

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

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

Concertation du 5 au 30 juin 2023
sur le contournement de
Froidmont-Cohartille

Garant désigné par la CNDP :
Régis GUYOT

Date de remise du rapport, le 19 octobre 2023



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	2
Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission du garant	3
Fiche d'identité du projet	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	5
Engagement du responsable de projet	6
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	7
Le suivi des engagements du porteur de projet	7
Avis du garant sur le déroulement de la concertation	8
Les arguments exprimés	12
La synthèse des arguments	12
La suite de la concertation continue	18
Les prochaines étapes du projet et de la concertation	18
Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue	18
Liste des annexes	21

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes- sur- Helpe menée du 10 janvier au 25 mars 2022, l'Etat maître d'ouvrage (Ministère de la transition écologique et de la Cohésion du territoire), par décision du 8 novembre 2022 signée du Ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires chargé des transports, et après réponse au bilan des garants publiée le 22 décembre 2022, a opté pour la poursuite du projet. L'information et la participation du public vont continuer sur la définition détaillée et la réalisation par étapes de l'ensemble du projet. En effet, à la demande du maître d'ouvrage, la Commission nationale du débat public, par décision du 11 janvier 2023, a chargé un garant, Monsieur Régis GUYOT, de suivre ces différentes phases de concertation continue « jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique », sachant que la réalisation de l'opération complète va s'étaler sur un certain nombre d'années.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°1 du garant, consacré spécifiquement à la concertation publique sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille, qui a été conduite du 5 au 30 juin 2023.

Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés à l'occasion de cette seule phase et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 12 mai 2021 : La CNDP est saisie par l'Etat (ministère chargé des transports).
- 10 janvier-25 mars 2022 concertation préalable avec deux garants : MM. Jean Raymond Wattiez et Régis Guyot
- 25 avril 2022 : publication du bilan des garants
- 22 décembre 2022 : publication de la décision du porteur de projet
- 11 janvier 2023 : à la demande du maître d'ouvrage, la CNDP nomme Régis Guyot garant pour la période de post concertation allant jusqu'à la dernière enquête publique
- 5-30 juin : concertation post concertation préalable sur la mise à 2x2 voies du contournement de la commune de Froidmont-Cohartille
- **19 octobre 2023 : publication du premier rapport intermédiaire**

La mission du garant

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quelle que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

Les recommandations du garant et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien pris en compte ;

Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;

Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, dont il est un élément essentiel, le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (RN2), est porté par l'Etat à parité financière avec la Région Hauts-de-France. Localement, il est géré par la DREAL Hauts-de-France.

Contexte du projet :

La RN 2 est l'ancienne route principale reliant Paris à Bruxelles. Elle a été progressivement aménagée à 2x2 voies sur la majorité de son parcours. Restait en particulier sa partie entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, soit un peu plus de 70 kilomètres, qui constitue la colonne vertébrale du réseau routier de l'Aisne et une liaison importante avec le Nord.

Localisation du projet : voir carte ci-après

Objectifs du projet selon le MO

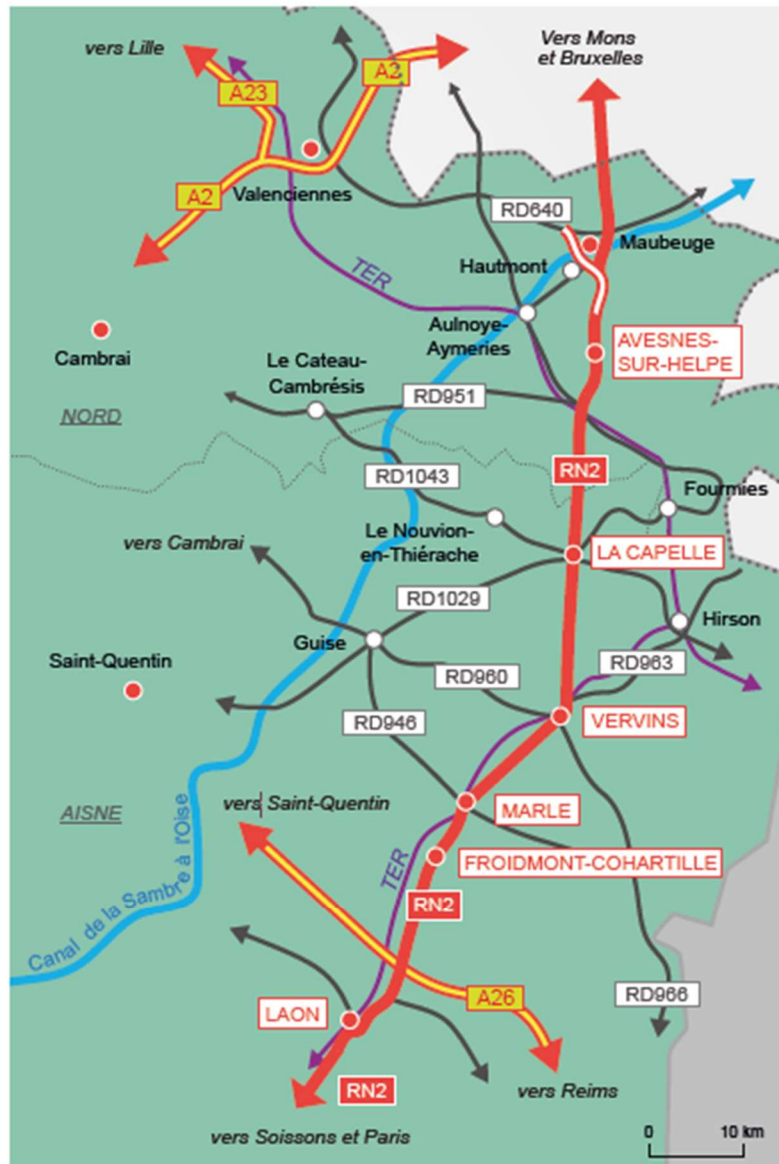
Renforcer la sécurité des usagers, redonner aux habitants un cadre de vie de qualité en contournant les/des agglomérations, améliorer le confort des déplacements, de désenclaver le territoire pour améliorer son attractivité et soutenir l'emploi et l'activité économique.

Caractéristiques principales : mise à 2x2 voies

Coût : entre 675 millions et 900 millions d'euros selon les caractéristiques finales retenues par le maître d'ouvrage.

Calendrier : au fur et à mesure de l'avancement des études techniques sur l'itinéraire et des financements mobilisés sur le volet routier des contrats de plan Etat-Région successifs.

LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE



Légende

-----	Limite départementale	==	Autoroute
*****	Frontière franco-belge	—	Autres axes routiers
—	RN2 - section à 2 voies	—	Ligne TER
==	RN2 - section à 2x2 voies	—	Vole navigable

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Au fur et à mesure du déroulement de la concertation préalable, les diverses expressions de la population ont mis l'accent avec insistance sur les grandes différences de configuration du territoire, du ruban routier et de son environnement entre la partie sud de l'itinéraire (grossièrement du nord de Laon jusqu'au sud de Marle) et la partie située au nord de Vervins, en particulier la traversée de la Thiérache.

La concertation a également fait ressortir un souhait marqué de la population en faveur du contournement de la totalité des communes actuellement traversées par la RN2 et pas seulement de certaines, comme le proposait un des scénarii présentés.

Enfin, le danger des poids lourds a été constamment souligné, ainsi que la crainte que l'aménagement projeté ne fasse à terme de la RN2 une autoroute bis gratuite pour un trafic plus international. Les chiffres du trafic de poids lourds présentés par le maître d'ouvrage ont été souvent contestés et considérés par les intervenants comme dépassés et très inférieurs à la réalité, de même que la qualification de trafic régional et local qui, compte tenu des nombreuses plaques minéralogiques étrangères observées, est considéré par beaucoup comme un trafic partiellement international traversant la France en provenance et à destination des pays de l'est, d'Espagne et du Portugal.

Dans leur bilan, publié le 25 avril 2022, les deux garants ont demandé les précisions et émis les recommandations suivantes :

- lever les doutes émis par le public sur les aspects tant quantitatifs que qualitatifs de la circulation des poids lourds en conduisant rapidement une étude approfondie et détaillée sur ce trafic dans les différentes zones de l'itinéraire ;

- compte tenu des propos émis à maintes reprises par le public pendant la concertation, à savoir que la réalisation de ce projet avait été attendue en vain depuis 50 ans, expliciter en quoi la mise à 2x2 voies reste aujourd'hui pertinente par rapport aux premières réflexions menées à partir des années 70 et s'engager à informer régulièrement le public sur l'avancement du calendrier de réalisation et la mobilisation des financements.

- considérer avec attention les demandes émises sur l'amélioration des autres modes de transport (train, bus, covoiturage, vélo).

- avant de lancer des études plus précises sur les tracés, poursuivre avec les habitants, zone par zone, l'examen des scénarii d'aménagement les plus adéquats en questionnant, conformément aux attentes, demandes du public, le contournement systématique des bourgs ou la faisabilité des tracés dans les zones bocagères.

Engagement du responsable de projet

L'Etat, maître d'ouvrage, a publié ses décisions à l'issue de la concertation préalable et en réponse au bilan établi par les garants. Il a retenu les options suivantes :

Il a posé le principe d'un aménagement différencié sur les trois sections du parcours : le contournement de Laon, la section A 26-Sud Marle et la section Sud Marle-Avesnes-sur-Helpe, « afin d'adapter le projet aux spécificités des territoires traversés », prenant ainsi en compte la tonalité des expressions de la population lors de la concertation préalable, en particulier pour ce qui concerne la traversée de la Thiérache. Il a également précisé le type d'aménagement retenu pour chacune de ces trois parties d'itinéraire :

En premier lieu, au droit du contournement de Laon, d'Etouvelles (échangeur RD542) au sud de l'échangeur de l'A26 au nord (environ 14kms), la route sera aménagée sur place avec voie à chaussées séparées et carrefours plans, les carrefours dénivelés existants pouvant être maintenus ; la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules agricoles sera étudiée.

Puis, entre l'échangeur de l'A26 à Laon et le sud de Marle, la route sera mise à 2x2 voies avec statut de voie express (donc vitesse limite à 110km/h), création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents, voies à chaussées séparées et carrefours plans. Cet aménagement intégrera le contournement du bourg de Froidmont-Cohartille.

Enfin, entre le sud de Marle et Avesnes-sur-Helpe, les études porteront sur l'aménagement à 2x2 voies sans statut de voie express, avec chaussées séparées et carrefours plans.

Conformément au souhait très majoritairement exprimé lors de la concertation, toutes les agglomérations de l'itinéraire feront l'objet d'un contournement.

Selon l'accord sur les priorités dans le temps initialement intervenu entre les collectivités locales et l'Etat, les études concernant les contournements de Froidmont-Cohartille et La Capelle seront poursuivies en premier et des concertations spécifiques seront organisées avec le garant désigné par la CNDP.

Pour Froidmont-Cohartille, l'option d'un fuseau long passant à l'est figurera obligatoirement dans les options proposées dans le but d'éviter les principales sensibilités environnementales et de s'éloigner le plus possible des habitations

Pour La Capelle, le périmètre du contournement devra être affiné et pourra intégrer le cas échéant le contournement de La Flamengrie au nord, voire celui de Froidestrée au sud.

Enfin, les infrastructures seront mises à niveau sur le plan environnemental pour l'ensemble de l'itinéraire et les études d'aménagement intégreront systématiquement une analyse de l'opportunité d'aménagements pour les modes actifs, des transports en commun et du covoiturage.

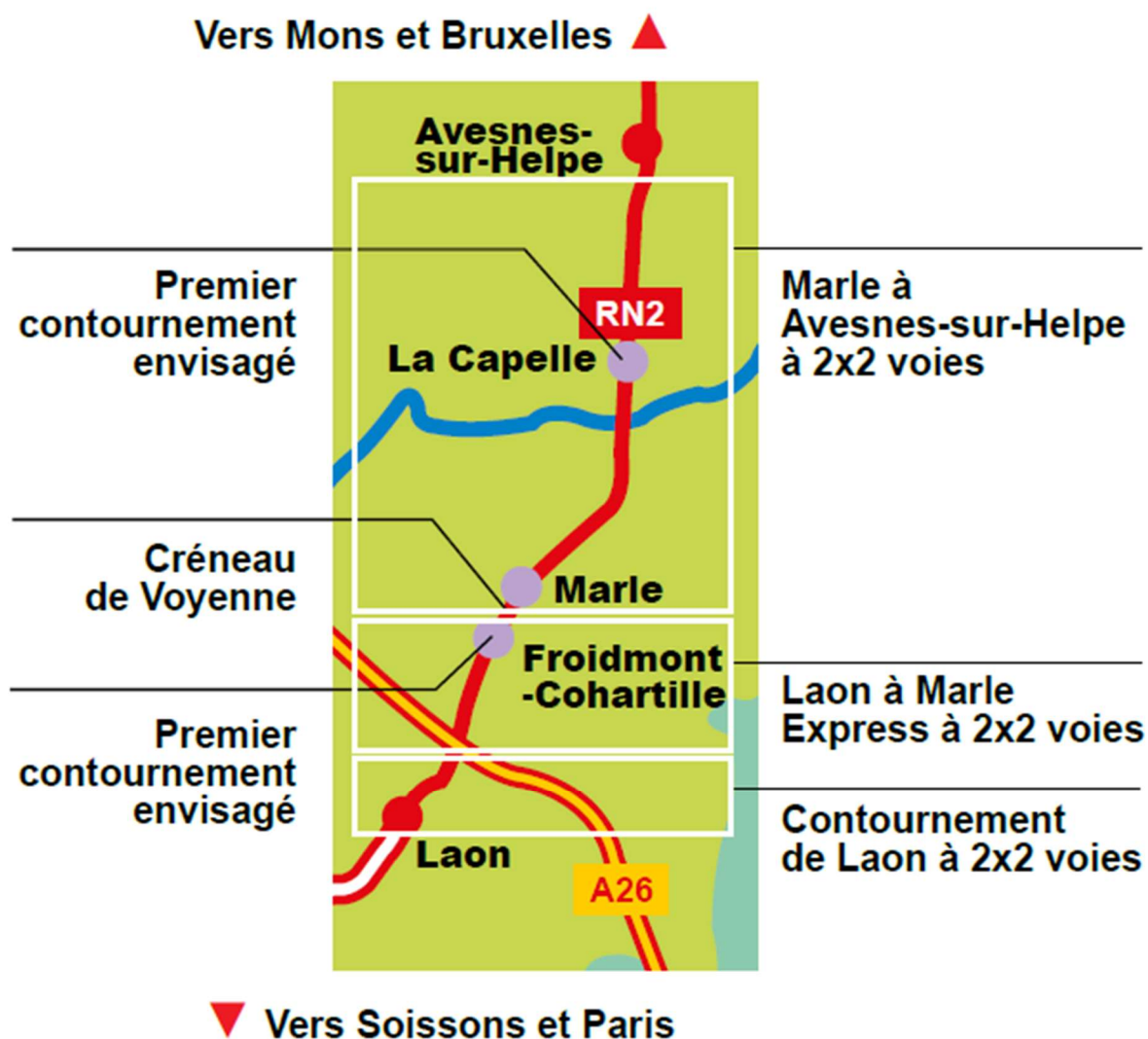
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

Conformément aux engagements pris par le maître d'ouvrage et à l'ordre de priorité retenu dès l'amont de la concertation par le maître d'ouvrage après concertation avec les collectivités territoriales pour la réalisation des aménagements, une première concertation publique a été organisée sur la réalisation du contournement de Froidmont-Cohartille, qui se situe dans la seconde partie de l'itinéraire entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle. C'est la seule commune à contourner dans cette partie de l'itinéraire.

La concertation a été organisée du 5 au 30 juin 2023, une durée suffisante compte tenu de la taille de l'opération, sur les fuseaux de passage de la route, pour réaliser le contournement de la commune, avec pour objectifs d'améliorer les conditions de déplacement des usagers de la RN2, de sécuriser la desserte locale et de limiter les nuisances pour les riverains en détournant le trafic routier du bourg.

Les quatre fuseaux de contournement présentés sommairement au public lors de la concertation préalable de janvier-mars 2022 (fuseau court ouest, fuseau long ouest, fuseau court est, fuseau long est) ayant fait l'objet depuis d'études techniques approfondies, ont pu être représentés avec des connaissances permettant une analyse comparative plus précise et le choix d'un fuseau, avant d'arriver dans une étape ultérieure au choix du tracé du contournement.



Avis du garant sur le déroulement de la concertation

En accord avec les attentes du garant, le maître d'ouvrage a repris l'essentiel du dispositif d'information et de participation qui avait été mis en place pour la concertation sur l'ensemble de l'itinéraire Laon-Avesnes-sur-Helpe organisée du 10 janvier au 25 mars 2022.

Le document public de concertation et la plaquette de synthèse ont été préparés dans le même esprit avec un souci de lisibilité et de sincérité du contenu.

L'avis légal de concertation a été envoyé aux habitants de la commune de Froidmont-Cohartille (250), ainsi qu'à ceux des 43 autres communes de la communauté de communes de la Serre (14174). Les 5 communes limitrophes, soit Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt et Voyenne, ont reçu un registre journal qui a été mis à la disposition du public. Tous les documents de la concertation, en particulier le document de concertation, ont été publiés sur le site rn2.fr. 150 exemplaires papier de ce dernier ainsi que 1000 exemplaires de la plaquette de synthèse ont été distribués dans les communes et lors des réunions publiques. Une exposition mobile de trois kakemonos a été organisée.

3 permanences ont eu lieu en mairie de Froidmont-Cohartille (11 visites).

23 avis ont été déposés sur les registres mis à disposition, 2 exprimés sur le site rn2.fr, 8 envoyés par mails à la DREAL, ainsi que 6 délibérations de conseils municipaux et une délibération du conseil départemental de l'Aisne.

La partie publique a été principalement organisée autour de deux réunions publiques ouvertes à tous et annoncées :

-la première, le 8 juin, à Grandlup et Faye (80 participants), ouverte par le maire en présence d'élus nationaux, départementaux, de plusieurs autres maires et d'un représentant de la chambre d'agriculture, était organisée sous la forme d'un atelier en 8 tables recouvertes de cartes agrandies, pour permettre le travail en petits groupes. Elle était centrée sur l'analyse et la discussion contradictoires des quatre fuseaux de contournement proposés par le maître d'ouvrage après les études techniques approfondies menées depuis la concertation préalable de janvier-mars 2022. Après le « mot du garant », l'équipe du maître d'ouvrage a présenté un diaporama sur les fuseaux avec leurs caractéristiques, avantages et inconvénients, au regard de 4 critères : les accès au territoire, le cadre de vie des habitants, l'environnement, les activités agricoles et les autres activités économiques, chaque table étant animée par un membre de la DREAL.

Après un premier temps de dialogue, les participants ont été invités à comparer, table par table et pendant une heure, les fuseaux selon les 4 critères proposés par le maître d'ouvrage puis à livrer à la salle les 2-3 points les plus saillants retenus par leur table et rendre une fiche d'analyse détaillée.

Il était enfin proposé aux tables de réaliser un travail de quantification en affectant des points aux 4 fuseaux pour chacun des 4 thèmes d'analyse, avec un capital de 10 points à répartir entre les 4 fuseaux.

Le fuseau est long a obtenu systématiquement la meilleure appréciation, avec des modulations selon les tables pour les trois autres fuseaux.

-La seconde réunion, le 22 juin à Crécy sur Serre, sur les questions agricoles liées au projet

Plus spécifiquement destinée au monde agricole mais ouverte à tous, cette réunion poursuivait trois objectifs : présenter la décision ministérielle sur l'ensemble de l'itinéraire, puis les objectifs et les étapes du contournement du bourg de Froidmont-Cohartille en commençant par les fuseaux proposés par le maître d'ouvrage, préciser enfin les études et procédures agricoles qui seront conduites une fois un fuseau choisi.

Après la présentation des 4 fuseaux de passage proposés, un premier échange a lieu avec les participants, puis la DREAL présente les études et procédures qui, pour les agriculteurs, suivront le choix du fuseau : études préparatoires à la DUP, acquisitions foncières et aménagement foncier agricole et forestier.

Après une nouvelle séquence d'échanges, l'équipe de la DREAL présente le principe et les règles des itinéraires de substitution avant d'ouvrir un dernier moment d'échange avec le public puis conclut en rappelant son objectif : « rechercher le meilleur compromis possible dans le cadre de la feuille de route tracée par le ministère pour donner suite aux décisions prises à l'issue d'une première grande concertation publique. (...) On va continuer à chercher à mettre au point le projet dans la feuille de route tracée pour la région, c'est-à-dire un projet qui irrigue, qui aide à développer, qui essaiera de rechercher le meilleur compromis possible, mais qui, comme tout compromis n'arrivera jamais à satisfaire 100% des personnes ».

Les autres canaux d'expression-le site, les permanences en mairie, les avis sur les registres et les mails envoyés à la DREAL- ont apporté des éléments conformes à ceux qui se sont exprimés au cours des deux réunions publiques.

6 délibérations émanant des conseils municipaux des communes de Dercy, Erlon, Froidmont-Cohartille, Grandlup et Fay, Nouvion et Chatillon et Toulis-et-Attencourt ont été reçues.

Celle de Froidmont-Cohartille exprime à l'unanimité sa préférence pour le tracé est long, souhaite le déplacement du rond-point prévu par le projet avec la RD511 au niveau des serres Pillois au sud et le remplacement du rond-point prévu initialement au niveau de ladite RD 511 par un pont, pour faciliter l'accès à la plaine aux agriculteurs et sécuriser les bus scolaires ; souhaite en outre le passage est le plus éloigné possible du lieu-dit « le Moulin », enfin limiter l'emprise foncière et faciliter l'acheminement du fourrage par les agriculteurs en Thiérache en limitant la vitesse à 90 km/h sur le contournement et la 2x2voies jusqu'à Marle.

Les délibérations de Dercy, Erlon, Grandlup et Fay, Toulis-et Attencourt optent également pour le tracé long est en y ajoutant pour la plupart les mêmes souhaits complémentaires que celle de Froidmont-Cohartille.

Le conseil municipal de Nouvion et Catillon opte pour le fuseau est court, sans autre développement.

Le président du conseil départemental note que « la mise à 2x2 voies express avec carrefours de type giratoire, vitesse autorisée de 110km/h et mise en place d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents, est conforme à l'avis exprimé par l'assemblée départementale à sa session du 28.02.2022 pour la section entre l'A26 et Marle » et il s'en réjouit.

Quant aux propositions de fuseaux, il remarque que « les variantes situées à l'ouest présentent des impacts très importants sur les zones inondables entre Serre et Souche figurant au plan de prévention des risques d'inondations, que les impacts environnementaux des variantes situées à l'est sont présents aussi mais sur des emprises plus limitées et devraient donc pouvoir être compensés plus facilement ». Il « souhaite donc qu'un tracé contournant la commune par l'est soit privilégié, prenant son origine par un giratoire situé au droit de la RD515 afin de limiter l'impact foncier et préserver un accès direct vers la jardinerie implantée le long de la RN2. Le franchissement de la RD511 pourrait se faire sans échange, le reste du tracé empruntant le fuseau long est et rejoignant directement le giratoire existant au carrefour des RD 64 et RD12.

Cette concertation sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles et dans une ambiance toujours courtoise et tolérante. Les participants ont fait preuve, tant à l'égard du maître d'ouvrage qu'entre eux, d'une bonne qualité d'écoute. Ce dernier s'est efforcé de clarifier les aspects techniques et la terminologie employée, notamment avec des croquis. Il n'a éludé aucune question. Sachant cependant que cette phase du projet consiste à préparer le choix d'un fuseau, il n'a logiquement pas pu répondre très précisément à certaines questions qui seront étudiées techniquement en aval, au moment de la détermination du tracé, par exemple la surface des emprises ou celle des compensations foncières.

Personne n'a été empêché de parler ou de poser une question.

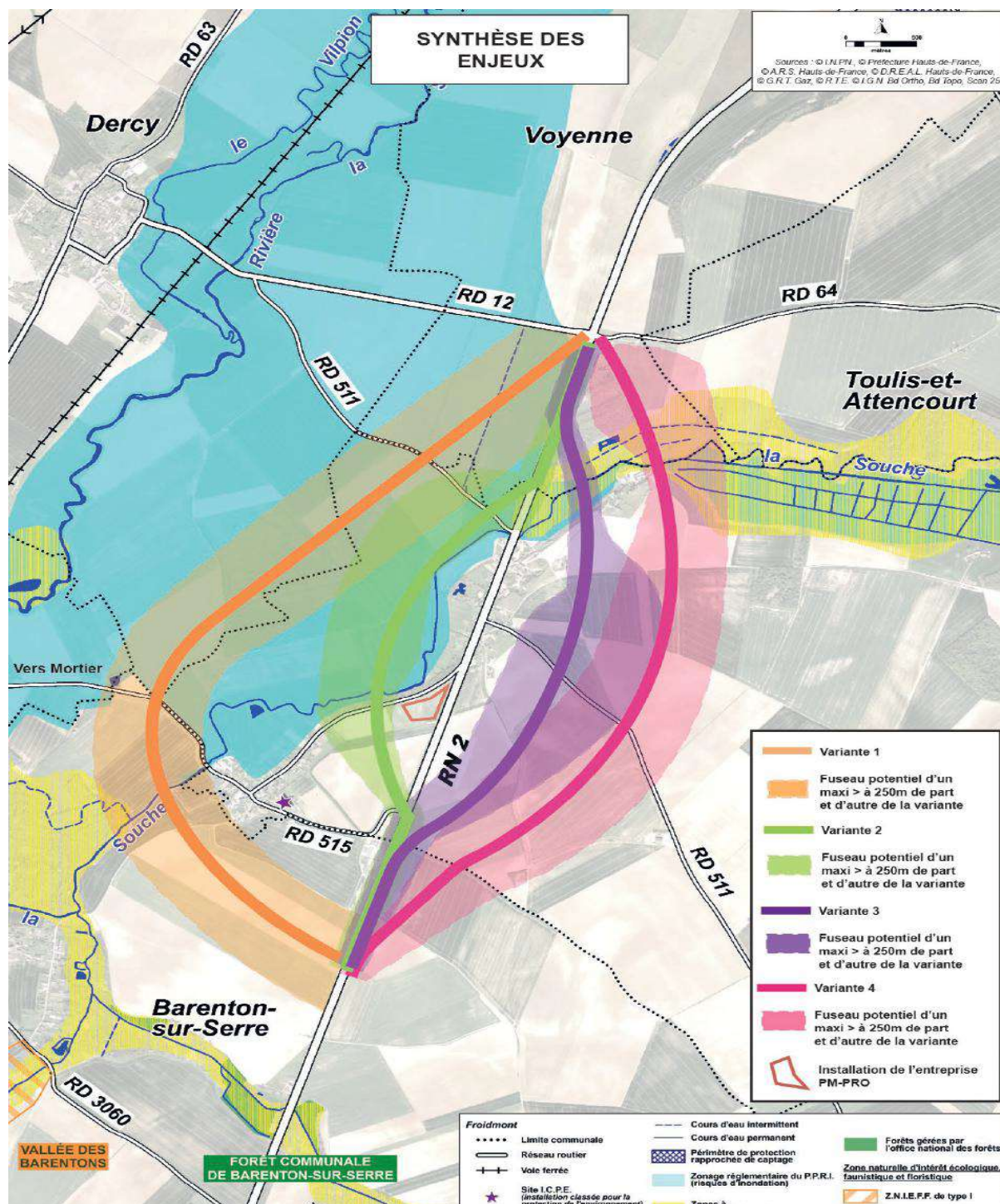
Mais, alors que cette concertation était centrée sur l'expression des préférences de la population pour un des 4 fuseaux de contournement proposés par le maître d'ouvrage, un autre sujet a imprégné profondément les deux réunions publiques, à savoir le choix de la formule de la voie express, qui entraînera, avec une vitesse-limite de circulation portée à 110km/h, l'interdiction des véhicules lents, dont les engins agricoles, et la réalisation de chemins de substitution pour eux.

Or ce choix, pour cette portion d'itinéraire, a été fait par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable de 2022 en tenant compte de l'expression majoritaire de la population riveraine des 70 kilomètres de l'itinéraire et dans un souci de compromis équilibré entre les objectifs partagés de qualité de vie et de sécurité des habitants, de meilleur transit et de renforcement de l'attractivité économique.

En relation directe tant avec l'évolution des conditions d'exercice de l'activité agricole qu'entraînerait la mise en voie express qu'avec les impératifs de la transition écologique et les évolutions législatives (loi climat, zéro artificialisation nette...) qui la traduisent, les avis du public local semblent avoir évolué depuis la concertation préalable de 2022 dans le sens d'une moindre artificialisation des sols et de la

protection des conditions de travail des agriculteurs, ceci au détriment assumé de la vitesse de circulation.

Toutefois, le public de ces deux réunions publiques était très local, l'expression de ses besoins et préférences, peut logiquement différer sur certains points de l'expression générale recueillie auprès d'un public réparti sur l'ensemble du tracé lors de la concertation préalable de janvier-mars 2022. Comme l'a exprimé l'un des participants, « le transit, ce n'est pas notre priorité à nous ! ».



Les arguments exprimés

La synthèse des arguments

Une préférence claire pour le fuseau est long

L'ensemble des avis échangés lors des réunions publiques ont convergé vers un consensus très large autour du fuseau est long, avec même le souhait qu'il aille encore plus à l'est que l'esquisse présentée par le maître d'ouvrage, en particulier pour s'éloigner davantage de certaines fermes et habitations et mieux éviter le bruit. Lors de l'atelier de Grandlup et Fay, les 8 tables se sont prononcées en ce sens et ceci pour chacun des quatre critères d'analyse proposés : accès au territoire, cadre de vie des habitants, environnement, activités agricoles et autres activités économiques.

Les raisons invoquées pour rejeter les tracés ouest sont principalement la proximité des maisons, le bruit, notamment en raison du sens du vent, la pollution et les zones inondables.

Il y a d'abord unanimité pour s'éloigner au maximum du centre-bourg, évitant ainsi poids lourds, bruit et pollution.

Une table rejette ensuite les deux fuseaux ouest parce que « trop proches des habitations et parce qu'ils créent énormément de contraintes au niveau des coupures d'accès agricoles, ce qui ne favorise pas les activités économiques locales ».

Une autre les rejette aussi « en raison des zones humides et de l'impact bruit, potentiellement très fort si la chaussée passe en remblai (en zone humide) alors que les fuseaux est, inscrits dans un plateau agricole, pourront passer en déblai, limitant ainsi le bruit. ».

Une autre exprime « un choix affirmé en faveur des fuseaux longs, et notamment vers l'est, pour limiter le bruit dominant, qui est estimé majoritairement venir de l'autre côté ». Une dernière est encore plus catégorique : « il y a un enjeu bruit rédhibitoire pour la variante ouest court ».

Les deux fuseaux ouest ainsi que le fuseau est court ainsi rejetés, le fuseau est long ressort comme présentant beaucoup moins d'inconvénients que les autres, mais plusieurs tables souhaitent le placer plus à l'est encore que ce que propose le maître d'ouvrage, en particulier pour mieux protéger une ferme, et en raison du risque inondation au niveau de la vallée de la Souche. L'une d'entre elle propose de « créer un ouvrage plus long qui permette aussi de rétablir tous les enjeux faune et la Souche en préservant la zone humide ».

Ce consensus, sur une épure technique beaucoup plus avancée, confirme sur des bases renforcées les avis du public enregistrés lors de l'atelier du 15 février 2022 organisé dans la même salle au cours de la concertation préalable.

Un consensus pour placer le carrefour sud d'accès à la commune plus bas

Afin de permettre une comparaison rigoureuse des fuseaux, le maître d'ouvrage a placé les points des jonctions nord et sud du contournement avec la RN2 au même point. Pour le raccordement sud, c'est à 800 mètres au sud du carrefour avec la RD 515 vers Mortiers. Les tables ont donc souhaité optimiser son positionnement, tout particulièrement pour les fuseaux est.

Une première souhaite placer le giratoire prévu sur la RD511 plus au sud, à l'extrémité du contournement, notamment pour les fuseaux est, et remplacer le giratoire actuellement prévu sur la RD511 par un pont au gabarit des engins agricoles. Une autre exprime un point de vue différent : pour elle, placer ce giratoire vers la RD511 permettrait d'avoir un centre-bourg plus concentrique et moins traversant, de reporter les poids lourds directement sur la déviation et d'avoir une vraie entrée de village, plus paysagère et sécurisée. Une troisième table propose que le giratoire sur la RD511 soit déplacé sur

la RN2 au niveau de la jardinerie Pillois pour assurer sa desserte et éviter un trafic de poids lourds dans la commune. Une dernière estime que le carrefour intermédiaire avec la RD511 va poser un problème de raccordement avec cette voie parce que celle-ci est insuffisamment dimensionnée au niveau du carrefour et de la structure de sa chaussée mais qu'il va également poser un problème de nuisance puisqu'il va contraindre les poids lourds à une ré accélération en côte. Il ne résoudra pas non plus les problèmes d'accès aux activités commerciales et économiques alors qu'un carrefour plus au sud le permettrait sous condition de restrictions d'accès aux voiries locales. Un dernier fait remarquer, dans le même sens qu'il y a aujourd'hui des poids lourds qui entrent dans Froidmont pour aller à PM-Pro ou à la jardinerie et qui demain seraient contraints de passer par la RD 511, mais que celle-ci n'est pas calibrée pour les recevoir et qu'il y a aussi une ligne de bus.

Une remise en question de la décision d'aménagement d'une 2x2 voies classée express prise par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable de 2022 et prenant en compte l'expression de l'ensemble des usagers de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Dès le début de la première séquence de questions-réponses sur la présentation des fuseaux, lors la première réunion publique, un habitant de Froidmont-Cohartille s'interroge sur l'intérêt d'une 2x2 voies classée express permettant de rouler à 110km/h, sachant que les 60 autres kilomètres seront à 90km/h (...), le contournement de Laon étant à 90km/h. « Ne faudrait-il pas tout mettre à 90km/h, car je ne vois pas ce qu'apportera un petit barreau de quelques kilomètres à 110km/h ? ».

Le maître d'ouvrage lui précise que pour le contournement de Laon, c'est la suite des études qui permettra d'affiner la possibilité qu'il soit en voie express ou pas, s'il y aura l'opportunité de le réaliser à 2x2 voies avec des chemins de substitution, auquel cas ce ne seraient pas 10 ou 12 km au milieu des 70 mais cela ferait une trentaine de kilomètres à 110km/h ».

Lors du travail en groupe sur les fuseaux, une des tables indique s'être posé beaucoup de questions sur la question de la vitesse en relation avec le bruit : « Est-ce qu'il faut vraiment une 2x2 voies ? Est-ce qu'on ne peut pas limiter la vitesse à 90km/h pour réduire le bruit, les gaz à effet de serre etc... ».

Lors de la seconde réunion, plus spécifiquement consacrée aux questions agricoles, la question rebondit en lien direct avec l'interdiction de la circulation des engins agricoles et autres véhicules lents sur les voies express pour éviter de trop gros différentiels de vitesse.

Une conseillère départementale estime d'abord que la réalisation du contournement à 2x1 voie avec terre-plein central et vitesse limitée à 90km/h, aurait l'avantage de limiter la vitesse, le bruit, la pollution, le prélèvement foncier agricole et sur les zones humides. Il ne ferait perdre que quelques secondes.

Si on fait une 2x2 voies de Laon à Avesnes-sur-Helpe et alors que la RN2 est saturée de poids lourds, « on créera une autoroute gratuite ».

Le maître d'ouvrage rappelle que l'éventualité de contournements aménagés en 2x1 voie a fait partie des débats lors de la concertation préalable de 2022. C'était même un des scénarii présentés. Le choix du scénario à 2x2 voies a été fait par rapport aux attentes alors exprimées. Le risque de créer une autoroute n'existe pas puisque, précisément, le parti d'aménagement retenu après la concertation de 2022 ne conduit pas à un parti de grande rapidité sur l'ensemble du parcours ».

Un agriculteur de Toulis-et-Attencourt, responsable d'une association foncière, rappelle qu'une portion de route à 2x2 voies a été ouverte à 110km/h entre Voyenne et Marle, que les véhicules agricoles y ont circulé plusieurs années et « il y a eu zéro accident entre les véhicules agricoles et ceux de tourisme ». On s'est aperçu dernièrement que c'était une erreur et la portion a été remise à 90km/h. il avoue ne pas comprendre.

Le passage à 110km/h maximum va en effet obliger les agriculteurs à emprunter des chemins de substitution. Soit ceux-ci existent et passent par des communes voisines, et cela posera des problèmes de sécurité aux habitants et d'entretien aux communes. Soit il faudra les créer, cela consommera des terres agricoles et allongera les trajets des véhicules agricoles avec de l'insécurité en plus.

Lors de la création de la portion à 2x2 voies entre Vayenne et Marle, des itinéraires ont certes été confortés par l'Etat, mais « au terme de 18 ans, la charge de l'entretien incombe maintenant à l'association foncière, qui n'a pas les moyens en réalité d'entretenir correctement ces itinéraires ».

« Pour nous agriculteurs, le fait de passer sur les routes principales et sur la 2x2 voies est absolument primordial. On a constaté qu'il n'y avait pas d'accident quand on les empruntait. (...) Les tracteurs roulent à 50km/h et l'écart entre 50 et 110 n'est pas aussi grand que quand ils roulaient à 25 et que les vitesses étaient limitées à 90. Donc on ne comprend pas cette impossibilité d'emprunter ces doubles voies ».

Un habitant de Toulis-et-Attencourt, appuie ce propos : « il est très important de pouvoir emprunter demain la 2x2 voies à 90km/h pour les engins agricoles. (...) De plus en plus, dans les communes, nous sommes contraints par les aménagements urbains, des chicanes, etc... », et concernant la compensation écologique « on va encore en demander sur du terrain qui nous sert à l'exploitation agricole ».

En réponse, le maître d'ouvrage rappelle que l'interdiction des véhicules lents, dont les engins agricoles, sur les 2x2 voies express n'est pas qu'une question de vitesse mais aussi de sécurité. Les chaussées étant séparées on ne peut plus tourner à gauche, donc « quand bien même on autoriserait les véhicules agricoles, l'accès aux parcelles ne peut plus se faire comme aujourd'hui depuis la route, il faut quand même faire des itinéraires de substitution parallèles pour accéder aux exploitations et aux habitations riveraines. (...) L'interdiction des véhicules lents sur des 2x2 voies à 110km/h a été motivée par « des chocs arrière avec des véhicules qui arrivent trop vite et percutent des véhicules agricoles. (...). Les gros différentiels de vitesse, entre 50 et 90, cela reste important et même s'il ne se produisait qu'un accident en 20 ans et qu'on ait un seul mort, ce n'est pas acceptable. (...). Cela ne veut pas dire qu'on ne va pas regarder finement ce qu'il y a à faire une fois vus les différents tracés, les différentes options. (...) L'exercice sera sans doute compliqué mais c'est bien celui que nous avons le devoir de faire, en concertation avec vous et en écoutant vos observations pertinentes sur la traversée des communes, sur la taille des engins qui circulent, pour rendre ce scénario de parti d'aménagement viable ».

Le sénateur présent évoque le sens des conclusions de la concertation de 2022. Pour lui « l'idée générale c'est plutôt 2x2 voies, plutôt du 110, plutôt qu'on irrigue le territoire et qu'on ne fasse pas de tube. Mais cela n'interdit pas parfois d'être à 2x1 voie, ou à 1x1 voie, là où il n'y a pas d'autre possibilité pour les véhicules agricoles, de repasser à 90, ou à 110 là où il y aurait des itinéraires bis adaptés. Il y avait cette souplesse. C'était : on va faire au mieux et au plus près du territoire selon les enjeux locaux. C'est tout le sens du travail qui démarre aujourd'hui ».

Le maître d'ouvrage indique que ce qui avait aussi été partagé en 2022 c'est que « quand on aménage un itinéraire, on a un souci d'homogénéité sur au moins un certain linéaire et qu'on ne fait pas que de la dentelle »

Alors un agriculteur de Cohartille s'interroge sur la priorité n°1 : « est-ce c'est d'améliorer le transit ou de prioriser les personnes qui vivent dans ces communes et vont être directement affectées ? ». Pour lui, il s'agit de « favoriser le tissu local, au détriment peut-être du transit, mais ce n'est pas notre priorité à nous ».

Un habitant de Monceau -Le-Waast insiste sur l'importance de la circulation de la paille entre nord et sud, évoquée lors de la concertation de 2022 et estime que si l'on renvoie tous ces véhicules sur les petites routes entre Laon et Marle, où « dans la majorité des endroits on ne peut même pas se croiser, on va avoir des gros problèmes de circulation », ce qui fait dire à un autre : « si c'est un pour un, alors 40 agriculteurs locaux ne feront jamais le poids face à des milliers de personnes qui ont répondu à des enquêtes ».

Le maître d'ouvrage recentre le débat : « quel type de route pour quelle attente du territoire ? Le choix fait tient compte des souhaits exprimés l'an dernier, c'est celui de l'équilibre : améliorer le transit mais surtout maintenir la desserte du territoire en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des habitants. La priorité, c'est le scénario d'équilibre qui a été retenu. Ce n'est pas une autoroute, sinon c'aurait été la priorité au transit, ce n'est pas un autre aménagement beaucoup plus modeste, pas de 2x2 voies par exemple qui, lui, n'aurait pas amélioré le transit. C'est un scénario d'équilibre qui mixte les deux attentes. Il a bien tenu compte des différentes attentes ».

Un participant exprime son désarroi : « on va juste favoriser le transit sur cette zone en la mettant à 4 voies avec une autorisation à 110, au détriment encore des locaux parce qu'aujourd'hui, les agriculteurs dans les villages, c'est une catastrophe, on est de moins en moins les bienvenus, on veut nous mettre dehors, je ne pense pas que ça va améliorer notre situation de faire ce genre de choses ».

Un habitant de Toulis-et-Attencourt indique qu'à Marle, il y a une coopérative et un négociant qui réceptionnent des céréales et vendent de l'engrais. « Dans votre solution ils sont obligés de s'arrêter car coincés entre Marle, qu'il est quasi impossible de traverser dans certaines parties en tracteur et la nationale. Et l'essentiel de la circulation qui va à ces outils-là passe par la nationale ».

Et dès que la DREAL a achevé la présentation des itinéraires de substitution, le débat reprend.

Un habitant de Toulis-et-Attencourt, se ralliant aux arguments avancés sur les conséquences néfastes de l'interdiction de circulation des véhicules agricoles évoque « la solution bretonne, qui a, selon lui, favorisé le développement et le désenclavement. « Les routes bretonnes sont bien sûr à 110 km/h en règle générale mais il existe des tronçons limités sur quelques kms à 90 pour x raisons ».

Il indique avoir calculé le temps gagné en roulant à 110 plutôt qu'à 90 sur le tronçon entre les ronds-points de Marle sud et Froidmont sud. « Qu'est-ce que 50 secondes par rapport à tout le reste ? ».

Le sénateur déjà intervenu revient sur le dilemme entre l'intérêt strictement local et les 50 kms derrière : « nous on n'est qu'au début du bouchon », et se rallie à l'exemple breton : « en général, là où vous mettez les aménagements qui permettent d'améliorer les voies de communication, vous favorisez plutôt le développement économique. L'exemple de la Bretagne, il est excellent. C'est exactement ce qu'on veut faire. On veut faire de la RN2 en Thiérache ce qui a été fait en Bretagne ».

Un agriculteur de Toulis-et-Attencourt s'étonne qu'on ne fasse pas voter, comme sur les projets de fuseau à la réunion de Grandlup, sur « le scénario qui ressort un peu de toutes les interventions, c'est-à-dire une 2x2 voies à 90km/h depuis le giratoire Pillois au nord de Froidmont jusqu'à Marle, autorisée aux véhicules agricoles. Peut-être que le monde agricole pourrait donner aussi son opinion, comme les habitants ont donné la leur à Grandlup ».

L'assistant au maître d'ouvrage chargé de l'animation des deux réunions lui précise qu'il n'y a pas ici de graphique comme à Grandlup mais que s'il y en avait eu un, le résultat eût été clair : la 2x2 voies à 90km/h avec possibilité d'emprunt par les véhicules agricoles. C'est donc le même résultat ».

Et le maître d'ouvrage le confirme : « vos expressions sont assez homogènes, vous pouvez les considérer comme un vote » mais il rappelle que « le débat sur le parti d'aménagement ne se fait pas qu'à l'échelle locale, il prend en compte d'autres enjeux à d'autres échelles et il a eu lieu l'année dernière. Le parti d'aménagement ne se fait pas que sur quelques kilomètres, par un vote comme ça, éventuellement à main levée. Cela, c'était la concertation d'ensemble prenant en compte d'autres aspects, comme des points de vue d'usagers qui ne sont pas locaux. Le scénario d'équilibre avait pour vocation de tenir compte d'expressions diverses ».

Un participant poursuit : « On espère qu'on va être entendus quand même dans tout ce qu'on dit, vote ou pas vote ». Et le maître d'ouvrage : « on entend ce que vous dites mais l'objet de la concertation, c'est bien le fuseau de contournement de Froidmont-Cohartille et la preuve qu'on a entendu les expressions diverses et nombreuses l'an dernier, ce sont les arbitrages pris par décision ministérielle sur le parti d'aménagement ».

Un autre reconnaît que le projet a progressé du côté du maître d'ouvrage et ajoute : « il est normal aussi qu'au fil du temps on affine également de notre côté notre point de vue et nos positions ».

Il a « l'impression qu'il y a un peu deux voix : d'un côté on entend qu'il faut limiter la pression foncière, mettre en avant l'écologie, améliorer tout ce qui est proximité, et de l'autre qu'il faut plutôt 2x2 voies, des voies de substitution, des accès relativement limités pour que ceux qui sont de passage puissent aller plus vite chez eux. Je suis perdu entre ces deux discours. Je ne vois pas comment on peut faire 2x2 voies express, plus les voies de substitution ».

La conseillère départementale déjà intervenue s'inquiète, « en voyant toutes ces surfaces pour les chemins de substitution, toute cette artificialisation par rapport à la loi climat, au ZAN, alors qu'on en est à enlever l'asphalte dans les cours de récréation ». Elle reste sur son idée d'un contournement à 1x1 voie avec terre-plein central pour la sécurité et souhaite « qu'on arrête cette folie de vouloir artificialiser les sols pour faire un gain de quelques secondes ».

Mais un agriculteur de Voyenne lui rétorque : « faire un contournement à une voie... quand les gens vont vous suivre sur 8 km, ils vont devenir cinglés, c'est extrêmement dangereux ».

Pour conclure, le maître d'ouvrage rappelle son rôle : « rechercher le meilleur compromis possible dans le cadre de la feuille de route tracée par le ministère à la suite des décisions prises à l'issue d'une première grande concertation publique.(...) On va continuer à chercher à mettre au point le projet selon la feuille de route tracée pour la région, c'est-à-dire un projet qui irrigue, qui aide à développer, qui cherche le meilleur compromis possible, mais qui, comme tout compromis n'arrivera jamais à satisfaire 100% des personnes ».

Les garanties attachées à la réalisation de chemins de substitution

Le maître d'ouvrage précise, lors de la réunion agricole, que, dans la décision ministérielle, l'Etat maître d'ouvrage s'est engagé à 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.

Lors de sa présentation des chemins de substitution, il indique que pour maintenir ou rétablir toutes les dessertes agricoles et accès aux sièges d'exploitation, ceux-ci seront de manière générale des routes à double sens, parallèles à la voie express et réutiliseront l'ex-RN2, les voies départementales et/ou communales.

Ces chemins de substitution seront étudiés en prenant en compte les dessertes locales et le trafic de transit agricole sur un périmètre large, c'est-à-dire sur la section A26-sud de Marle. La profession agricole, les communes et le département y seront associés.

Mais certains s'inquiètent légitimement. Un agriculteur de Froidmont demande si tous les chemins agricoles seront compensés ou s'il faudra repasser par les chemins de terre existants.

Le maître d'ouvrage répond : « si des accès routiers sont fermés, bien entendu chaque parcelle agricole retrouvera un accès, soit par réutilisation de chemins existants, soit par création de nouveaux chemins. Ce sera étudié au cas par cas dans les prochaines études après le choix d'un fuseau. En tout cas, une parcelle=un accès ».

Le trafic poids lourds et les carrefours : plans ou dénivelés ?

La question du type de carrefours qu'il est prévu de construire, déjà évoquée lors de concertation préalable de janvier-mars 2022, rebondit lors de la réunion publique de Grandlup et Fay

Déjà intervenu alors sur le trafic poids lourds réunion pour contester tant son chiffrage par la DREAL, qu'il estimait très sous-évalué, que sa nature, qu'il disait venir pour les trois quarts des pays de l'est, d'Espagne et du Portugal alors que le maître d'ouvrage le considérait local dans les mêmes proportions, un habitant de Barenton-sur-Serre qui indique avoir conduit toute sa vie des camions ou des autocars, aborde à nouveau le sujet en considérant que s'il y a beaucoup de camions, il faut plus de sécurité et que « les ronds-points posent deux problèmes : un problème de sécurité, qui oblige beaucoup d'automobilistes à s'arrêter quand les camions les traversent, et un problème de pollution car un camion qui est obligé de casser sa vitesse puis de ré accélérer, va consommer alors du 80- 90litres aux 100km. Donc, plus il y a de ronds-points, plus il va polluer. Les ponts apportent donc beaucoup plus de sécurité et beaucoup moins de pollution. (...). Comment se fait-il que la RN2 en sortant de Paris soit équipée de ponts, donc d'échangeurs, et que dans notre région on va avoir des ronds-points ? Sommes-nous des contribuables de seconde zone ? ».

Le maître d'ouvrage lui explique que « quand on fait des routes de type autoroutes, les échangeurs dénivelés sont beaucoup plus espacés, parce que la consommation foncière et le coût sont beaucoup plus importants.(...) Donc, il y a beaucoup moins d'échanges que dans un parti d'aménagement tel que celui qui a émergé de la concertation, avec une forte volonté d'irriguer le territoire, d'avoir un accès le plus fréquent-qui ne sera évidemment pas celui d'aujourd'hui avec tous les accès directs-mais avec un accès le plus fréquent, avec des carrefours à niveau qui consomment moins d'espace et coûtent moins cher. Voilà pourquoi la concertation a amené à ce choix d'aménagement ».

« Quant à l'évaluation du trafic, sujet récurrent de nos échanges l'an dernier, qui figurait dans les conclusions et recommandations des garants nous recommandant d'en poursuivre la connaissance, il y a en ce moment la réalisation d'un marché d'études pour refaire des études de trafic, des comptages, et surtout aller vers de la prospective en faisant de la modélisation de trafic intégrant les conséquences du parti d'aménagement retenu. C'est quelque chose qu'on a entendu pendant la concertation et qu'on va continuer à étudier et même approfondir ».

La question du bruit

Elle a été régulièrement évoquée, soit par l'expression de ressentis, soit par des questions sur sa mesure et sa prise en compte pour la détermination du fuseau, soit fréquemment pour justifier une position de rejet d'un ou plusieurs fuseaux, tout particulièrement ceux à l'ouest, notamment par les tables de travail lors de la première réunion publique (cf. supra) Ceci a amené le maître d'ouvrage à apporter des précisions.

L'analyse du bruit se fait au regard de la réglementation, qui prévoit de ne pas dépasser un certain niveau de bruit. « Le jour où le contournement sera réalisé, le village sera apaisé en termes d'ambiance sonore et le bruit sera à un niveau inférieur à ce que la réglementation impose. C'est ce qui ressort de l'expérience des communes aujourd'hui contournées ».

« C'est à la suite des remarques faites par des intervenants lors de la concertation préalable que nous avons intégré qu'avec des vents dominants plutôt d'ouest, même si tout cela reste à objectiver avec des données précises et scientifiques, la perception du bruit est accentuée ». Cet élément a donc été intégré dans l'analyse comparative multicritères des fuseaux présentés par le maître d'ouvrage. Il est explicitement évoqué dans le document public de concertation au titre des impacts sur le cadre de vie des habitants pour les fuseaux ouest.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

A l'issue de la présente concertation, le choix du fuseau pour le contournement de Froidmont-Cohartille devrait pouvoir être fait par le maître d'ouvrage d'ici la fin de l'année.

Simultanément, vont être préparés les marchés d'études pour la réalisation des études techniques de maîtrise d'œuvre : le tracé de la route et tous les éléments nécessaires à son fonctionnement, les études réglementaires et environnementales, c'est-à-dire l'inventaire faune, flore et habitats, les études d'impact, socio-économique et parcellaire.

Ces études devraient pouvoir démarrer en 2024 et dureront environ deux ans.

La préparation du dossier d'enquête unique est prévue pour 2026, celle-ci pouvant avoir lieu en fin d'année. La déclaration d'utilité publique (DUP) et l'autorisation environnementale pourraient alors intervenir début 2027. Elles seront suivies des acquisitions foncières et de la préparation des marchés de travaux pour un démarrage de ces derniers vers la fin 2027.

Cet échéancier est bien évidemment subordonné aux éventuels contentieux.

Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue

Inscrire l'information et la participation du public dans le temps long

Les délais qui vont séparer tout au long de la réalisation de l'ensemble de l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe les études successives par secteur des travaux nécessitent une organisation au long cours de l'information et de la participation du public. Celle-ci devrait notamment comprendre les décisions, par exemple celle du choix du fuseau pour le contournement de Froidmont-Cohartille, prévue d'ici la fin de l'année, mais aussi le lancement des études successives avec l'explication de leur finalité et de leur contenu et mention de leur calendrier de réalisation ainsi que de leur coût et de leur financement, par exemple pour les études du contournement de La Capelle, prévu comme seconde priorité dans le temps.

Il serait important que les décisions les plus importantes- à commencer par le choix du fuseau pour le contournement- fassent l'objet d'une large information du public, en particulier sur **le site rn2.fr** mais aussi par l'édition et par la diffusion très large d'un numéro du **bulletin d'information** spécifique créé par la DREAL à l'occasion de la concertation préalable, relayé si possible par le magazine périodique du conseil départemental et les bulletins municipaux

De façon plus générale, il est tout particulièrement important que par ses canaux d'information et ses publications le maître d'ouvrage explique et mette à jour régulièrement pour le public concerné la logique et la fonction des études et procédures qui s'enchaînent. Celui-ci, lors des réunions publiques, exprime régulièrement son étonnement sur les délais nécessaires, essentiellement parce qu'il est peu au fait de la logique et de l'enchaînement indispensable d'études spécifiques complexes, notamment en matière environnementale. Le lui expliquer contribue à l'associer au service public rendu sur son territoire et aux investissements publics qui y sont effectués.

Il convient enfin que les financements réunis et utilisés soient précisés au fur et à mesure des étapes et, en particulier, lorsque le nouveau contrat de plan Etat-Région aura été conclu, que les montants

affectés à l'aménagement de la RN2, soient précisés au public pour les crédits d'études comme de travaux.

Affiner le choix du point de jonction sud du contournement de Froidmont-Cohartille avec la RN2 lors des études de tracé

Compte tenu du nombre de propositions ponctuelles et précises faites pendant la concertation et dans les avis des collectivités sur ce point, selon les fuseaux, mais en particulier dans les hypothèses à l'est, des échanges techniques locaux complémentaires seraient sans doute utiles pour préciser certaines localisations et ouvrages.

Informier le public sur le contenu du marché d'études du trafic récemment lancé

La question de l'évaluation du trafic poids lourds et de ses composantes, notamment internationale, n'a cessé de faire l'objet d'interrogations comme d'affirmations tant durant la concertation préalable en janvier-mars 2022 que durant la concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille, les chiffres fournis par le maître d'ouvrage étant vivement contestés et jugés dépassés par beaucoup d'intervenants ; Le maître d'ouvrage a indiqué très tôt qu'il lancerait une nouvelle étude et la décision globale du maître d'ouvrage du 8 novembre 2022 le confirme. Elle précise même que celle-ci « comportera 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 ».

Il est suggéré au maître d'ouvrage de donner sans attendre au public, par exemple à travers son bulletin consacré à la RN2 et sur le site rrn2.fr, des explications sur la méthodologie qu'il a retenue, notamment sur la modélisation recherchée.

Répondre à la mise en question très majoritaire, lors des réunions publiques, de la formule de la voie express pour la section A 26-Marle

Il faut rappeler que le choix de cette formule d'aménagement a été fait par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable de janvier-mars 2022 en tenant compte de l'expression majoritaire de la population riveraine des 70 kilomètres de l'itinéraire, avec le souci d'un compromis équilibré entre les objectifs de qualité de vie et de sécurité des habitants, de transit plus fluide et de renforcement de l'attractivité sur l'ensemble de l'itinéraire et pour le département.

Il figure explicitement à l'article 5 de sa décision du 8 novembre 2022.

Sa mise en question durant la présente concertation publique émanait essentiellement du public de la communauté de communes de la Serre (14174 habitants) et de 5 délibérations de conseils municipaux de communes appartenant à cette communauté de communes, dont celle de Froidmont-Cohartille, qui se sont prononcés dans le même sens. Mais le conseil départemental s'était prononcé, lui, en assemblée, pour la voie express en février 2022 et son président a exprimé sa satisfaction après la décision du maître d'ouvrage.

La mise en cause du parti d'aménagement retenu (cf. Supra) émane à la fois du milieu agricole, qui craint une dégradation des conditions de son activité ainsi qu'une perte d'emprises exploitées, et d'un public qui souhaite la limitation de l'artificialisation des sols, du bruit et de la pollution automobile et est donc favorable à une limitation de la vitesse. De façon surprenante, au cours des réunions publiques de la concertation de juin 2023, personne ne s'est levé pour défendre fermement la formule de la voie express.

S'il n'est pas illogique que les priorités d'un public très localisé puissent différer sur certains points de l'expression de l'ensemble du public réparti sur l'ensemble du tracé lors de la concertation préalable-un des participants s'est exclamé : « le transit, ce n'est pas notre priorité à nous ! » -, le public de Froidmont-Cohartille et de ses environs immédiats, le seul, à une exception près, qui s'est exprimé lors des réunions de concertation sur le contournement de la commune, paraît avoir sensiblement évolué depuis la concertation préalable de janvier-mars 2022, comme l'a reconnu un autre intervenant : « il est normal

aussi qu'au fil du temps on affine également de notre côté notre point de vue et nos positions ». Il se réfère à la loi climat et au zéro artificialisation nette (ZAN) prévu pour 2050.

Il appartiendra donc au maître d'ouvrage, à la suite du choix du fuseau de contournement de Froidmont-Cohartille et dans la conduite des études détaillées qui suivront, de ne pas perdre de vue les préoccupations agricoles et environnementales exprimées majoritairement et avec force par les habitants, en particulier agriculteurs, de la communauté de communes du pays de Serre.

Liste des annexes

- Annexe 1



SÉANCE DU 11 JANVIER 2023

DECISION N° 2023 / 3 / RN_2 / 3

MISE A 2 *2 VOIES DE LA RN 2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE (02-59)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 ;
- vu la décision n°2021/80/RN_2/1 du 2 juin 2021 désignant Régis GUYOT et Jean Raymond WATTIEZ garants de la concertation préalable sur le projet de mise à 2*2 voies de la RN2 entre LAON et AVESNES-SUR-HELPE,
- vu le bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de mise à 2*2 voies de la RN2 entre LAON et AVESNES-SUR-HELPE en date du 22 avril 2022,
- vu la décision du ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports, du 08 novembre 2022 et le rapport de réponse du maître d'ouvrage au bilan des garants d'octobre 2022, publié le 21 décembre 2022,

après en avoir délibéré

Article 1 : La commission nationale prend acte du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de mise à 2*2 voies de la RN2 entre LAON et AVESNES-SUR-HELPE en date du 22 avril 2022.

Article 2 : La Commission nationale prend acte du rapport de réponse du maître d'ouvrage au bilan des garants d'octobre 2022.

Article 3 : M. Régis GUYOT est désigné garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique.

Article 4 : Le garant établira un rapport annuel aux dates anniversaires de sa désignation et un rapport final qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 5 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République.

La Présidente

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Chantal Jouanno', is written over a horizontal line.

Chantal JOUANNO



La présidente

Paris, le x janvier 2023

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 11 janvier 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de Passage à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation continue :

Cadre légal de la concertation continue

La concertation continue relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement : après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le responsable de projet décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

En l'espèce, la concertation préalable s'est tenue du 10 janvier 2022 au 25 mars 2022. Votre bilan de la concertation préalable a été publié le 25 avril 2022. Fin décembre 2022, les responsables du projet ont publié le document tirant les enseignements de la concertation préalable, indiquant la poursuite du projet.

Objectifs de la concertation continue

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique.

Ceci implique de vous appuyer sur le bilan de la concertation préalable, mais également l'avis de la CNDP du 11 janvier 2022. **Vous avez toute latitude dans la négociation avec le responsable du projet** pour l'amener à respecter ses engagements, ainsi que pour introduire de nouvelles recommandations. Votre rôle est de formuler des recommandations vis-à-vis du porteur de projet afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public.

Enjeux généraux de la concertation continue

Un enjeu majeur de la concertation continue est d'adapter le dispositif participatif à la **durée d'élaboration du projet**. Plusieurs enjeux sont récurrents :

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration du projet ;
- veiller à ce qu'il soit associé et informé des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition du public des études, notamment les études environnementales ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

2 - Enjeux de la concertation continue sur le Projet Passage à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

Pour la concertation continue qui s'ouvre, l'avis de la CNDP recommande que :

- les modalités et le calendrier de l'étude de trafic, ainsi que la modélisation de celui-ci fassent l'objet d'une large information auprès du public dès l'ouverture de la concertation continue ;
- la situation des commerçants des centres bourgs soit spécifiquement prise en compte dans les études de contournement des bourgs ;
- davantage de précisions soient apportées sur le calendrier prévisionnel de l'ensemble des études techniques et de réalisation des aménagements ;
- des événements avec le public soient organisés pour traiter des enjeux liés aux mobilités alternatives et au stationnement des poids lourds.

Votre rôle sera de veiller à ce que le maître d'ouvrage donne des suites à ces recommandations.

3 – Bilans de la concertation continue

Si la concertation dure au-delà de 12 mois, vous publierez des rapports intermédiaires à la date anniversaire de votre nomination. Ils permettront aux publics de suivre les évolutions du projet et d'être informés du respect par le responsable de projet des exigences du droit à l'information et à la participation.

Vous publierez à l'issue de votre mission un bilan final de la concertation continue, celui-ci sera joint au dossier d'enquête publique. Ce rapport final comporte :

- une synthèse des observations et propositions présentées par les publics pendant toute la durée de la concertation continue,
- les évolutions du projet induites par la concertation préalable et continue,
- le déroulé de la concertation continue et votre appréciation indépendante sur le respect par le responsable de projet du droit et des principes de la participation.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

