

Ministère de la Transition écologique et la Cohésion des territoires

Transports

Décision ministérielle consécutive à la concertation avec garant CNDP tenue du 10 janvier au 25 mars 2022 sur le projet d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L121-1 à L121-15 et R 121-1 à R121-29 ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 ;

Vu le catalogue des types de routes pour l'aménagement du réseau routier national d'octobre 2018 ;

Vu le pacte pour la réussite de la Sambre Avesnois Thiérache signé le 7 novembre 2018, en présence du président de la République, entre l'État, la Région Hauts-de-France, les Départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités ;

Vu la décision N° 2021 / 80 / RN_2 / 1 de la CNDP du 2 juin 2021 décidant de l'organisation d'une concertation préalable selon l'article L 121-9 du code de l'environnement ;

Vu la concertation sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe qui a donné lieu à une très forte mobilisation du public, des élus et des acteurs du territoire ;

Vu le bilan de la concertation établi par les garants et publié sur le site internet de la DREAL Hauts de France le 25 avril 2022 ;

Considérant les trois enjeux de l'aménagement de la RN2 identifiés comme prioritaires :

- **la sécurité des déplacements** : il s'agit de résoudre les risques et problématiques actuels liés à la multiplicité des carrefours à niveau, non sécurisés et des accès directs et aux difficultés de dépassement ;
- **le confort de circulation**, aujourd'hui dégradé par l'hétérogénéité des vitesses limites autorisées (présence de poids lourds et de véhicules lents sur l'axe) .;
- **l'amélioration du cadre de vie des riverains** : les avis rappellent que les riverains des douze communes traversées par la RN2 subissent au quotidien ses nuisances et particulièrement le bruit et la pollution du trafic routier.

Considérant les trafics supportés par le contournement de Laon, les plus importants de l'itinéraire, et les enjeux de sécurité routière présentés par ce secteur ;

Considérant le caractère particulièrement sensible de la Thiérache, tant du point de vue de l'activité agricole que de la richesse environnementale ;

Considérant le soutien apporté à l'opportunité du projet, attendu tant par les acteurs du territoire que par les usagers de la route et par les riverains des bourgs traversés par l'axe ;

Considérant les attentes exprimées pendant la concertation :

- du maintien d'une bonne desserte du territoire et des communes, au moyen de points d'échanges réguliers entre la RN2 et les axes secondaires (routes départementales ou communales) ;
- de limiter la consommation de surfaces agricoles, avec une vigilance particulière en Thiérache, au regard de la spécificité du parcellaire dans les zones de bocage ;

- o de donner la priorité à l'évitement et à la réduction des impacts sur l'environnement naturel, en soulignant la richesse des milieux et les difficultés de compensation en Thiérache ;
- o de maintenir toutes les conditions d'exercice de l'activité agricole : itinéraires de substitution si nécessaire, maintien des accès aux parcelles et aux sièges d'exploitation, mise en œuvre d'aménagements fonciers agricoles et forestiers (remembrements), conventions d'occupation temporaires, indemnisations et sécurisation des zones de chantier pendant les travaux, etc. ;

Décide,

Article 1

Les études de l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe seront poursuivies en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure de chacune des sections du projet. Des concertations organisées par le maître d'ouvrage devront permettre de préciser les caractéristiques pour chaque section du projet, notamment les fuseaux de passage, selon les orientations précisées aux articles 4, 5 et 6. Ces concertations s'appuieront sur des études approfondies, sur les volets ci-dessous :

- **Etudes de conception**, notamment la définition pour chaque section des fuseaux de passage puis des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, des caractéristiques géométriques (tracé, profils) des sections réaménagées et des sections neuves de la RN2 ainsi que des itinéraires de substitution le cas échéant ; du nombre, de l'emplacement et du type des points d'échanges ; des caractéristiques des ouvrages d'art ; des dispositions relatives à l'assainissement, à la sécurité routière, aux continuités écologiques;
- **Etude de trafic**, notamment la conduite de nouvelles enquêtes pour approfondir la connaissance de la situation existante, et la réalisation d'une modélisation permettant d'analyser les comportements des trafics locaux, d'échange et de transit, et de quantifier les reports d'itinéraire à longue distance ;
- **Evaluation environnementale** : Tout au long de l'élaboration du projet, une évaluation environnementale sera conduite par le maître d'ouvrage afin d'alimenter in fine les procédures réglementaires et de mettre en œuvre la démarche ERC, ainsi que les demandes d'autorisation environnementale;
- **Évaluation socio-économique** ;

Conformément à l'article L121-14 susvisé, la CNDP désignera un ou plusieurs garants afin de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à (aux) l'enquête (s) publique (s) préalable (s) aux déclarations d'utilité publique ou aux autorisations environnementales des projets.

Le maître d'ouvrage s'engage également à poursuivre l'information sur l'avancement des études sur le site rn2.fr et au travers de la lettre d'information sur le projet.

Article 2

Le maître d'ouvrage dialoguera en continu avec l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité, la région des Hauts-de-France, le département de l'Aisne, le département du Nord et les collectivités locales, afin de garantir la synergie entre le projet d'aménagement de la RN2 et les politiques de transport locales : offres de transport en commun, aménagements sur le réseau routier départemental, aménagements cyclables, politiques de covoiturage.

Article 3

Un parti d'aménagement différencié est retenu sur les trois sections que sont le contournement de Laon, la section A26-Sud-Marle et la section Sud-Marle-Avesnes-sur-Helpe afin d'adapter le projet aux spécificités des territoires traversés.

Article 4

Au droit du contournement de Laon, d'Étouvelles (échangeur RD542) au sud à l'échangeur de l'A26 au nord, soit sur environ 14 kilomètres, la RN2 sera aménagée sur place selon un parti d'aménagement de type 3 « Routes à chaussées séparées et à carrefours plans » à 2 x 2 voies, sous type 3.1 « Artères interurbaines » définis dans le catalogue d'octobre 2018 susvisé. Les carrefours dénivelés existants pourraient être maintenus. La création d'itinéraires de substitution pour les véhicules agricoles sera étudiée.

Le projet s'accompagnera de l'étude et le cas échéant de la mise à niveau des protections acoustiques pour les bâtiments satisfaisant aux critères d'antériorité, ainsi que d'une mise à niveau de l'assainissement. Les études devront également prendre en compte les modes actifs, les transports en commun et le covoiturage.

Article 5

Entre l'échangeur de l'A26 à Laon et le sud de Marle, l'aménagement prendra la forme d'une mise à 2 x 2 voies par élargissement sur place avec statut de route express et la création d'itinéraires de substitution, selon un parti d'aménagement de type 3 : « Routes à chaussées séparées et à carrefours plans », sous-type 3.1 « Artères interurbaines » définis dans le catalogue d'octobre 2018 susvisé. L'aménagement intégrera le contournement du bourg de Froidmont-Cohartille et réutilisera le créneau de dépassement existant à 2 x 2 voies au sud de Marle et le créneau de Voyenne à 2 x 2 voies dont les travaux ont été engagés début 2022.

Article 6

Entre le sud de Marle et Avesnes-sur-Helpe, les études porteront sur l'aménagement de la RN2 selon un parti d'aménagement à 2 x 2 voies, sans statut de route express, de type 3 – « Routes à chaussées séparées et à carrefours plans », sous-type 3.1 « Artères interurbaines » définis dans le catalogue d'octobre 2018 susvisé.

Les communes de Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle, La Flamengrie et Larouillies seront contournées. Les études intégreront des fuseaux longs pour contourner Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie, dont des tracés à l'Est favorisant les liaisons secondaires Est/Ouest.

Article 7

Les études des projets de contournement de Froidmont-Cohartille et de La Capelle seront poursuivies en vue de permettre la mise en place de concertations spécifiques sous le contrôle du garant désigné par la CNDP. Les études présentées comporteront a minima les options :

- D'un fuseau « long » passant à l'est de Froidmont-Cohartille, de manière à éviter les principales sensibilités environnementales du territoire et à s'éloigner le plus possible des habitations ;
- D'un contournement de La Capelle dont le périmètre exact reste à affiner lors des études d'opportunité de phase 2. Il pourra intégrer le contournement de La Flamengrie au nord, voire celui de Froidestrées au sud.

Article 8

Le projet s'accompagnera, pour l'ensemble des sections de l'itinéraire, d'une mise à niveau environnementales des infrastructures. L'étude des aménagements intégrera l'analyse de l'opportunité d'aménagements pour les modes actifs, des transports en commun et du covoiturage.

Article 9

Pour l'ensemble des sections, le maître d'ouvrage des travaux d'aménagement de la RN 2 s'engage, s'il y a lieu, à remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 du code rural et de la pêche maritime. Cet engagement sera spécifié dans le ou les actes de déclaration d'utilité publique. Des concertations dédiées seront organisées avec les acteurs agricoles et représentants de la profession agricole.

Article 10

Le maître d'ouvrage s'engage à intégrer dans la suite du projet et en parallèle des études et des concertations une mise en perspective du phasage et de la priorisation des opérations tenant compte de leurs interactions et des financements mis en place

Article 11

L'association du comité de pilotage déjà mis en place se poursuivra au titre des études et de la mise en œuvre des opérations d'aménagement de la RN 2.

Article 12

La présente décision sera publiée sur le site internet de la préfecture des Hauts de France accompagnée du document « Bilan de la concertation » du maître d'ouvrage).

Fait le **08 NOV. 2022**

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition
écologique et de la cohésion des territoires,
chargé des transports,

