysage de la Thiérache bocagère.

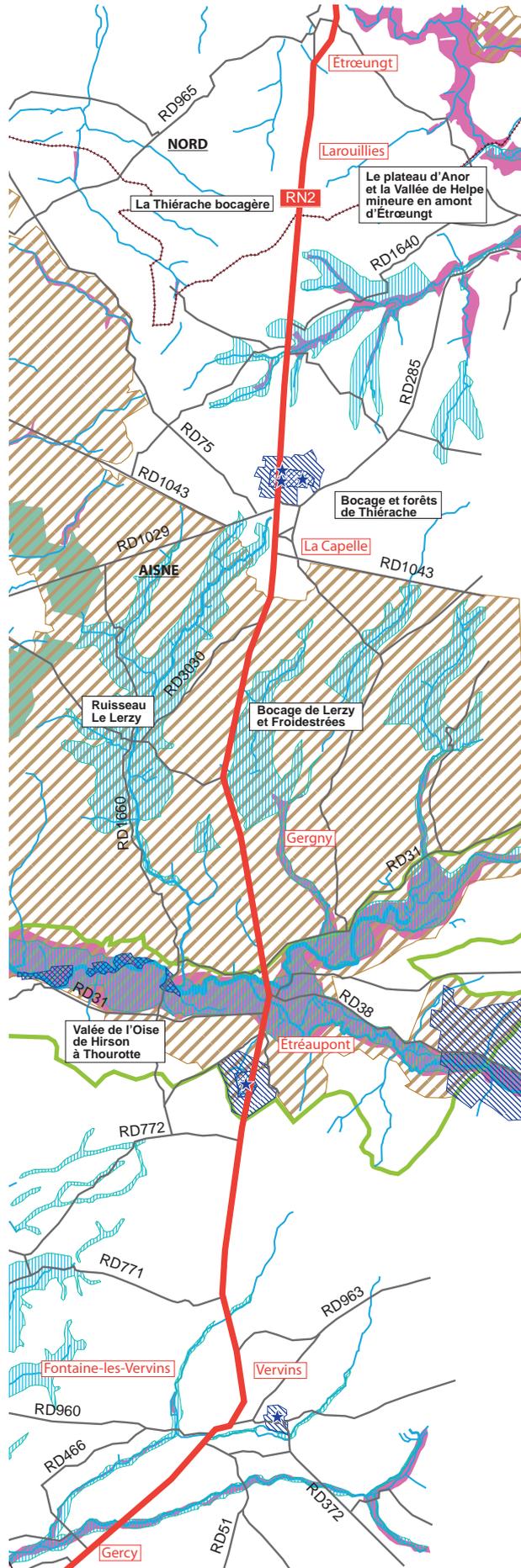


Prairie pâturée en Thiérache.



L'Oise à Étréaupont.

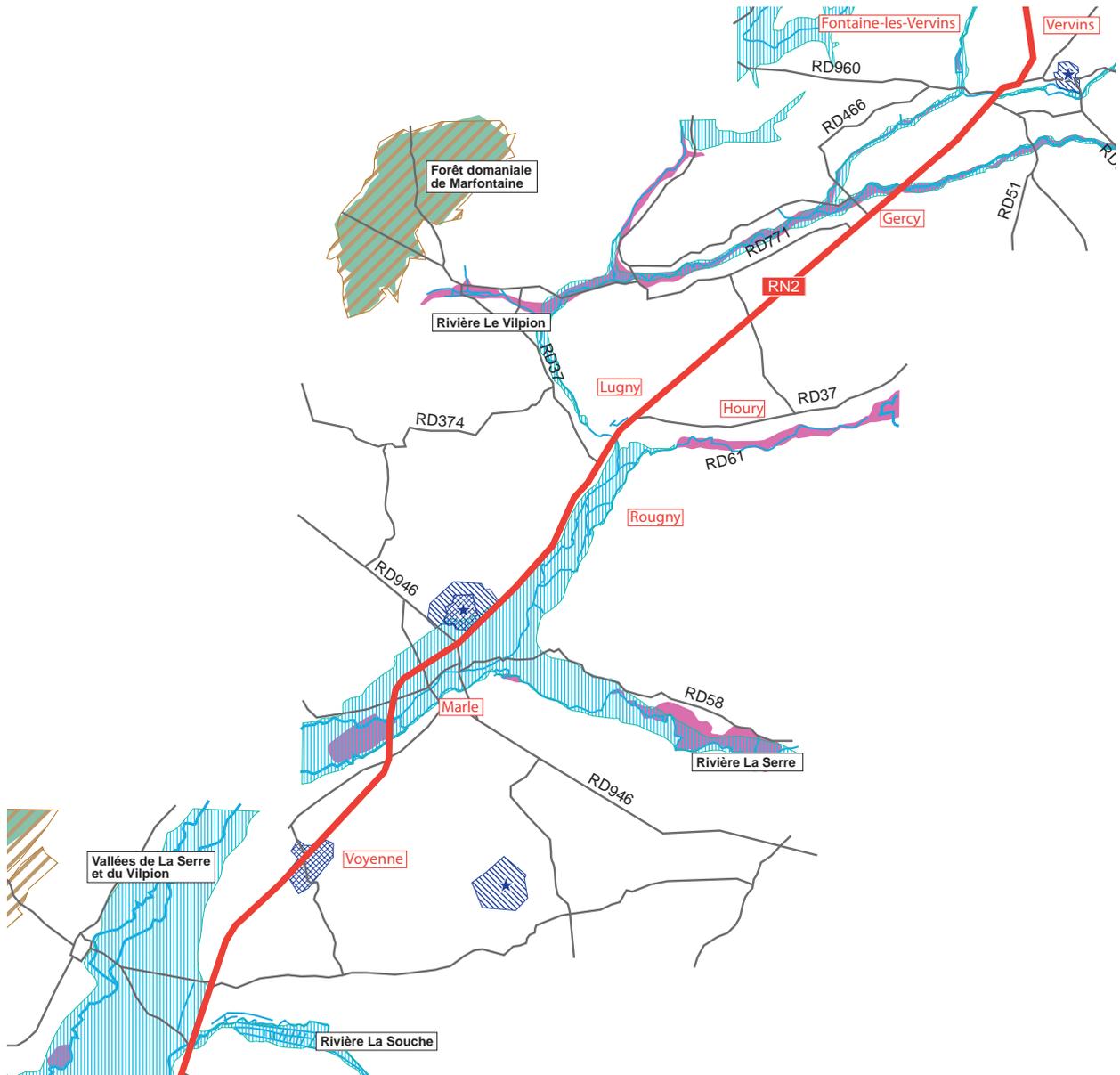
LES ENJEUX DES MILIEUX PHYSIQUES ET NATURELS D'ÉTRÉUNGT À VERVINS



Légende

-  Forêt gérée par l'office national des forêts
-  Captage d'alimentation en eau potable
-  Périmètre de protection rapprochée de captage
-  Périmètre de protection éloignée de captage
-  Zonage réglementaire risques d'inondation
-  Zones à dominante humide
-  Plans d'eau
-  Parc naturel régional
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)**
-  ZNIEFF de type I
-  ZNIEFF de type II

DE VERVINS À VOYENNE



Plan d'eau à Fontaine-lès-Vervins.

Légende

-  Forêt gérée par l'office national des forêts
-  Captage d'alimentation en eau potable
-  Périmètre de protection rapprochée de captage
-  Périmètre de protection éloignée de captage
-  Zonage réglementaire risques d'inondation
-  Zones à dominante humide
-  Plans d'eau

Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

-  ZNIEFF de type I

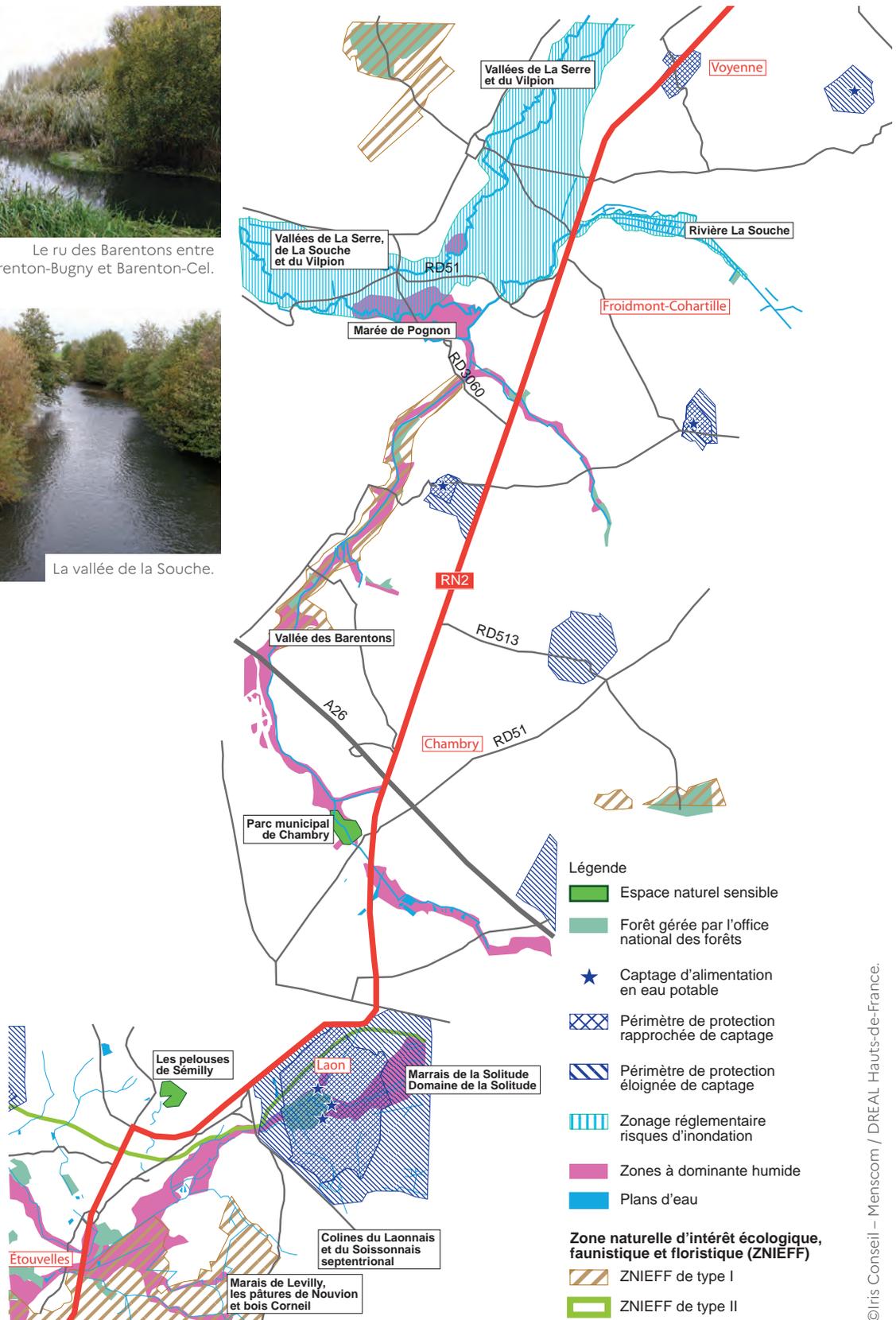
DE VOYENNE À ÉTOUVELLES



Le ru des Barentons entre Barenton-Bugny et Barenton-Cel.



La vallée de la Souche.



2.2.2. Des enjeux patrimoniaux

Les principaux enjeux patrimoniaux portent sur les périmètres de protection de monuments historiques inscrits ou classés.

Treize périmètres sont concernés par la RN2, du sud au nord :

- à Étouvelles, l'église;
- à Chivy-lès-Étouvelles, l'église Saint-Pierre-aux-Liens;
- à Laon, l'ancienne abbaye Saint-Vincent, l'église de Leully et l'église de Vaux-sous-Laon;
- à Marle, l'église Notre-Dame, la Maison des Frères Ignorantins et le Relais de Poste;
- à Rogny, l'église fortifiée Saint-Évent;
- à Vervins, les remparts et l'église fortifiée Notre-Dame-de-l'Assomption;
- à Fontaine-les-Vervins, l'église fortifiée;
- à La Flamengrie, le monument de la Pierre d'Haudroy.

La zone du projet recoupe également une partie du secteur sauvegardé de Laon, le secteur dans son ensemble comprenant la ville intérieure aux remparts ainsi que les fortifications et leur glacis.

Des zones de présomption de prescription archéologique sont également recensées par le service régional d'archéologie des Hauts-de-France dans neuf communes : Laon, Athies-sous-Laon, Chambry, Barenton-Bugny, Fontaine-les-Vervins, La Capelle, La Flamengrie, Larouillies et Étrœungt.

C'EST-À-DIRE ?

Secteur sauvegardé

Une partie de ville qui présente un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non. **C'est également un document d'urbanisme opposable aux tiers**, dont l'architecte des bâtiments de France (ABF) garantit le respect.

Zone de présomption de prescription archéologique

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



Église de Leully à Laon.



Église fortifiée de Fontaine-lès-Vervins.



Église fortifiée de La Flamengrie.



Monument de la Pierre d'Haudroy.

2.2.3. Cadre de vie et santé publique : une zone peu bruyante et une qualité de l'air satisfaisante

La RN2 entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe n'est pas concernée par un plan de prévention du bruit dans l'environnement, ce qui signifie que cette zone semble peu bruyante. Cependant, en raison des poids lourds qui circulent sur l'axe et du fait que la RN2 traverse des zones habitées sur un linéaire important, les habitants ressentent des gênes liées au bruit.

Plus au sud, la RN2 est concernée par le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Aisne. La section de la RN2 contournant Laon, entre Étouvelles et l'échangeur avec l'autoroute A26, est considérée comme présentant des niveaux de bruit importants selon le classement sonore des infrastructures de transport terrestre de la préfecture de l'Aisne. Cependant l'axe n'est pas la seule route bruyante dans cette zone, la RD1044 et l'A26 étant également émettrices de bruit.

Une campagne de mesures de la qualité de l'air a été réalisée dans 10 communes de l'itinéraire de la RN2 entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe. Les concentrations de polluants atmosphériques relevées, par exemple pour le dioxyde d'azote et les particules PM10, sont inférieures aux valeurs limites réglementaires.

Pour ce qui concerne la section de la RN2 contournant Laon, entre Étouvelles et Chambry, les mesures publiques disponibles auprès de l'observatoire régional de l'air en Hauts-de-France pour l'année 2020 montrent que les cas de dépassements des valeurs réglementaires sont rares, même le long de la RN2. Les seuls dépassements identifiés concernent un objectif à long terme de protection de la santé pour l'ozone et l'objectif de qualité de l'air pour les particules fines d'un diamètre inférieur à 2,5 microns.

C'EST-À-DIRE ?

Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Plan de l'État dont l'objectif est de prévenir les effets du bruit, de réduire si nécessaire les niveaux de bruit et de protéger les zones calmes.

Ozone

Polluant qui se forme à partir de réactions chimiques dans l'atmosphère entre des rejets de l'industrie et des émissions notamment dues au transport routier. La production d'ozone est favorisée par les conditions climatiques : elle est plus élevée en cas de fort ensoleillement, de températures élevées et d'absence de vent.

Particules fines

Particules en suspension dans l'atmosphère, d'origine naturelle (provenant notamment des éruptions volcaniques) ou liées à l'activité humaine, dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (ou microns).

LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT

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

2.3.

La mobilité et les projets de transport : le rôle majeur de la RN2

2.3.1. Les principaux motifs de déplacement dans le territoire

Les motifs de déplacement sur le territoire concernent prioritairement les relations entre le domicile et le travail. Ces déplacements se polarisent autour des principaux pôles de la RN2, à savoir Avesnes-sur-Helpe, Vervins et Laon.

Les communes situées à proximité (Fourmies près d'Avesnes-sur-Helpe, Fontaine-les-Vervins près de Vervins, Barenton-Bugny près de Laon) sont ainsi les points d'origine de déplacements vers ces principaux pôles d'emplois. Les communes de Chambry et d'Athies-sous-Laon, se trouvant à proximité immédiate du bassin de vie de Laon, sont également attractives en termes d'emplois.

Les déplacements entre le domicile et les lieux d'étude présentent les mêmes caractéristiques et se concentrent vers les pôles de Laon, Vervins et Avesnes-sur-Helpe. En particulier, plus de 900 élèves se rendent chaque jour à Laon pour étudier.

Hirson, situé à l'est de la RN2, représente un pôle de deuxième niveau pour les déplacements en raison de la présence du lycée Joliot-Curie, lycée général et professionnel doté d'un internat. 500 élèves provenant de la communauté de communes de la Thiérache du Centre (Vervins et communes alentour) se rendent à Hirson chaque jour, une partie d'entre eux utilisant la ligne TER Laon – Aulnoye-Aymeries.

2.3.2. La RN2 : prioritairement une fonction de desserte locale et d'accès aux bassins d'emplois



Circulation sur la RN2 à hauteur de Froidmont-Cohartille.

La RN2 est l'unique axe routier nord-sud, structurant pour le territoire (cf. carte p. 37).

Entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, le niveau de trafic varie de 4 500 à 12 000 véhicules/jour dans les deux sens confondus, dont 600 à 1 400 poids lourds.

Les données de trafic et les différentes études conduites sur le projet montrent toutes aujourd'hui une faible part de transit sur l'itinéraire.

Les poids lourds peuvent atteindre plus de 20 % du trafic localement. À l'heure de pointe du matin, la majorité d'entre eux (60 %) réalise de la desserte locale – leurs entrées et sorties se trouvent en des points localisés près de la RN2 – et il n'est pas recensé à cette période de transit significatif de Laon à Avesnes-sur-Helpe. Plus généralement, la RN2 ne représente pas actuellement une alternative gratuite aux autoroutes A1 et A2 qui relient Paris à la Belgique : pour des raisons de gain de temps et de confort de circulation, ces axes, même à péage, sont privilégiés par les poids lourds pour les trajets de longue distance.

Pour les véhicules particuliers, notamment pour les flux domicile-travail, la RN2 constitue d'abord un axe d'échanges. Les distances moyennes parcourues sur l'axe sont de l'ordre de 50 kilomètres et elles se répartissent autour des trois principaux bassins d'emplois que sont Laon, Vervins et Avesnes-sur-Helpe.

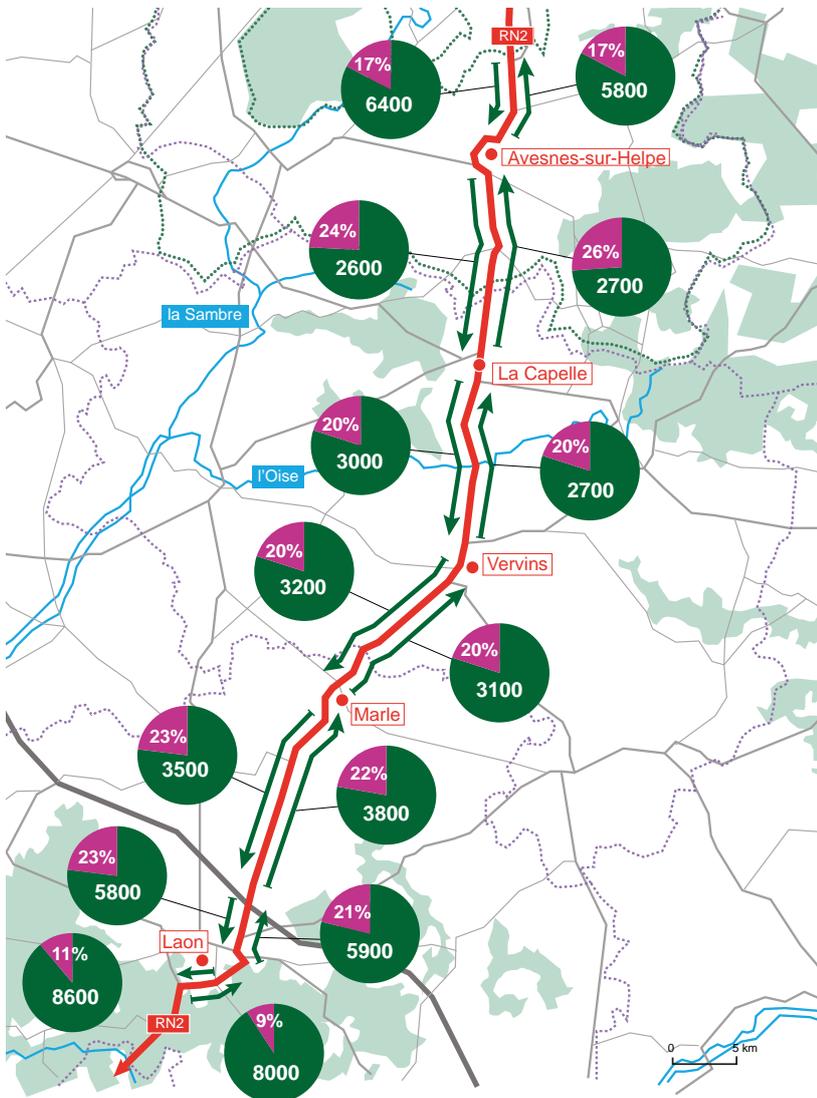
Dans le contournement de Laon, soit entre Étouvelles et Chambry, la RN2 joue spécifiquement une fonction de desserte locale, voire de rocade.



Poids lourds sur la RN2.

Le niveau de trafic sur cette section de la RN2 varie de 12 000 à 17 000 véhicules par jour, avec un taux de poids lourds de 10 à 17 %. Le trafic comprend une part importante de trafic local et de trafic d'échanges. Les réserves de capacité sur le contournement sont encore suffisantes. Le trafic est fluide, à l'exception d'une congestion en heure de pointe du matin au niveau du carrefour giratoire avec la RN181 et la RD1044 dans le sens nord-sud.

TRAFIC JOURNALIER (EN MOYENNE) SUR LA RN2



C'EST-À-DIRE ?

Trafic de transit

Trafic dont l'origine et la destination sont en dehors de la zone étudiée.

Trafic d'échange

Trafic dont l'origine est à l'intérieur de la zone étudiée et la destination à l'extérieur et réciproquement.

Fonction de rocade

Fonction de traversée de ville par un détour permettant de s'extraire des contraintes des voiries urbaines (vitesses limites autorisées peu élevées, nombreux carrefours).

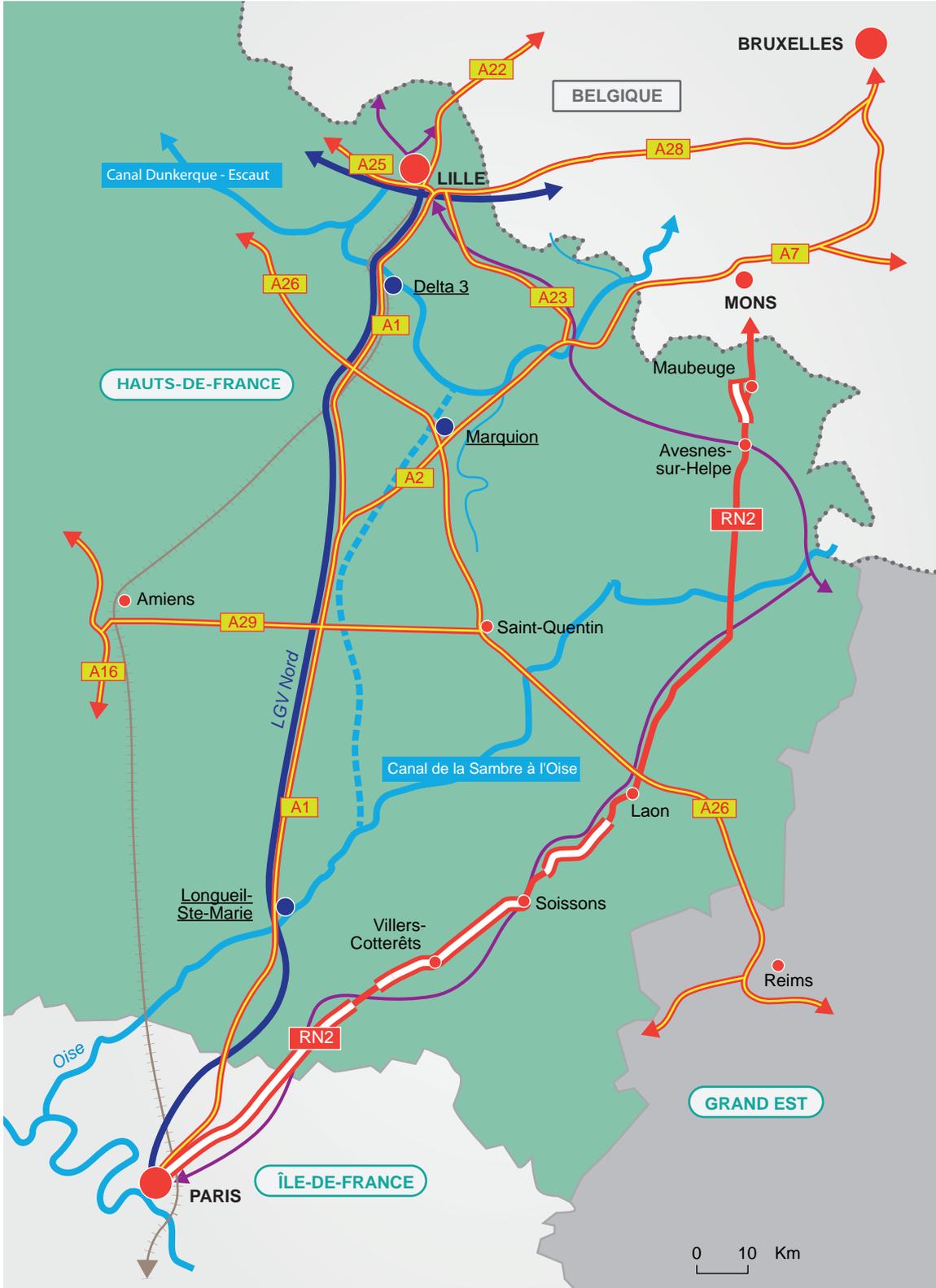
Capacité

Débit maximal d'une voie, plus précisément le nombre maximal de véhicules pouvant s'écouler en un point en une période donnée, généralement l'heure.

- 2700** Trafic tous véhicules en moyenne journalière
- Part des poids lourds
- Part des véhicules légers

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

PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ET PROJETS DE TRANSPORT DANS LA PARTIE EST DES HAUTS-DE-FRANCE



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

Légende

- | | | | | | |
|-------|---------------------------|--|--|--|---|
| | Frontière franco-belge | | Ligne à grande vitesse | | Voie navigable principale |
| | RN2 - section à 2 voies | | Tracé prévisionnel d'autoroute ferroviaire Lille - Bayonne | | Canal à grand gabarit en projet (Seine - Nord Europe) |
| | RN2 - section à 2x2 voies | | Ligne TER | | Plateforme multimodale |
| | Autoroute | | | | |

2.3.3. Le transport ferroviaire : la ligne TER longe une partie de l'itinéraire de la RN2



TER pour Hirson en gare de Laon.

Une seule ligne de train express régional (TER) est présente dans l'aire d'étude. Il s'agit de la ligne Laon – Aulnoye-Aymeries. Étant à voie unique et non électrifiée, elle est contrainte en termes d'évolution de niveau de service.

La ligne longe la RN2 sur la section Laon-Vervins puis continue vers l'Est puis le Nord, en passant par Hirson, Fourmies, Avesnes-sur-Helpe et Aulnoye-Aymeries. L'offre quotidienne est de 8 TER par jour et par sens en moyenne.

Elle est principalement utilisée par les lycéens et les étudiants (ils représentent 75 % de la fréquentation) qui se rendent dans les collèges et lycées de Laon ou au lycée d'Hirson. 600 voyages sont réalisés par semaine sur la ligne, hors vacances scolaires. Les pics de fréquentation du vendredi soir et du lundi matin représentent près de 160 voyageurs par train.



La ligne TER Laon – Aulnoye-Aymeries à voie unique.

Sur l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, le temps de parcours en train est quasiment du même ordre que le temps de parcours en voiture : 1 h 34 ou 1 h 48 en train de centre-ville à centre-ville, selon le nombre de gares desservies ; 1 h 22 de centre-ville à centre-ville en voiture.

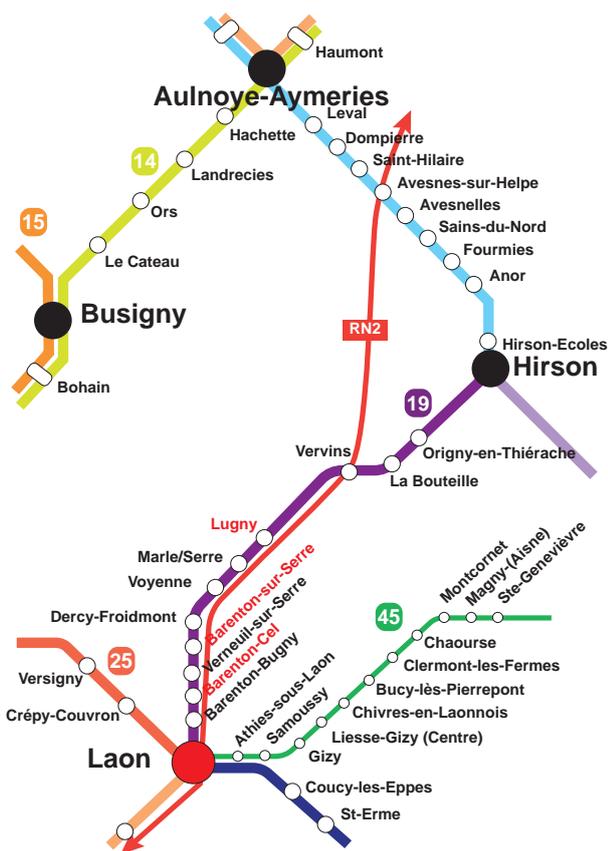
Dans le cadre de la pérennisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, l'État, la Région Hauts-de-France et SNCF Réseau vont engager la régénération de la section Laon-Hirson de cette ligne (régénération de la voie, des ouvrages – ponts, etc. – et des télécommunications). Toutefois il n'est pas prévu dans ce cadre d'évolution du niveau de l'offre TER.

D'autre part le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Hauts-de-France prévoit l'amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois. Une première phase, consistant en l'aménagement de la bifurcation de Beuvrages (périphérie de Valenciennes) est inscrite au contrat de plan État-Région Nord-Pas-de-Calais 2015-2022. Cette amélioration concerne le réseau ferré existant qui passe à l'écart de la zone du projet, au nord et à l'est. Il bénéficiera en particulier aux agglomérations d'Avesnes-sur-Helpe, de Fourmies et de Maubeuge.

C'EST-À-DIRE ?

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

Document de planification à l'échelle régionale qui précise la stratégie, les objectifs et les règles fixés par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire : infrastructure, habitat, gestion de l'espace, intermodalité, lutte contre le changement climatique, etc.



HORAIRES DES TER SUR LA LIGNE
LAON-HIRSON (EXEMPLE JOUR
DE SEMAINE EN OCTOBRE 2021)

LAON<HIRSON		HIRSON<LAON	
DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE
6h33	7h36	5h27	6h21
8h19	9h13	6h22	7h31
9h17	10h11	7h10	8h39
12h39	13h51	11h30	12h21
16h00	17h00	12h36	13h46
17h22	18h30	15h51	16h50
18h45	19h57	17h15	18h25
20h33	21h35	18h41	19h51
		20h22	21h21

2.3.4. Une offre de bus centrée sur les pôles urbains, utilisant peu l'axe de la RN2

Quelques lignes de bus desservent le territoire, toutefois l'offre se concentre autour de Laon, dans le secteur de Marle à Chambry (communauté de communes du Pays de la Serre) et autour d'Avesnes-sur-Helpe. Seules quelques sections de la RN2 sont empruntées.

La communauté d'agglomération de Laon dispose d'un réseau (réseau de transports urbains laonnais «TUL», doté d'un parc de 19 bus) de trois lignes de bus et d'une navette reliant la gare de Laon à la cité médiévale. Ce réseau propose 122 points d'arrêt dans l'agglomération. Un transport à la demande, mis en œuvre par la communauté d'agglomération, relie les communes non desservies par le réseau TUL.

Plusieurs lignes de transport en commun (autocars du conseil départemental de l'Aisne, autocars TER et taxis TER organisant le rabattement vers les gares de la ligne TER Laon – Aulnoyes-Aymeries) desservent le territoire du Pays de la Serre, toutefois à une faible fréquence en heure de pointe et rarement en journée. La zone du projet est desservie par les lignes 730 (desserte de Marle), 731 (desserte de Marle) et 341 (dessertes de Froidmont-Cohartille, Barenton-sur-Serre, Verneuill-sur-Serre, Barenton-Bugny et Chambry).

Au nord de la zone du projet, Avesnes-sur-Helpe, Fourmies et les villes alentour bénéficient d'un réseau de bus. La ligne 431 reliant Beaurepaire-sur-Sambre à Avesnes-sur-Helpe utilise la RN2 pour desservir, entre autres, les communes de Larouillies et Étrœungt.

Il n'est pas recensé de projet de développement des transports urbains dans les communes concernées par le projet.

2.3.5. Les circulations douces : des pistes cyclables éloignées de la RN2

Le département de l'Aisne a adopté en 2010 un schéma départemental « véloroutes voies vertes » avec le projet d'aménager à terme 330 kilomètres de parcours cyclable dont 235 kilomètres en site propre.

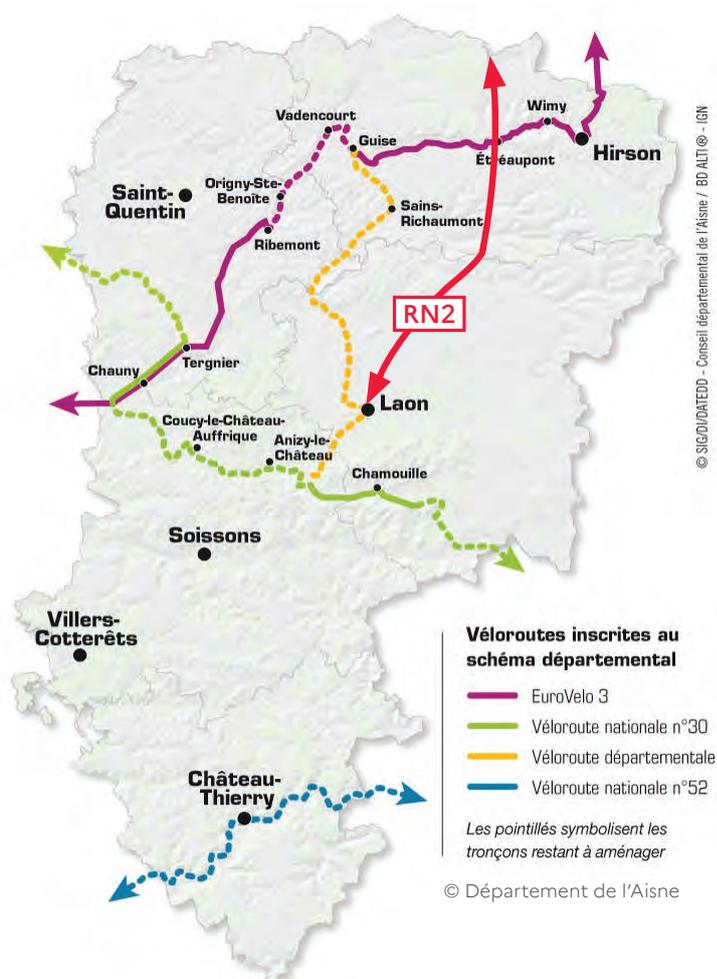
Le département du Nord dispose d'un schéma directeur cyclable adopté en juin 2018. L'objectif est de connecter les itinéraires existants et de les compléter avec une offre renouvelée : pistes ou voies cyclables, voies vertes, véloroutes, réseaux points-nœuds.

Dans l'Aisne, des pistes cyclables sont en cours de développement dans la commune de Laon. La partie déjà existante de l'itinéraire européen de longue distance « Eurovélo 3 » (qui relie Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne) coupe la RN2 au niveau d'Etréaupont, sans la suivre.

Il n'existe pas à ce jour, et il n'est pas projeté d'aménagement cyclable qui longe la RN2 et qui pourrait s'y substituer, même localement.

Le projet devra prévoir des aménagements cyclables si le besoin est avéré.

LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE L' AISNE



C'EST-À-DIRE ?

Réseau points-nœuds

Spécificité du département du Nord inspiré d'un concept venant de Belgique. Le réseau points-nœuds est un système d'itinéraires cyclables maillés et fléchés par numéros, permettant de se déplacer sans carte. La signalétique est identique en France et en Belgique, ce qui facilite les circuits transfrontaliers.

2.3.6. Le transport de marchandises : de futurs grands axes ferroviaires et fluviaux à l'ouest du territoire

Du fret ferroviaire existe dans le territoire mais il est peu utilisé : les voies ferrées présentes ne sont pas au gabarit GB ou GB1 qui correspond au standard pour le transport combiné rail-route. Quelques entreprises sont embranchées : 2 entreprises agro-alimentaires sur la ligne Laon-Hirson et la coopérative Cérésia qui pourrait reprendre son trafic; 5 entreprises – des carrières ainsi que les entreprises Vallourec et Tuboscope – sur la ligne Fives-Hirson.

Le corridor de fret ferroviaire mer du Nord-Méditerranée passe à proximité du territoire du projet (via Aulnoye-Aymeries) sans le concerner directement. Le projet d'autoroute ferroviaire Lille-Bayonne emprunte l'itinéraire Lille-Amiens-Paris, avec une variante passant par Saint-Quentin.

Les Hauts-de-France sont concernés par le canal Seine-Nord Europe, canal à grand gabarit qui reliera l'Oise au canal Dunkerque-Escaut. Cette voie fluviale offrira une alternative sur l'axe Nord-Sud pour les marchandises, qui aujourd'hui circulent presque exclusivement par la route. Le projet est éloigné de la RN2, de l'ordre d'une cinquantaine de kilomètres à l'ouest.

Le canal de la Sambre à l'Oise, après la rénovation d'écluses et la reconstruction de ponts-canaux en 2019 et 2020, est rouvert depuis le 1^{er} juillet 2021. Ce canal, au gabarit Freycinet (petit gabarit), a servi au transport de marchandises mais le trafic a décliné régulièrement à partir des années 1970. Sa rénovation doit permettre le développement de la navigation de plaisance et le renforcement de l'attractivité touristique du territoire. Elle fait partie des projets du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

CORRIDOR FERROVIAIRE MER DU NORD-MÉDITERRANÉE



©SNCF Réseau

C'EST-À-DIRE ?

Transport combiné

Qui utilise au moins deux modes pour transporter des marchandises. Le transport combiné rail-route utilise les modes ferroviaire et routier : des conteneurs ou caisses mobiles sont chargés sur un train puis sur la remorque d'un camion ou inversement.

Corridor de fret ferroviaire

Ensemble d'itinéraires de transport ferroviaire de marchandises à l'échelle européenne, électrifiés et à un gabarit permettant le passage de conteneurs internationaux. La France est traversée par trois corridors européens : mer du Nord-Méditerranée (qui concerne les Hauts-de-France), Atlantique et Méditerranée.

3. LE PROJET

Cette troisième partie présente les problématiques et les enjeux actuels de la RN2, les objectifs du projet, les scénarios étudiés pour l'aménagement de l'axe, leurs coûts et leur comparaison.

Elle expose également les enjeux principaux concernant deux contournements de communes (Froidmont-Cohartille et La Capelle) qui pourraient être proposés comme aménagements prioritaires.

3.1.

Les problématiques actuelles sur la RN2, l'évolution du territoire sans aménagement de l'axe et les objectifs du projet

3.1.1. Les caractéristiques de la RN2 et les enjeux d'aménagement

Sur les 73 kilomètres de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 est majoritairement une route bidirectionnelle à 2 voies (une voie dans chaque sens) :

- sur les 13 kilomètres du contournement de Laon, entre Étouvelles et Chambry, seul 1,9 km est aménagé à 2 x 2 voies ;
- sur les 60 kilomètres entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, seuls 3,5 kilomètres cumulés sont aménagés à 3 voies et 2 kilomètres sont aménagés à 2 x 2 voies. À l'horizon du projet, le créneau de Voyenne sera également aménagé, ce qui représentera 1,8 kilomètre supplémentaire à 2 x 2 voies.

La RN2 présente des carrefours nombreux majoritairement plans, c'est-à-dire à niveau, avec les axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voiries urbaines). Des accès agricoles sont également reliés directement à la route nationale.

Les enjeux prioritaires sont différents selon les sections.

Sur le contournement de Laon, l'enjeu de sécurisation est prioritaire. Selon les données de la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord, l'accidentalité est supérieure sur cette section à ce qui est observé sur ce type de route au niveau national (voir encadré en page suivante).

Entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 ne compte pas de zone d'accumulation d'accidents corporels. En revanche sur cette section la route nationale traverse douze agglomérations et présente des vitesses maximales autorisées hétérogènes. Cette situation engendre deux types de problématiques : des gênes pour les habitants des communes traversées (bruit, pollution...) et des conditions de déplacements sur l'axe jugées insatisfaisantes.

En raison des traversées d'agglomération, de la présence de nombreux échanges à niveau, les dépassements sont rendus impossibles sur environ la moitié de l'itinéraire entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe ; si le pourcentage de zones de dépassement sur l'itinéraire est conforme aux référentiels techniques, les automobilistes peuvent ressentir de l'inconfort lorsqu'ils circulent derrière des poids lourds ou des engins agricoles.

Le temps de déplacement en voiture entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe (près de 80 kilomètres sur la RN2) est d'environ 1 heure et 15 minutes.



Des véhicules de vitesses hétérogènes sur la RN2.

C'EST-À-DIRE ?

Carrefour plan ou à niveau

Croisement entre deux voies situées au même niveau (sans dénivellée) qui peut être réglementé par des feux tricolores, une priorité ou être aménagé en carrefour giratoire.

Accidentalité

Taux exprimant la fréquence des accidents, ici de circulation.

Zone d'accumulation d'accidents corporels

Section de route où le nombre ou la fréquence des accidents est anormalement élevé par rapport à une référence.



La RN2 à Froidmont-Cohartille.



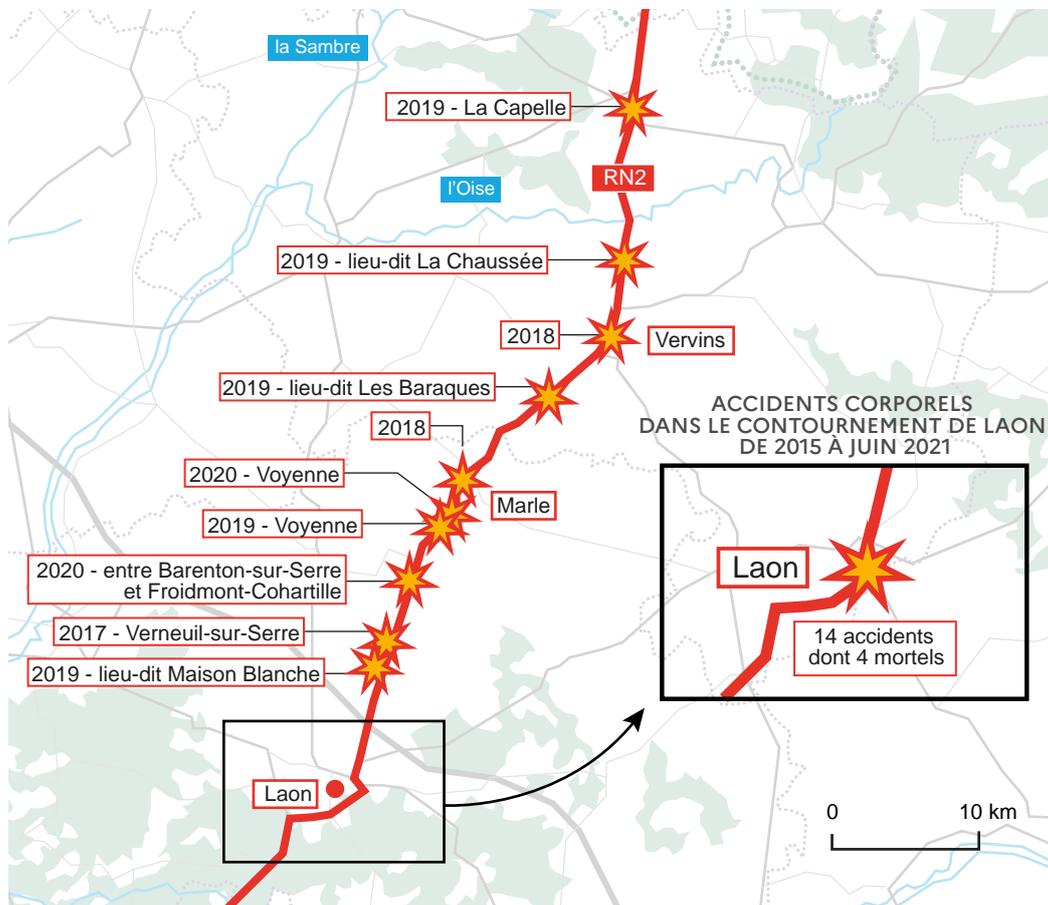
La RN2 dans la traversée de Vervins.

LES DONNÉES D'ACCIDENTALITÉ

Sur la section entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, l'analyse ne fait pas apparaître de zone accidentogène. L'accidentalité est plutôt faible (37 % d'accidents en moins sur la RN2 que sur une autre route nationale de même catégorie de trafic), toutefois 10 accidents corporels sont recensés entre 2015 et 2020 dont un mortel (une collision frontale en raison d'un malaise, l'infrastructure n'étant pas en cause).

Sur la section du contournement de Laon, les taux d'accidents et la gravité des accidents sont supérieurs aux taux observés nationalement sur ce type de route. La configuration de l'infrastructure sur ce secteur ne semble pas présenter d'anomalie de sécurité, toutefois deux accidents mortels ont eu lieu en 2020 et ont coûté la vie à six personnes.

ACCIDENTS CORPORELS RECENSÉS SUR L'AXE ENTRE 2015 ET 2020



3.1.2. L'évolution du territoire sans le projet

La RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe n'est aujourd'hui pas congestionnée. Selon les perspectives d'évolution du territoire au plan démographique (les prévisions de l'institut national de la statistique et des études économiques – Insee – à l'horizon 2050 montrent une perte de population dans les arrondissements de Laon, Vervins et Avesnes-sur-Helpe) et au plan socio-économique (un déclin de population active est attendu dans la période 2013-2030), l'infrastructure ne devrait pas être congestionnée dans l'avenir.

Il n'est pas recensé de projet de développement de transports en commun dans le territoire.

En l'absence du projet d'aménagement de la RN2, les problématiques relatives à l'enclavement du territoire, aux nuisances de la route nationale dans les traversées d'agglomération (bruit, pollution...) et à l'accidentalité dans le contournement de Laon perdureront.

3.1.3. Les objectifs du projet en réponse aux besoins du territoire

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

- **améliorer les conditions de déplacement et sécuriser les carrefours et les dépassements** : la mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire de la RN2 doit permettre le réaménagement de carrefours, une meilleure lisibilité pour les usagers et une plus grande cohérence entre les caractéristiques de la voie et les vitesses autorisées, afin de gagner en confort de déplacement et en sécurité ;
- **améliorer le cadre de vie des habitants** : l'aménagement de l'axe doit permettre, en contournant des centres-bourgs, de détourner le trafic routier et ainsi de limiter les nuisances pour les riverains et les habitants ;
- **intégrer la réflexion multimodale et les enjeux environnementaux dès la conception du projet** : l'aménagement de l'axe doit s'inscrire en cohérence avec les autres modes de transport sur le territoire et intégrer dès les premières réflexions l'ensemble des thématiques environnementales, qu'il s'agisse des activités humaines ou du milieu naturel.

3.2.

Les scénarios étudiés pour répondre aux enjeux

3.2.1. Les scénarios envisageables d'aménagement de la RN2

Les scénarios fonctionnels permettent de débattre d'un éventail de solutions. Ils sont explicités au point suivant.

Tous les scénarios ont leur point d'origine :

- au sud à Étouvelles (situé au sud de Laon) en connexion avec la section de la RN2 aménagée à 2 x 2 voies jusqu'aux environs de Soissons ;
- au nord à Étrœungt (situé au sud d'Avesnes-sur-Helpe) en connexion avec le futur contournement à 2 x 2 voies d'Avesnes-sur-Helpe.

Ils intègrent le prolongement d'1,8 km de RN2 en 2x2 voies au sud de Voyenne, avec la création d'un giratoire entre la RN2, la RD12 (vers Dercy) et la RD64 (vers Toulis-et-Attencourt), qui sera réalisé en 2022.

Tous les scénarios sont réalisables par phases.

La RN2 aménagée, quel que soit le scénario, restera comme aujourd'hui un axe adapté aux transports exceptionnels.

Tous les scénarios prennent en compte l'évolution des transports en commun dans le périmètre du projet (cf. partie 2.)

En raison du niveau de trafic sur l'axe, un scénario d'autoroute concédée à péage fermé intégralement en tracé neuf n'a pas été envisagé, car il ne serait pas viable économiquement.

3.2.2. Les principes des scénarios et les éléments techniques pour mieux les comprendre

Les scénarios étudiés sont de différents types.

Le scénario «fil de l'eau» n'est pas numéroté. Il décrit les aménagements de la RN2 portant sur la mise aux normes environnementales et la sécurisation de l'axe (par exemple par le réaménagement et le regroupement de carrefours). Ce scénario ne comporte pas de création de chaussée neuve ni d'élargissement sur place de la chaussée existante.

Les autres scénarios se différencient par le statut, les fonctions et les caractéristiques techniques des aménagements.

Le scénario 1 propose le contournement, par la création de déviations à 2 x 2 voies, des bourgs de 7 communes traversées par la RN2 – Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. Des aménagements de sécurisation des carrefours sont prévus en complément dans le contournement de Laon.

Le scénario 2 propose l'aménagement de l'axe en 2 x 1 voie (une voie dans chaque sens, les voies étant séparées par un terre-plein central) sur le tracé actuel de la RN2, avec la création de déviations de tous les bourgs des communes traversées aujourd'hui par la RN2 et de créneaux de dépassement alternés entre les deux sens de circulation.

Le scénario 3 propose l'aménagement de la RN2 à 2 x 2 voies avec la déviation des bourgs de toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2 et des carrefours giratoires (ou des demi-échangeurs à niveau) pour échanger avec les voies qui croisent la RN2 et qui permettent la desserte locale et l'accès au territoire. Ce scénario se décompose en :

- un scénario 3-A en «route non express» avec des déviations des communes à chaussée bidirectionnelle (une voie dans chaque sens, sans terre-plein central);
- un scénario 3-B en «route non express» entièrement à 2 x 2 voies, y compris les déviations des communes;
- un scénario 3-C entièrement à 2 x 2 voies, de type «route express».

Le scénario 4 propose l'aménagement de la RN2 à 2 x 2 voies de type autoroutier, avec des carrefours dénivelés.

ROUTE EXPRESS, AUTOROUTE ET ROUTE NON EXPRESS : POINTS COMMUNS ET DIFFÉRENCES

Le classement des différents types de routes résulte du code de la voirie routière.

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

Une route avec statut d'autoroute ou de type autoroutier présente l'ensemble des caractéristiques de la route express et prévoit également des itinéraires de substitution. De plus, elle est une route sans croisement à niveau : les échanges avec les autres voies doivent être obligatoirement dénivelés (par en dessus ou en dessous des voies croisées).

Une route non express est, à la différence d'une route express, accessible à tous les types de véhicules.

	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2	SCÉNARIO 3-A	SCÉNARIO 3-B	SCÉNARIO 3-C	SCÉNARIO 4
TYPE DE ROUTE	RN2 à chaussée bidirectionnelle et déviations à 2 x 2 voies de 7 communes	2 x 1 voie avec créniaux de dépassement alternés « route express »	RN2 à 2 x 2 voies avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	2 x 2 voies « route non express »	2 x 2 voies « route express »	2 x 2 voies de type autoroutier
TYPE DE CARREFOURS	À niveau	À niveau	À niveau	À niveau	À niveau	Dénivelés (par au-dessus ou par en dessous)
VITESSES LIMITES AUTORISÉES	80 90	90 110	80 90	90	90 110	110
ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS SUR LA RN2	Accès autorisé		Accès autorisé	Accès autorisé		
ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION POUR LES VÉHICULES LENTS						

ROUTE BIDIRECTIONNELLE : 1 VOIE DANS CHAQUE SENS, SANS TERRE-PLEIN CENTRAL

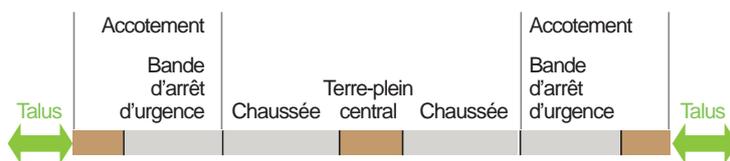
La RN2 aujourd'hui et les déviations des communes dans le scénario 3-A



La RN2 bidirectionnelle.

ROUTE À 2 X 1 VOIE : 1 VOIE DANS CHAQUE SENS, AVEC TERRE-PLEIN CENTRAL

Le scénario 2



Exemple de la RN31 à 2x1 voie dans la déviation de Beauvais.

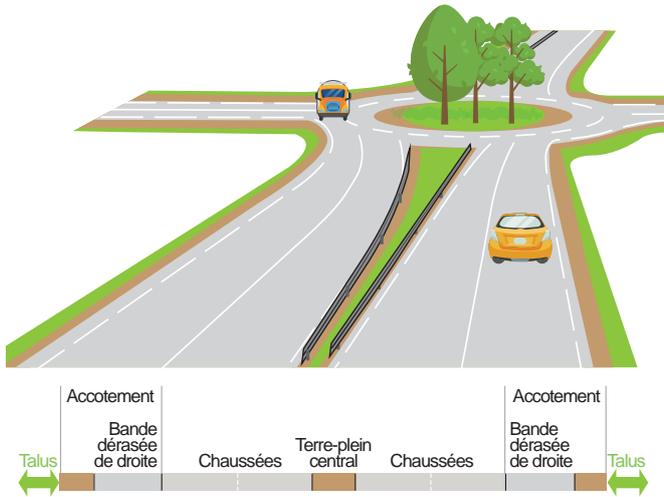
C'EST-À-DIRE ?

Terre-plein central

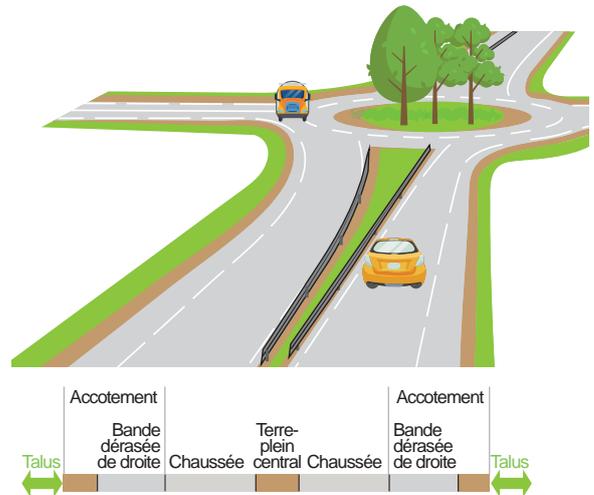
Séparateur central entre les voies de circulation généralement de sens contraire, favorable en termes de sécurité routière.

ROUTE AVEC CARREFOURS À NIVEAU (CARREFOURS GIRATOIRES) ET TERRE-PLEIN CENTRAL

Route à 2 x 2 voies : les scénarios 1, 3-A, 3-B et 3-C



Route à 2 x 1 voie : le scénario 2



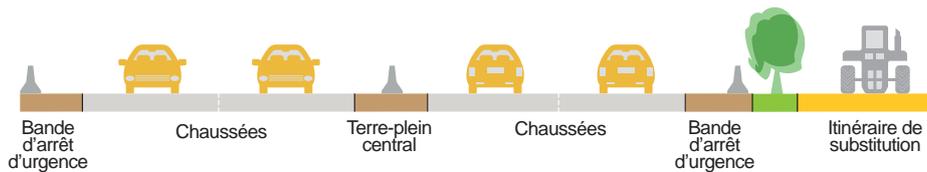
ROUTE À 2 X 2 VOIES DE TYPE AUTOROUTIER AVEC CARREFOURS DÉNIVELÉS ET TERRE-PLEIN CENTRAL

Le scénario 4



ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION POUR LES VÉHICULES LENTS

Les scénarios 2, 3-C et 4



3.3.

Le contenu des scénarios et leur comparaison

3.3.1. Scénario « fil de l'eau »



L'actuel créneau de dépassement sur la RN2 au sud de Voyenne.

Ce scénario comprend la mise aux normes environnementales de l'infrastructure notamment sur le volet assainissement (traitement des eaux de ruissellement) et des aménagements de sécurité dont la sécurisation de certains carrefours à définir.

La vitesse maximale autorisée est de 80 km/h hors les créneaux de dépassement existants aujourd'hui, et tous les véhicules y compris les engins agricoles sont autorisés sur la RN2.

Au-delà du prolongement du créneau de Voyenne, qui offre une possibilité supplémentaire de dépassement, et de la création du giratoire qui sécurise le carrefour RN2-RD12 et RD64, qui seront réalisés en 2022, la situation reste inchangée par rapport à aujourd'hui en ce qui concerne le tracé de la route et sa capacité.

La mise aux normes environnementales de l'infrastructure et les aménagements de sécurisation ont des effets positifs en termes d'environnement (protection de la ressource en eau) et de sécurité.

3.3.2. Scénario 1 : déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon

DESCRIPTION

Le scénario 1 propose l'aménagement de déviations à 2 x 2 voies avec terre-plein central de 7 communes : Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. L'aménagement concerne ainsi 40 % de l'itinéraire. Les 13 km du contournement de Laon sont uniformisés et sécurisés : uniformisation des vitesses maximales autorisées, sécurisation des carrefours, dont suppression de carrefours jugés dangereux, et mise aux normes de l'assainissement.

La vitesse est de 90 km/h sur les déviations, selon les préconisations du référentiel technique pour ce type de route. La vitesse est de 80 km/h dans le contournement de Laon, ou 90 km/h dans les créneaux de dépassement existants.

Sur le reste de l'itinéraire, la mise aux normes environnementales et des aménagements de sécurisation seront réalisés, comme dans le scénario « fil de l'eau ».

LES COMMUNES DÉVIÉES DANS LE SCÉNARIO 1



Commune Commune déviée

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

EFFETS DU SCÉNARIO

- Les conditions de déplacements, la sécurité, le désenclavement et la desserte du territoire :
 - les déviations étant conçues à 2 x 2 voies, elles permettent les dépassements. Les carrefours sont aménagés et donc sécurisés. La RN2 dans le contournement de Laon est uniformisée et sécurisée;
 - le temps pour un usager sur le parcours entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 55 minutes, soit un gain de temps de l'ordre de 20 minutes par rapport à la situation actuelle;
 - il est prévu un point d'échange tous les 1,5 km en moyenne ; ces points d'échanges relient la RN2 à des axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) et permettent la desserte locale.
- L'environnement et le milieu agricole : les déviations en tracé neuf à 2 x 2 voies consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...) et sur le milieu agricole. La fragmentation des milieux est augmentée dans les zones aménagées.
- Le cadre de vie des habitants : le scénario 1 déviant 7 communes traversées aujourd'hui par la RN2, le trafic est écarté de leurs centre-bourgs.
- L'activité agricole : le projet nécessite des aménagements fonciers agricoles et forestiers avec de possibles remembrements. Les engins agricoles peuvent emprunter la route nationale en dehors des déviations.

C'EST-À-DIRE ?

Remembrements

Les opérations d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF), ou « remembrements », sont des outils qui permettent, par une réorganisation des parcelles, de restructurer des exploitations touchées par un projet. Ces opérations sont financées par le maître d'ouvrage du projet.

3.3.3. Scénario 2 : 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement « route express »

DESCRIPTION

Le scénario 2 propose l'aménagement d'une route express à 2 x 1 voie avec terre-plein central sur le tracé actuel de la RN2 avec la création de déviations des bourgs de toutes les communes traversées et de créneaux de dépassement. L'ensemble de l'itinéraire est aménagé. Les échanges sont majoritairement à niveau.

La vitesse est limitée à 90 km/h ; elle peut être portée à 110 km/h dans les créneaux de dépassement selon les cas. Les véhicules n'atteignant pas la vitesse de 70 km/h sont interdits d'accès sur la route. Des itinéraires de substitution sont prévus à leur attention.

L'implantation précise des créneaux de dépassement restera à affiner dans les études ultérieures selon les besoins localisés.

EFFETS DU SCÉNARIO

- Les conditions de déplacements, la sécurité, le désenclavement et la desserte du territoire :
 - les dépassements sont possibles et sécurisés sur les créneaux prévus à cet effet, qui représentent près de la moitié de l'itinéraire. Les échanges sont aménagés et regroupés (en carrefour giratoire ou en demi-échangeur à niveau) et donc sécurisés;
 - le temps pour un usager sur le parcours entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 55 minutes soit un gain de temps de l'ordre de 20 minutes par rapport à la situation actuelle;
 - il est prévu un point d'échange tous les 3 km en moyenne ; ces points d'échanges relient la RN2 à des axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) et permettent la desserte locale;
 - les itinéraires de substitution sont plus sécurisants pour les mobilités douces (vélo, marche à pied...).



Chemin agricole le long de la RN2.

- L'environnement et le milieu agricole : les créneaux de dépassement et les itinéraires de substitution consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...) et sur le milieu agricole. La fragmentation des milieux est augmentée dans les zones aménagées.
- Le cadre de vie : le scénario 2 déviant toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2, le trafic est écarté des centre-bourgs.
- L'activité agricole : la RN2 n'étant pas accessible aux engins agricoles, des itinéraires de substitution sont mis en place. Les propriétés et exploitations agricoles riveraines de la route ne jouiront pas du droit d'accès direct sur la RN2 mais aucune parcelle ne sera enclavée. Le projet nécessite des aménagements fonciers agricoles et forestiers avec de possibles remembrements.

3.3.4. Scénario 3-A : 2 x 2 voies « route non express » à carrefours giratoires, avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle

DESCRIPTION

Le scénario 3-A propose l'aménagement d'une route à 2 x 2 voies avec terre-plein central sur le tracé actuel de la RN2 avec la création de déviations des bourgs de toutes les communes traversées. Ces déviations sont aménagées en route bidirectionnelle (une voie dans chaque sens, sans terre-plein central).

La vitesse est limitée à 90 km/h sur les sections à 2 x 2 voies et à 80 km/h sur les déviations à chaussée bidirectionnelle. Les véhicules lents sont autorisés sur l'axe.

EFFETS DU SCÉNARIO

- Les conditions de déplacements, la sécurité, le désenclavement et la desserte du territoire :
 - les élargissements du tracé actuel à 2 x 2 voies permettent les dépassements. Les échanges sont aménagés et regroupés (carrefour giratoire ou demi-échangeur à niveau) et donc sécurisés;
 - le temps de parcours entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 55 minutes soit un gain de temps de l'ordre de 20 minutes par rapport à la situation actuelle;
 - il est prévu un point d'échange tous les 2,5 km en moyenne; ces points d'échanges relient la RN2 à des axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) et permettent la desserte locale.
- L'environnement et le milieu agricole : les déviations en tracé neuf à chaussée bidirectionnelle consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...) et sur le milieu agricole. La fragmentation des milieux est augmentée dans les zones aménagées.
- Le cadre de vie des habitants : ce scénario déviant les communes traversées aujourd'hui par la RN2, le trafic est écarté de leurs centre-bourgs.
- L'activité agricole : le projet nécessite des aménagements fonciers agricoles et forestiers avec de possibles remembrements. Les engins agricoles peuvent emprunter la route nationale.

3.3.5. Scénario 3-B : 2 x 2 voies « route non express »

DESCRIPTION

Le scénario 3-B propose l'aménagement d'une route « non express » à 2 x 2 voies avec terre-plein central sur le tracé actuel de la RN2 avec la création de déviations des bourgs de toutes les communes traversées par la RN2 à 2 x 2 voies. L'ensemble de l'itinéraire est aménagé.

La vitesse est limitée à 90 km/h selon les préconisations du référentiel technique pour ce type de route.

Dans ce scénario, l'aménagement n'a pas le statut de route express : il autorise l'accès à tous les véhicules et il présente une vitesse plus réduite que dans le scénario suivant (3-C) en route express.

EFFETS DU SCÉNARIO

- Les conditions de déplacements, la sécurité, le désenclavement et la desserte du territoire :
 - l'ensemble du linéaire étant à 2 x 2 voies, les dépassements sont possibles sur l'itinéraire. Les échanges sont aménagés et regroupés (carrefour giratoire ou demi-échangeur à niveau) et donc sécurisés ;
 - le temps pour un usager sur le parcours entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 45 ou 50 minutes soit un gain de temps de l'ordre de 25 à 30 minutes par rapport à la situation actuelle ;
 - il est prévu un point d'échange tous les 3 km en moyenne ; ces points d'échanges relient la RN2 à des axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) et permettent la desserte locale.
- L'environnement et le milieu agricole : l'élargissement de l'axe à 2 x 2 voies et les sections en tracé neuf consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...) et sur le milieu agricole. La fragmentation des milieux est augmentée sur tout le linéaire.
- Le cadre de vie des habitants : ce scénario déviant les communes traversées aujourd'hui par la RN2, le trafic est écarté de leurs centre-bourgs.
- L'activité agricole : le projet nécessite des aménagements fonciers agricoles et forestiers avec de possibles remembrements. Les engins agricoles peuvent emprunter la route nationale.

3.3.6. Scénario 3-C : 2 x 2 voies « route express »

DESCRIPTION

Le scénario 3-C propose l'aménagement d'une route express à 2 x 2 voies avec terre-plein central sur le tracé actuel de la RN2 avec la création de déviations des bourgs de toutes les communes traversées par la RN2 à 2 x 2 voies. L'ensemble de l'itinéraire est aménagé.

La vitesse est limitée à 110 km/h et 90 km/h en approche de carrefours. Les véhicules n'atteignant pas la vitesse de 70 km/h sont interdits d'accès sur la route. Des itinéraires de substitution sont prévus.

EFFETS DU SCÉNARIO

- Les conditions de déplacements, la sécurité, le désenclavement et la desserte du territoire :
 - l'ensemble du linéaire étant à 2 x 2 voies, les dépassements sont possibles sur l'itinéraire ;
 - les échanges sont aménagés et regroupés (carrefour giratoire ou demi-échangeur à niveau) et donc sécurisés ;
 - le temps pour un usager sur le parcours entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 45 ou 50 minutes soit un gain de temps de l'ordre de 25 à 30 minutes par rapport à la situation actuelle ;
 - il est prévu un point d'échange tous les 3 km en moyenne ; ces points d'échanges relient la RN2 à des axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) et permettent la desserte locale ;
 - les itinéraires de substitution sont plus sécurisants pour les mobilités douces (vélo, marche à pied...).

- L'environnement et le milieu agricole : l'élargissement de l'axe à 2 x 2 voies, les sections en tracé neuf et les itinéraires de substitution consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...) et sur le milieu agricole. La fragmentation des milieux est augmentée sur tout le linéaire.
- Le cadre de vie : ce scénario déviant toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2, le trafic est écarté des centre-bourgs.
- L'activité agricole : la RN2 n'est pas accessible aux engins agricoles ; des itinéraires de substitution sont mis en place. Les propriétés et exploitations agricoles riveraines de la route ne jouiront pas du droit d'accès direct mais aucune parcelle ne sera enclavée. Le projet nécessite des aménagements fonciers agricoles et forestiers avec de possibles remembrements.

3.3.7. Scénario 4 : 2 x 2 voies de type autoroutier

DESCRIPTION

Le scénario 4 propose l'aménagement d'une autoroute non concédée, c'est-à-dire sans péage et gratuite, sur le tracé actuel de la RN2 avec la création de déviations des bourgs de toutes les communes traversées et la dénivellation de tous les carrefours (par en dessus ou en dessous des voies croisées). L'ensemble de l'itinéraire est aménagé.

La dénivellation des carrefours permet une circulation rapide et importante sur l'axe. Ce scénario correspond, parmi les différents scénarios, à l'itinéraire le plus performant entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. La vitesse est toutefois limitée à 110 km/h en raison du relief et des contraintes géométriques de la réutilisation de la chaussée existante de la RN2.

Les véhicules n'atteignant pas la vitesse de 70 km/h sont interdits d'accès sur l'autoroute. Des itinéraires de substitution sont prévus.

EFFETS DU SCÉNARIO

- Les conditions de déplacements, la sécurité, le désenclavement et la desserte du territoire :
 - l'ensemble du linéaire étant à 2 x 2 voies, les dépassements sont possibles sur l'itinéraire. Les échanges sont regroupés, dénivelés et donc sécurisés ;
 - le temps pour un usager sur le parcours entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 45 minutes soit un gain de temps de l'ordre de 30 minutes par rapport à la situation actuelle ;
 - il est prévu un point d'échange dénivelé tous les 5 km ; ces points d'échanges relient la RN2 à des axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) et permettent la desserte locale. La traversée de l'autoroute n'est possible que par les points d'échanges ; des rétablissements de communication (pour les axes plus petits n'échangeant pas directement avec la RN2) sont à prévoir en nombre ;
 - les itinéraires de substitution peuvent servir aux mobilités douces (vélo, marche à pied...).
- L'environnement et le milieu agricole : l'élargissement de l'axe à 2 x 2 voies, les sections en tracé neuf, les échanges dénivelés et les itinéraires de substitution consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...) et sur le milieu agricole. La fragmentation des milieux est augmentée sur tout le linéaire.
- Le cadre de vie : le scénario 4 déviant toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2, le trafic est écarté des centre-bourgs.
- L'activité agricole : la vitesse minimale étant de 70 km/h, l'autoroute n'est pas accessible aux engins agricoles ; des itinéraires de substitution sont mis en place. Les propriétés et exploitations agricoles riveraines de la route ne jouiront pas du droit d'accès direct mais aucune parcelle ne sera enclavée. Le projet nécessite des aménagements fonciers agricoles et forestiers avec de possibles remembrements.

3.3.8. Les coûts et les principes de financement

Le coût du projet à ce stade encore avant des études est estimé entre 350 et 1 000 millions d'euros toutes taxes comprises selon les scénarios. Chaque scénario est chiffré au moyen d'une fourchette de coûts. Cette fourchette permet de prendre en compte les incertitudes liées au fait que les tracés ne sont pas connus à ce stade des études :

- Scénario « fil de l'eau » : 30 à 50 millions d'euros taxes comprises (TTC);
- Scénario 1 - déviation de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon : 350 à 400 millions d'euros TTC;
- Scénario 2 - 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement « route express » : 625 à 725 millions d'euros TTC;
- Scénario 3-A - 2 x 2 « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle : 500 à 575 millions d'euros TTC;
- Scénario 3-B - 2 x 2 voies « route non express » : 675 à 775 millions d'euros TTC;
- Scénario 3-C - 2 x 2 voies « route express » : 800 à 900 millions d'euros TTC;
- Scénario 4 : 2 x 2 voies de type autoroutier : 900 à 1 000 millions d'euros TTC.

Les fourchettes de coûts s'appuient sur des estimations, établies à ce stade sur la base de ratios, pour les grands postes suivants :

- création de sections de route en tracés neufs ;
- mise aux normes environnementales, élargissements et aménagements de l'infrastructure existante;
- création et aménagements d'échangeurs (carrefours dénivelés, giratoires);
- création d'ouvrages d'art (ponts, viaducs) pour le rétablissement des voies de communication et des cours d'eau;
- création d'itinéraires de substitution pour les engins agricoles, utilisables notamment par les modes doux;
- mesures de préservation de l'environnement;
- acquisitions foncières.

La participation de l'État au financement des projets d'infrastructures du réseau routier national non concédé (routes nationales) dans les contrats de plan est assurée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Tous les scénarios étant réalisables par phases, l'aménagement pourrait être progressif comme cela se fait actuellement sur les autres sections de la RN2 dans l'Oise, au sud de Soissons, ou dans le Nord, entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge.

L'option de la concession, c'est-à-dire du recours au financement privé, a été écartée en raison de l'absence de viabilité économique due au niveau de trafic.

3.3.9. La comparaison des scénarios

Les scénarios étudiés apportent des réponses différenciées aux besoins de déplacement et de desserte et ont des impacts plus ou moins forts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants, l'activité agricole et les émissions de gaz à effet de serre.

TABLEAU DE COMPARAISON DES SCÉNARIOS

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Effets sur les conditions de déplacements, le désenclavement et la desserte du territoire	Sécurité des déplacements						
	Facilité d'accès au territoire (points d'échanges en moyenne)	1 tous les 1,5 km	1 tous les 3 km	1 tous les 2,5 km	1 tous les 3 km	1 tous les 3 km	1 tous les 5 km
	Gain de temps entre Laon et Avesnes-sur-Helpe par rapport à aujourd'hui	Environ 20 minutes	Environ 20 minutes	Environ 20 minutes	Entre 25 et 30 minutes	Entre 25 et 30 minutes	Environ 30 minutes
Effets et impacts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole	Apport aux mobilités douces						
	Impacts sur la faune et la flore						
	Impacts sur les continuités écologiques						
	Impacts sur le paysage et le patrimoine						
	Mise aux normes environnementales						
	Amélioration du cadre de vie pour les riverains actuels de la RN2						
	Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2						
	Amélioration de l'ambiance sonore pour les riverains actuels de la RN2						
	Consommation d'espace (artificialisation des sols)						
	Perturbation des cheminements agricoles						
Émissions de gaz à effet de serre (en attendant la décarbonation du parc de véhicules)							
Coûts (en millions d'euros TTC)	30 à 50	350 à 400	62,5 à 72,5	500 à 575	675 à 775	800 à 900	900 à 1 000

● Effet très favorable ● Effet favorable ● Effet faible ou inexistant ● Effet défavorable ● Effet très défavorable

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Sécurité des déplacements							

Le scénario fil de l'eau comprend une sécurisation de l'axe (regroupement et sécurisation des carrefours).

Dans les scénarios 1 à 4, les échanges avec les axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voies urbaines) sont pris en compte dans les sections aménagées, sont regroupés et sont sécurisés.

Les trois scénarios qui prévoient des itinéraires de substitution pour les véhicules lents (scénario 2, 3-C à 2 x 2 voies « route express » et 4) sont les plus favorables à la sécurité des déplacements : les vitesses des véhicules qui circulent sur la RN2 sont plus homogènes, ce qui diminue les risques d'accidents.

LA FACILITÉ D'ACCÈS AU TERRITOIRE

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Facilité d'accès au territoire (points d'échanges en moyenne)		1 tous les 1,5 km	1 tous les 3 km	1 tous les 2,5 km	1 tous les 3 km	1 tous les 3 km	1 tous les 5 km

La facilité d'accès au territoire se mesure au nombre de points d'échanges, c'est-à-dire de carrefours à niveau ou dénivelés, qui permettent de relier la RN2 aux axes secondaires.

La situation « fil de l'eau » est jugée la plus favorable de ce point de vue car les points d'échanges sont présents en grand nombre sur la RN2, comme aujourd'hui. L'aménagement de l'axe conduit, quel que soit le scénario, à regrouper des échanges pour pouvoir les sécuriser. Ce regroupement obligera parfois les usagers de la route nationale à faire un détour : l'accès au territoire sera moins immédiat et moins direct qu'aujourd'hui.

Le scénario 4, de type autoroutier, présente un nombre plus limité d'échangeurs (tous les 5 km en moyenne) que les scénarios 1, 2 et 3 qui pourront comprendre une densité plus forte de points d'échange (tous les 2,5 à 3 km en moyenne).

LE GAIN DE TEMPS ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Gain de temps entre Laon et Avesnes-sur- Helpe par rapport à aujourd'hui		Environ 20 minutes	Environ 20 minutes	Environ 20 minutes	Entre 25 et 30 minutes	Entre 25 et 30 minutes	Environ 30 minutes

Pour mémoire le temps de trajet en voiture d'Étouvelles à Avesnes-sur-Helpe est aujourd'hui d'1 h 15 environ.

Les aménagements de la RN2 à 2 x 2 voies de bout en bout proposent les gains de temps les plus importants :

- de 25 à 30 minutes gagnées sur le trajet entre Étouvelles à Avesnes-sur-Helpe dans le scénario 3-B 2 x 2 voies « route non express » (vitesse de 90 km/h) et dans le scénario 3-C 2 x 2 voies « route express » (à 110 km/h et 90km/h aux approches de carrefours giratoires) ;
- 30 minutes gagnées dans le scénario 4 (110 km/h, carrefours dénivelés).

Le gain de temps dans les scénarios 1, 2 et 3-C avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle du scénario 3 est de 20 minutes environ.

L'APPORT AUX MOBILITÉS DOUCES

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Apport aux mobilités douces							

Les scénarios qui prévoient des itinéraires de substitution pour les véhicules lents (scénario 2, 3 – option 2 x 2 voies « route express » et 4) sont favorables aux mobilités douces, ces itinéraires pouvant être aménagés de façon sécurisée pour les déplacements à vélo ou à pied.

Des aménagements en faveur des mobilités douces seront étudiés également dans le cadre des scénarios 1, 3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle et 3-B 2 x 2 voies « route non express ».

LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Impacts sur la faune et la flore							
Impacts sur les continuités écologiques							
Impacts sur le paysage et le patrimoine							
Mise aux normes envi- ronnementales							

L'élargissement de l'axe à 2 x 2 voies, les déviations en tracé neuf, les échanges dénivelés ou à niveau et les itinéraires de substitution consomment des emprises sur le milieu naturel (zones humides, boisements, haies...). Selon les scénarios, la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur la faune et la flore et sur les continuités écologiques, est augmentée sur tout le linéaire ou dans les zones aménagées.

L'impact est plus important (en rouge) sur la faune et la flore et sur les continuités écologiques dans les scénarios qui prévoient des itinéraires de substitution, car ces derniers nécessitent des emprises supplémentaires.

Des passages à faune seront prévus afin de rétablir les continuités écologiques et leur localisation sera précisée dans la suite des études.

Les aménagements des scénarios 1 à 4 modifieront la perception du paysage ; leurs impacts sont jugés de même niveau.

Tous les scénarios améliorent l'assainissement de l'infrastructure, y compris le scénario « fil de l'eau » qui prévoit une mise aux normes environnementales.

LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Amélioration du cadre de vie pour les riverains actuels de la RN2							
Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2							
Amélioration de l'ambiance sonore pour les riverains actuels de la RN2							

Le trafic routier est écarté des centre-bourgs dès lors que le scénario prévoit des sections en tracé neuf ; tous les centre-bourgs sont évités dans les scénarios 2, 3 et 4. Dans le scénario 1, sept communes - Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie - aujourd'hui traversées par la RN2 sont contournées.

Les scénarios diminuent les trafics en traversée des centre-bourgs et améliorent le cadre de vie des riverains actuels de la RN2, la qualité de l'air et l'ambiance sonore sur l'axe de la route nationale. Le scénario 1 prévoit la déviation de 7 communes, ce qui correspond à l'aménagement de 40 % de l'itinéraire : son effet sur le cadre de vie est jugé favorable ; les scénarios 2, 3 et 4 prévoient l'aménagement de 100 % de l'itinéraire : leur effet sur le cadre de vie est considéré comme très favorable.

Des mesures de protection acoustique seront mises en place pour les secteurs le nécessitant.

Les émissions de polluants étant conditionnées par les vitesses des véhicules, les scénarios qui disposent du statut de route express (et permettent une vitesse jusqu'à 110 km/h) produiront plus de polluants. Les voies à 80/90 km/h en produiront moins.

LES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ AGRICOLE

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Consommation d'espace (artificialisation des sols)							
Perturbation des cheminements agricoles							

L'élargissement de l'axe à 2 x 2 voies, les sections en tracé neuf, les échanges dénivelés et les itinéraires de substitution (en ce qui concerne les routes au statut « express », donc les scénarios 2, 3-C 2 x 2 voies « route express » et 4) consomment des emprises sur le milieu agricole.

L'impact est plus important (en rouge) sur la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les scénarios qui prévoient des itinéraires de substitution et qui nécessitent donc des emprises supplémentaires par rapport aux autres scénarios. De même, la présence d'itinéraires de substitution dans le projet perturbe davantage les cheminements agricoles.

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

	SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés « route express »	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
				3-A 2 x 2 voies « route non express » avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Émissions de gaz à effet de serre (en attendant la décarbonation du parc de véhicules)							

Les émissions de gaz à effets de serre seront conditionnées par les vitesses des véhicules sur la RN2 aménagée, ce en attendant la décarbonation du parc de véhicules à long terme (les carburants d'origine fossile utilisés aujourd'hui sont émetteurs de gaz à effet de serre – CO2 notamment).

Les scénarios qui permettent une vitesse de circulation plus élevée, soit le scénario 2, le scénario 3-C 2 x 2 voies « route express » et le scénario 4, sont davantage émetteurs de gaz à effet de serre.

3.4.

Dans le calendrier des réalisations, quelques aménagements prioritaires pourraient être proposés : les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle

3.4.1. Des contournements identifiés en concertation dans le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache

En complément des études sur la mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache signé le 7 novembre 2018 prévoit des études de contournements de communes traversées par la RN2.

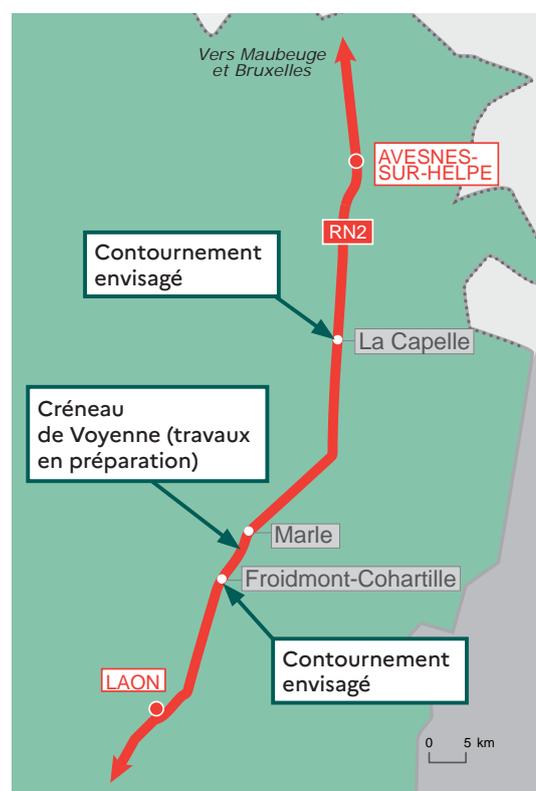
En 2019, à la suite de réunions présidées par le préfet de l'Aisne et la sous-préfète de Vervins, les élus du territoire ont identifié trois opérations qu'ils souhaiteraient voir réaliser en priorité : les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle et un créneau de dépassement entre Laon et Marle.

Froidmont-Cohartille est la première commune traversée par la RN2 au sud de l'itinéraire Laon-Avesnes-sur-Helpe, une fois franchi le contournement de Laon. La Capelle est distante de 38 km au nord. Les élus ont privilégié les déviations de ces communes de manière à favoriser le transit sur la route nationale vers le sud et vers le nord.

La concertation s'étant poursuivie, un créneau de dépassement situé à Voyenne a été retenu et étudié. Le chantier de cet aménagement est en préparation aujourd'hui pour un démarrage des travaux au printemps 2022 (cf. 1.2.2.).

En 2019 et 2020, l'État a conduit des études amont, confiées au bureau d'études Iris Conseil, sur les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle. Elles ont permis d'établir un diagnostic des sites et de leur environnement et d'identifier de premiers fuseaux. Les principaux enjeux et les fuseaux pressentis sont présentés dans les pages qui suivent.

LA SITUATION DES OPÉRATIONS



Les contournements des communes de Froidmont-Cohartille et de La Capelle sont compatibles et intégrables dans les scénarios envisageables d'aménagement de la RN2 :

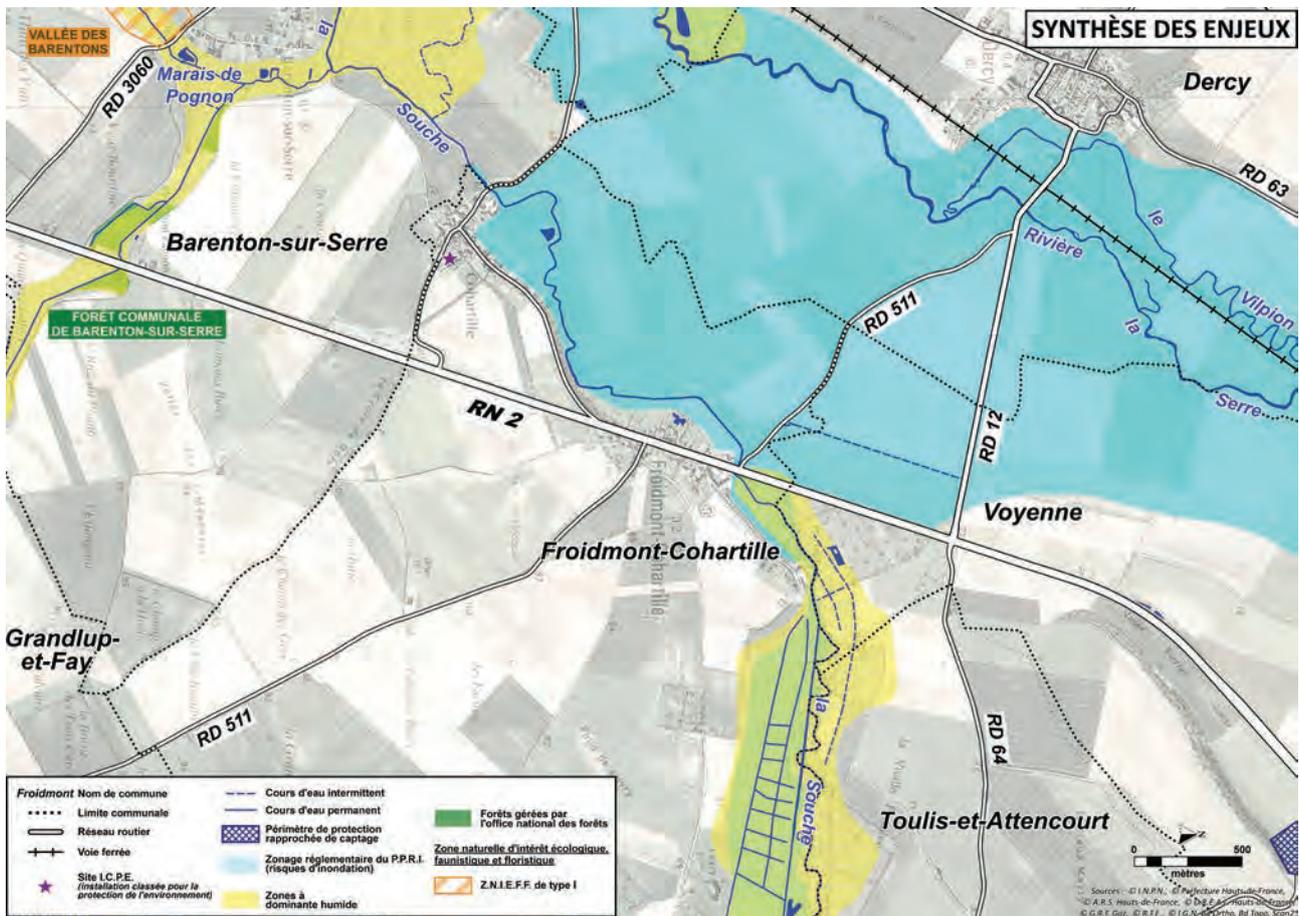
- le scénario 1 propose de dévier sept communes : Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie ;
- les scénarios 2, 3-A, 3-B, 3-C et 4 prévoient le contournement de l'ensemble des communes aujourd'hui traversées par la RN2, dont Froidmont-Cohartille et La Capelle.



3.4.2. Les principaux enjeux à Froidmont-Cohartille

Froidmont-Cohartille est une commune d'environ 250 habitants divisée en deux bourgs, Froidmont situé à proximité immédiate de la RN2 et Cohartille à 500 mètres à l'ouest de la route nationale. La commune se trouve dans une zone de relief liée aux vallées de la Souche, de la Serre et du Vilpion. Le paysage dominant est celui de la plaine agricole (terres arables de la Champagne crayeuse), les territoires agricoles représentant près de 90 % de l'occupation du sol.

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX



La zone d'étude présente un réseau hydrographique dense, avec un risque inondation et la présence de la zone rouge d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI). Celui-ci permet l'implantation d'une infrastructure à la condition que des mesures soient mises en œuvre pour garantir le maintien de l'écoulement des crues et pour ne pas aggraver les risques.

C'EST-À-DIRE ?

Plan de prévention du risque inondation (PPRI)

Outil de prévention du risque inondation élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de département, qui réglemente les possibilités de construction ou d'aménagement dans les zones à risque.

Des réservoirs de biodiversité de la trame bleue ainsi que des corridors écologiques sont présents, liés au cours d'eau de la Souche. D'autres corridors liés au Marais Pagnon et au cours d'eau de la Serre se trouvent à proximité immédiate de la zone d'étude. Une zone à dominante humide se développe le long de la vallée de la Souche.

Les enjeux les plus importants pour le milieu humain concernent l'activité agricole.

Une campagne de mesure de bruit a été réalisée au cours des études sur le projet de déviation. Sur les cinq points de mesure, seule la mesure réalisée le long de la RN2 montre une ambiance sonore « non modérée », avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels de jour et 60 décibels de nuit. Le projet devra prendre en compte la réglementation applicable sur le bruit.



Vue aérienne de Froidmont-Cohartille.

3.4.3. Les principaux enjeux à La Capelle

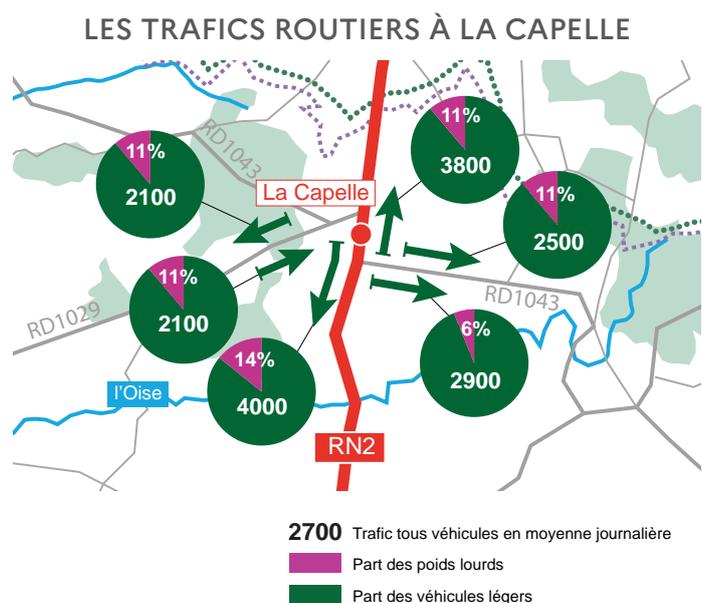
La Capelle est une commune d'environ 1 800 habitants. Sa situation correspond au carrefour entre l'axe nord-sud de la RN2 et l'axe est-ouest formé de deux départementales, la RD 1043 (Hirson – Le Nouvion-en-Thiérache) et la RD 1029 (Guise – La Capelle).

La Capelle se situe en Thiérache, en zone de bocage caractérisée par la présence de nombreuses haies séparant les parcelles entre elles. La zone d'étude est très agricole (les territoires agricoles représentent 75 % de l'occupation du sol) et composée de parcelles cultivées et de prairies pâturées par des vaches laitières.

Le monument de la Pierre d'Haudroy, monument commémorant le cessez-le-feu de la première guerre mondiale sonné le 7 novembre 1918, les églises fortifiées de la Thiérache, l'hippodrome international de La Capelle et les chemins de randonnée alentours sont attractifs au plan du tourisme et des loisirs.



La RN2 dans la traversée de La Capelle.



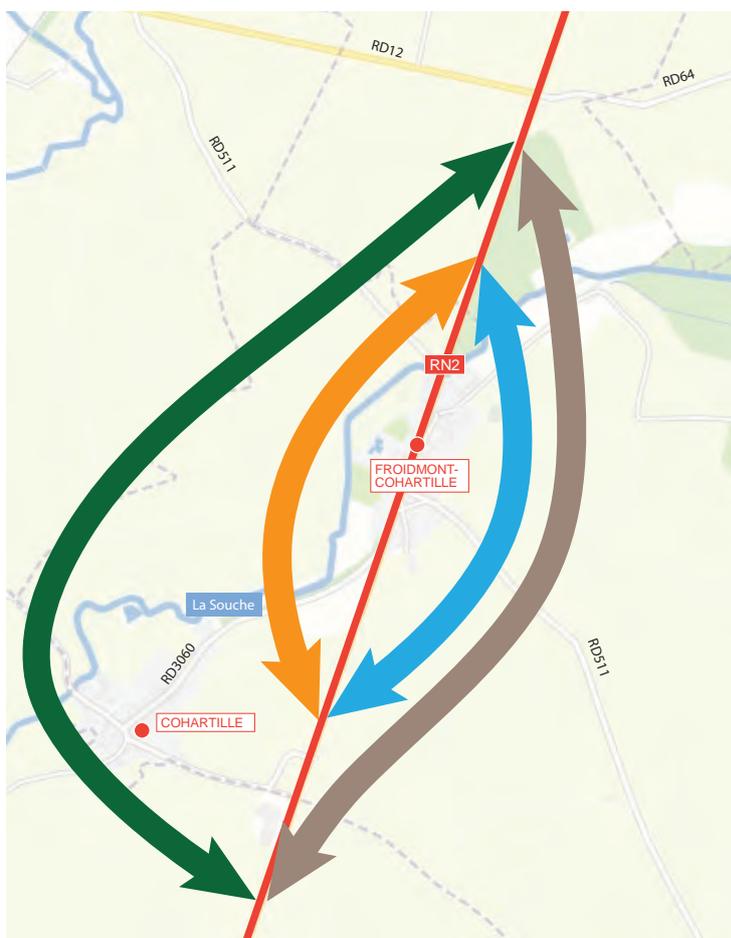
3.4.4. Les fuseaux d'aménagement pressentis

Des fuseaux d'aménagement, ou fuseaux de passage, sont pressentis pour les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle. Il s'agit de bandes d'étude de plusieurs centaines de mètres de large dans lesquelles pourrait s'inscrire un futur tracé.

Les contournements de ces communes seraient possibles par l'ouest ou par l'est :

- pour le contournement de Froidmont-Cohartille, deux types de fuseaux sont pressentis : des fuseaux courts et des fuseaux longs;
- pour le contournement de La Capelle, trois types de fuseaux sont pressentis : des fuseaux courts, des fuseaux médians et des fuseaux longs, ces derniers permettant de contourner à la fois La Capelle et La Flamengrie.

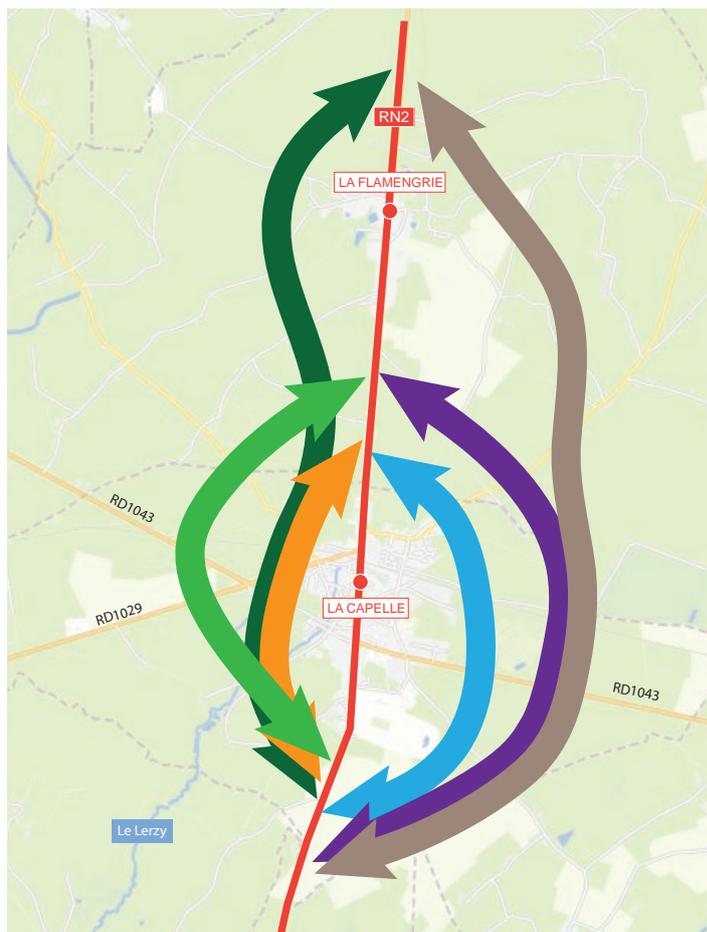
LES FUSEAUX D'AMÉNAGEMENT PRESSENTIS
À FROIDMONT-COHA RTILLE



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

- | | |
|--|--|
|  Fuseau long Ouest |  Fuseau court Est |
|  Fuseau court Ouest |  Fuseau long Est |

LES FUSEAUX D'AMÉNAGEMENT PRESSENTIS À LA CAPELLE



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

- | | |
|---|---|
|  Fuseau médian Ouest |  Fuseau court Est |
|  Fuseau court Ouest |  Fuseau médian Est |
|  Fuseau long Ouest |  Fuseau long Est |

La concertation préalable du 10 janvier au 25 mars 2022 prévoit la tenue d'un atelier à Froidmont-Cohartille et d'un atelier à La Capelle (cf. p. 11). Ces ateliers seront l'occasion de présenter des éléments de comparaison entre les fuseaux pressentis et en retour d'alimenter le maître d'ouvrage avec la connaissance du territoire et les souhaits et points d'attention exprimés par les habitants.

Une concertation dédiée à chaque contournement, suivant le code de l'urbanisme (article L103-2), pourrait être organisée à l'automne 2022. L'objectif sera alors d'approfondir l'information et les échanges avec les territoires pour arrêter le choix d'un fuseau, et engager la suite des études et des procédures comme présenté au 1.4.

GLOSSAIRE

Accidentalité

Taux exprimant la fréquence des accidents de circulation.

Biotope

Lieu de vie d'espèces végétales et animales.

Capacité

Débit maximal d'une voie, plus précisément le nombre maximal de véhicules pouvant s'écouler en un point en une période donnée, généralement l'heure.

Carrefour plan ou à niveau

Croisement entre deux voies situées au même niveau (sans dénivellée) qui peut être réglementé par des feux tricolores, une priorité ou être aménagé en carrefour giratoire.

Contrat de plan État-Région

Document par lequel l'État et les régions s'engagent sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional (concernant notamment la mobilité, les filières d'avenir, la transition écologique et énergétique, le développement du numérique). Les contrats de plan sont signés pour des durées de 5 à 7 ans environ.

Corridor de fret ferroviaire

Ensemble ferroviaire d'itinéraires de transport ferroviaire de marchandises à l'échelle européenne, électrifiés et à un gabarit permettant le passage de conteneurs internationaux. La France est traversée par trois corridors européens : mer du Nord-Méditerranée (qui concerne les Hauts-de-France), Atlantique et Méditerranée.

Corridor écologique

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

Éviter-réduire-compenser

La séquence éviter-réduire-compenser, ou ERC, a été introduite dans le droit français par la loi relative à la protection de la nature de 1976. Elle a été consolidée et précisée en 2016 par la loi pour la reconquête de la biodiversité, qui vise une absence de perte nette de biodiversité dans la conception puis la réalisation de plans, de programmes ou de projets d'aménagement du territoire.

Fonction de rocade

Fonction de traversée de ville par un détour permettant de s'extraire des contraintes des voiries urbaines (vitesses limites autorisées peu élevées, nombreux carrefours).

Natura 2000

Réseau européen de sites naturels ou semi-naturels, institué par la directive habitat, faune, flore du 21 mai 1992 pour la préservation des espèces et des milieux naturels. En France, il comprend 1 758 sites.

Ozone

Polluant qui se forme à partir de réactions chimiques dans l'atmosphère entre des rejets de l'industrie et des émissions notamment dues au transport routier. La production d'ozone est favorisée par les conditions climatiques : elle est plus élevée en cas de fort ensoleillement, de températures élevées et d'absence de vent.

Particules fines

Particules en suspension dans l'atmosphère, d'origine naturelle (provenant notamment des éruptions volcaniques) ou liées à l'activité humaine, dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (ou microns).

Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Plan de l'État dont l'objectif est de prévenir les effets du bruit, de réduire si nécessaire les niveaux de bruit et de protéger les zones calmes.

Plan de prévention du risque inondation (PPRI)

Outil de prévention du risque inondation élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de département, qui réglemente les possibilités de construction ou d'aménagement dans les zones à risque.

Remembrements

Les opérations d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF), ou « remembrements », sont des outils qui permettent, par une réorganisation des parcelles, de restructurer des exploitations touchées par un projet. Ces opérations sont financées par le maître d'ouvrage du projet.

Réseau points-nœuds

Spécificité du département du Nord inspiré d'un concept venant de Belgique. Le réseau points-nœuds est un système d'itinéraires cyclables maillés et fléchés par numéros, permettant de se déplacer sans carte. La signalétique est identique en France et en Belgique, ce qui facilite les circuits transfrontaliers.

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

Document de planification à l'échelle régionale qui précise la stratégie, les objectifs et les règles fixés par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire : infrastructure, habitat, gestion de l'espace, intermodalité, lutte contre le changement climatique, etc.

Secteur sauvegardé

Une partie de ville qui présente un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non. C'est également un document d'urbanisme opposable aux tiers, dont l'architecte des bâtiments de France (ABF) garantit le respect.

Transport combiné

Qui utilise au moins deux modes pour transporter des marchandises. Le transport combiné rail-route utilise les modes ferroviaire et routier : des conteneurs ou caisses mobiles sont chargés sur un train puis sur la remorque d'un camion ou inversement.

Terre-plein central

Séparateur central entre les voies de circulation généralement de sens contraire, favorable en termes de sécurité routière.

Trafic d'échange

Trafic dont l'origine est à l'intérieur de la zone étudiée et la destination à l'extérieur et réciproquement.

Trafic de transit

Trafic dont l'origine et la destination sont en dehors de la zone étudiée.

Trame verte et bleue

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

Transparence hydraulique

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

Zone d'accumulation d'accidents corporels

Section de route où le nombre ou la fréquence des accidents est anormalement élevé par rapport à une référence.

Zone de présomption de prescription archéologique

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

Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Cet inventaire doit être consulté avant tout projet d'aménagement. Les ZNIEFF sont de deux types :

- les ZNIEFF de type I : espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, qui peuvent inclure une ou plusieurs ZNIEFF de type I.

Le dossier de concertation du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – 56 rue Jules-Barni – 80040 Amiens Cedex 1.

Rédaction et conception graphique : Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil).

Photo de couverture : ©Harald Mourreau/DREAL Hauts-de-France.

Photos des pages intérieures : © Harald Mourreau/DREAL Hauts-de-France, sauf p. 11 : DR; p. 48 et 49 : Wikimedia Commons, Google Map; p. 64 vue aérienne de Froidmont-Cohartille : Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.

Impression : Reprocolor Amiens, décembre 2021.

ISBN : 978-2-11-167090-7 et 978-2-11-167091-4 (version en ligne)

Dépôt légal en cours



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



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*