

2^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

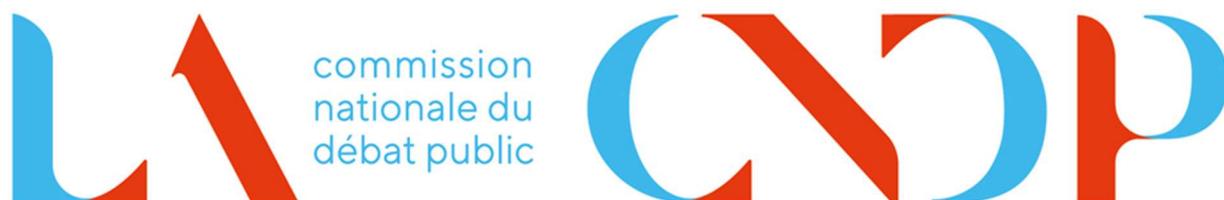
Projet de contournement des communes
de La Capelle, La Flamengrie et
Froidestrées

Date de la concertation

Du 30 septembre au
31 octobre 2024

Nom garant désigné par la
CNDP : Régis GUYOT

Date de remise du rapport, le 14 février 2025



Sommaire

Sommaire	2
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation continue.....	3
Préambule	5
Rappel des dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	6
La mission du garant.	6
Actualités liées au projet et évolutions.....	7
Les décisions du porteur de projet à la suite du rapport annuel n°1.....	7
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable globale et de celle sur le contournement de Froidmont-Cohartille	8
Engagements du responsable de projet.....	8
Fiche d'identité du projet de contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées, objet d'une concertation publique (30 septembre -31 octobre 2024) conduite dans le cadre de la concertation continue sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe	11
Maître d'ouvrage.....	11
Contexte du projet.....	11
Localisation du projet.....	12
Objectifs du projet selon le MO	13
Caractéristiques principales.....	13
Coût.....	13
Calendrier.....	13
Les chiffres clés de la participation	13
Le déroulement de la concertation continue sur le contournement	15
L'ambiance générale des réunions	15
Les positions des collectivités publiques.....	16
Le déroulement des réunions.....	17
Les arguments exprimés	21
A) Le refus du parti d'aménagement à 2X2 voies et les propositions d'alternatives.....	21
B) Les expressions en faveur du projet.....	23
C) Les avis sur les fuseaux.....	24
D) Les expressions et propositions d'évolutions dans chaque commune, du nord au sud.....	33
Préconisations du garant.....	34

La suite de la concertation continue	36
Les prochaines étapes du projet et de la concertation.....	36
Liste des annexes.....	37

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation continue

L'Etat a engagé en 2022 la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (70kms) par une concertation publique préalable (10 janvier-25 mars) à l'issue de laquelle il a fixé, par décision du 8 novembre 2022, un parti d'aménagement différencié pour les trois portions de l'itinéraire : le contournement de Laon, la section A26-sud-Marle et de là à Avesnes-sur-Helpe, afin d'adapter le projet aux territoires traversés, et décidé le contournement de toutes les communes, comme cela avait été demandé lors de cette concertation.

Puis, conformément au choix du comité de pilotage, les études préalables et une concertation publique particulière ont été conduites pour mettre en débat les fuseaux, d'une part de la commune de Froidmont-Cohartille (secteur A 26-sud Marle) par une 2x2 voies à statut de voie express, avec une concertation en juin 2023 à l'issue de laquelle le maître d'ouvrage a choisi un fuseau long est, qui avait dégagé un consensus assez net parmi le public qui s'était exprimé, d'autre part de la commune de La Capelle, étendu aux communes adjacentes de La Flamengrie et Froidestrées à la suite de la concertation préalable de 2022 au cours de laquelle un certain nombre de participants en avaient exprimé le souhait.

La concertation publique relative à ce second contournement, conduite du 30 septembre au 31 octobre, a constitué l'évènement principal de l'année 2024. Elle concernait un territoire, la Thiérache, reconnu par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation initiale de 2022 comme une zone de bocage particulièrement sensible compte tenu de la spécificité de son parcellaire agricole, de la richesse de ses milieux et des difficultés de compensation des prélèvements fonciers liés à la réalisation du projet.

Dans ce contexte, les débats ont été marqués par une critique assez vive, voire une remise en cause par beaucoup d'intervenants, du parti d'aménagement à 2x2 voies et des fuseaux proposés, fondées sur des impacts agricoles et environnementaux jugés « catastrophiques » tant pour l'activité agricole que pour un milieu naturel très dense et riche.

La Thiérache, au bocage typique, est un territoire d'élevage et de production laitière largement dédié à la fabrication d'un fromage réputé, le maroilles, bénéficiaire d'une AOP, dont le cahier des charges impose des règles exigeantes de conduite de l'élevage. Le parcellaire, les paysages agricoles et la biosphère ont été organisés et entretenus depuis très longtemps à cet effet et constituent un tout cohérent. Les habitants, comme les agriculteurs, y sont particulièrement attachés et considèrent que le projet à 2x2 voies, d'une part va prélever des surfaces agricoles trop importantes, d'autre part va défigurer l'organisation foncière, couper en deux une part importante des parcelles, séparer trop de champs de leur siège d'exploitation, remettre en cause l'installation de jeunes exploitants, bref ruiner l'équilibre foncier et économique de beaucoup de leurs exploitations, ceci quel que soit le fuseau retenu.

Beaucoup souhaiteraient donc que le maître d'ouvrage limite les portions routières à 2x2 voies, au profit d'un aménagement à 2x1 voie sur place, particulièrement dans le secteur de Froidestrées, pour traverser les bourgs, acceptant en contrepartie des prélèvements fonciers entre les bourgs afin de réaliser des zones de dépassement. Beaucoup de cartes, le plus souvent détaillées, ont été fournies à l'appui de ces propos.

Mais simultanément, des habitants du centre de La Capelle, commune-centre traversée à la fois du nord au sud par la RN2 et d'est en ouest par deux routes départementales (RN 1043 et 1029) à fort trafic de poids lourds, notamment international, souffrent lourdement des nuisances sonores et de la pollution qu'il entraîne, qui pèsent lourdement sur leur qualité de vie. Ils souhaitent très vivement, comme ceux des autres bourgs traversés, la réalisation de ce contournement.

Le maître d'ouvrage rencontre donc objectivement des difficultés, que confirment les propos entendus pendant la concertation, pour définir un fuseau d'un bout à l'autre parmi ceux présentés à la concertation, d'autant plus qu'une analyse agricole fine n'a pas encore, à ce stade, été réalisée. Il n'est donc pas en mesure d'optimiser la définition d'un fuseau sur ce territoire qui comporte à la fois un

parcellaire agricole complexe, des zones humides nombreuses, est affecté par des risques d'inondations et de coulées de boues dus au relief et à la nature argileuse de certains lieux, et est doté d'une biosphère très riche qu'il faut aussi protéger.

Dans cette situation, aucun fuseau de bout en bout, parmi ceux présentés à la concertation ne peut être dégagé, ce qu'ont bien fait ressortir les multiples propositions reconventionnelles contradictoires émises, le plus souvent assez élaborées, empruntant parfois à plusieurs fuseaux, mais ne concernant chacune qu'une toute petite partie de chaque fuseau.

C'est pourquoi, il a semblé au garant qu'il était indispensable d'affiner certains éléments évoqués pendant la concertation pouvoir définir un fuseau en toute connaissance de cause.

En particulier, il a recommandé au maître d'ouvrage de réaliser une analyse agricole, secteur par secteur et commune par commune, par exemple avec la chambre d'agriculture, pour déterminer les points de passage les moins préjudiciables à l'activité et au foncier agricoles et les trajectoires permettant de limiter la consommation de surfaces agricoles et d'épargner au mieux l'environnement naturel.

Dans le même esprit et compte tenu de la difficulté déjà connue de trouver sur cette partie du territoire des compensations foncières à cette consommation de surfaces, il lui a aussi recommandé, sans attendre les études détaillées et la détermination du tracé lui-même, de mettre en place des outils de nature à lui permettre de réunir le moment venu des compensations suffisantes quel que soit le fuseau retenu.

De même, pour favoriser à La Capelle les choix les plus cohérents possibles de croisement du contournement de la commune par la RN2 et des routes départementales 1043 et 1029, il a suggéré au maître d'ouvrage d'organiser une information coordonnée avec le conseil départemental, qui a la responsabilité de ces dernières.

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur la mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (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 des territoires, chargé des transports) par décision du 8 novembre 2022 publiée le 22 décembre après réponse au bilan des garants, a décidé de poursuivre les études en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure de chaque section du parcours.

Il a intégré plusieurs modifications importantes tirées des débats de la concertation, en particulier :

-l'intégration au projet du contournement de Laon, compte tenu l'importance de son trafic et des enjeux de sécurité routière qu'il porte ;

-un parti d'aménagement différencié sur les trois sections du parcours, pour prendre en compte la spécificité des territoires concernés : le contournement de Laon sera effectué sur place avec un aménagement en 2x2 voies, la section A26-sud de Marle sera aménagée en 2x2 voies express, enfin la section Sud-Marle-Avesnes sur-Helpe sera aménagée en 2x2 voies avec le souci, souligné par le maître d'ouvrage dans sa décision, de prendre en compte « le caractère particulièrement sensible de la Thiérache, tant du point de vue de l'activité agricole que de la richesse environnementale » ainsi que la difficulté de trouver des compensations.

-le choix de contourner toutes les communes de l'itinéraire plutôt que certaines seulement ;

Il a confirmé que, conformément aux accords intervenus préalablement au sein du comité de pilotage entre collectivités locales, les études des contournements de Froidmont-Cohartille et La Capelle seraient engagées en premier. Pour tenir compte des débats, il a précisé que le contournement de cette dernière pourrait intégrer le contournement de La Flamengrie au nord, voire celui de Froidestrées au sud.

Dans ce cadre, et pour assurer en continu la participation et l'information du public sur la définition détaillée et la réalisation par étapes de l'ensemble du projet, la Commission nationale du débat public, à la demande du maître d'ouvrage, a par décision du 11 janvier 2023, chargé un garant, Monsieur Régis GUYOT, de suivre ces phases successives de concertation continue « jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique », sachant que la réalisation complète de l'opération va s'étaler sur un certain nombre d'années.

Le rapport intermédiaire n°1, publié le 19 octobre 2023, a été plus spécialement consacré au bilan de la concertation publique sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille, qui s'est déroulée du 5 au 30 juin 2023.

A l'issue de celle-ci et de la publication du rapport intermédiaire du garant, le maître d'ouvrage a retenu le fuseau long Est, qui s'était clairement dégagé des débats. Conformément à la décision ministérielle du 8 novembre 2022 sur le parti d'aménagement du secteur situé entre l'autoroute A 26 et le sud de Marle, ce contournement aura le statut de 2x2 voies express avec des carrefours à niveau (giratoires), un terre-plein central et une vitesse maximale autorisée de 110km/h excluant la circulation des véhicules lents. Le maître d'ouvrage a estimé que ce choix offrirait à une majorité des habitants une ambiance sonore améliorée tout en ayant un impact limité sur le cadre de vie et qu'il éviterait les impacts sur les principales zones humides et les zones inondables, inévitables à l'ouest.

Il a décidé de prendre en compte, dans les études techniques visant à la définition d'un tracé optimal, trois demandes émises pendant la concertation publique. Ainsi, le giratoire prévu sur la RN2 sera construit plus au sud, à la jonction entre l'actuelle RN2 et le futur contournement, afin de maintenir une desserte directe pour les entreprises ; la RD 511 sera finalement franchie par un pont, pour faciliter l'accès des agriculteurs à leurs terres situées à l'Est de la commune et sécuriser la circulation des bus scolaires ; l'hypothèse d'un éventuel autre franchissement entre les lieux-dits « Le Moulin » et « Luvry » pour limiter les nuisances sera approfondie.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°2, consacré plus spécifiquement à la concertation publique sur le contournement de La Capelle, étendu aux deux communes limitrophes de Froidestrées et La Flamengrie par la décision du maître d'ouvrage dans sa décision de poursuivre du 8 novembre 2022 issue de la concertation publique préalable.

Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Rappel des 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 M. Régis Guyot garant pour la période de concertation continue allant jusqu'à la dernière enquête d'utilité publique relative au projet
- 5-30 juin : dans ce cadre, concertation publique sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille par une 2x2 voies à statut de voie express
- 19 octobre 2023 : publication du premier rapport intermédiaire :
- 30 septembre-31 octobre 2024 : dans ce même cadre, concertation sur le contournement de la commune de La Capelle ainsi que des communes limitrophes de La Flamengrie et de Froidestrées
- **14 février 2024 : Publication du 2ème 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 quel 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 prises 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'échange.

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/plan ou programme.

Actualités liées au projet et évolutions

Les décisions du porteur de projet à la suite du rapport annuel n°1

A l'issue de la concertation publique, du 5 au 30 juin 2023 et de la publication du rapport intermédiaire du garant sur le **contournement de Froidmont-Cohartille, le maître d'ouvrage a retenu le fuseau long Est**, qui s'était clairement dégagé des débats. Conformément à la décision ministérielle du 8 novembre 2022 sur le parti d'aménagement du secteur situé entre l'autoroute A 26 et le sud de Marle, ce contournement aura un statut de 2x2 voies express avec des carrefours à niveau (giratoires), un terre-plein central et une vitesse maximale de 110km/h excluant la circulation de véhicules lents. Le maître d'ouvrage a estimé que ce choix offrirait à une majorité des habitants une ambiance sonore améliorée tout en ayant un impact limité sur le cadre de vie et qu'il éviterait les impacts sur les principales zones humides et les zones inondables, inévitables à l'ouest.

Il a décidé de prendre en compte dans les études techniques visant à la définition d'un tracé optimal trois demandes émises pendant la concertation publique : la création d'un giratoire prévu sur la RN2 au sud, à la jonction entre l'actuelle RN2 et le futur contournement, afin de maintenir une desserte directe pour les entreprises : le franchissement de la RD511 par un pont pour faciliter l'accès des agriculteurs à leurs terres situées à l'Est de la commune et sécuriser la circulation des bus scolaires ; l'étude d'un éventuel autre franchissement entre les lieux-dits « Le Moulin » et « Luvry » pour limiter les nuisances.

Il n'a, en revanche, pas retenu les objections émises à l'encontre du statut de voie express pour la section A 26 -Sud de Marle, qui exclura les véhicules lents de la nouvelle voie. En effet, le maintien de la RN2 actuelle pour la traversée de la commune leur offrira un itinéraire de substitution.

Face au souhait exprimé par beaucoup des participants concernant la vitesse maximum autorisée, il a indiqué que, lors de l'étude de la géométrie précise du tracé, des limitations de vitesse plus restrictives pourraient être envisagées sur certains secteurs afin de limiter les nuisances et l'impact environnemental de la nouvelle voie.

Parallèlement à ces études de tracé, le maître d'ouvrage engagera l'étude d'impact, afin de préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale, ceci en concertation continue avec les parties prenantes : les communes, les riverains et les exploitants agricoles concernés.

Il a annoncé le calendrier suivant :

-2024-2026 : études techniques, environnementales et socio-économiques, préparatoires à l'enquête publique ;

-2026-2027 : enquête publique devant déboucher sur la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale ;

2027 : préparation des marchés de travaux

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable globale et de celle sur le contournement de Froidmont-Cohartille

Engagements du responsable de projet

Les deux tableaux suivants résument les réponses données par le maître d'ouvrage aux demandes de précisions et aux recommandations exprimées par le garant :

- d'une part dans son bilan de la concertation préalable portant sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (10 janvier-25 mars 2022) ;
- d'autre part dans son 1er rapport annuel (octobre 2023) au titre de la concertation continue décidée sur la demande du maître d'ouvrage par la CNDP (décision du 11 janvier 2023) sur la concertation publique relative au contournement de la commune de Froidmont-Cohartille (5-30 juin 2023).

Le suivi de ces engagements au 11 janvier 2024 figure dans la 3^{ème} colonne de ces tableaux

L'information du public a été continue, tout particulièrement grâce au site rn2.fr, resté ouvert depuis la première concertation publique préalable, et à la publication d'une lettre d'information largement diffusée dans les communes concernées par le projet, sans compter des interventions dans la presse régionale à chaque évolution significative du projet.

Suivi des engagements du M.O.

1) CONCERTATION PUBLIQUE GLOBALE (10 janvier- 25 mars 2022)		SITUATION AU 11/01/25
DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT	RÉPONSES DU M.O.	
- Actualiser les données sur le trafic routier, notamment les P.L.	Une étude de trafic approfondie (P.L. compris) sera lancée afin de modéliser les perspectives d'évolution du trafic sur l'ensemble de l'axe. Les résultats seront communiqués sur le site m2.fr : dans la lettre d'information dédiée à la RN2	Cette étude est en cours
Informez le public de l'évolution du calendrier/des financements	Le M.O. intégrera dans la suite du projet une étude de phasage des opérations successives, chacune avec son calendrier/ son projet de financement étant soumise au comité de pilotage et faisant l'objet d'une concertation publique préalable suivie par un garant jusqu'à l'enquête publique	A chaque étape d'aménagement, par exemple pour les contournements, une concertation publique est organisée. Un garant a été nommé par la CNDP à la demande du M.O. Cela a été le cas pour les contournements de Froidmont-Cohartille et La Capelle. Le volet mobilité du CPER 23-27 a fait l'objet d'un protocole d'accord signé en avril 24 planifiant le financement des opérations prévues sur cette période.
Poursuivre zone par zone avec les habitants l'examen des scénarios d'aménagement les plus adéquats pour contournement des bourgs/passage dans les zones bocagères sensibles	Le M.O. individualisera la concertation à chaque étape et associera la population à travers des ateliers de co-construction pour chaque contournement/pour le passage en zones bocagères	Réponse ci-dessus
Étudier l'alternative d'un tracé permettant de desservir Hirson	Le M.O. n'a pas retenu l'idée d'un tracé nouveau complet mais indique que la réalisation de contournements longs par l'est entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Hepe permettrait, en se connectant au réseau routier départemental, d'améliorer la liaison avec Hirson	Dans le cadre de l'étude des fuseaux longs de La Capelle, un giratoire est prévu sur la RD 1043 pour faciliter l'accès à Hirson.
Répondre aux multiples critiques sur l'état d'entretien de la chaussée de la RN2 dans ce secteur	Le M.O. estime avoir donné en cours de concertation des éléments d'information sur le programme d'entretien mais s'engage à renforcer l'information des habitants sur son déroulement futur	La DIR Nord en charge de l'entretien des routes nationales communique dans la presse locale sur toutes les opérations

Suivi des engagements du M.O.

2) CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHAUTILLE (05-30 juin 2023)	
DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT	RÉPONSES DU M.O.
<p>Inscrire l'information et la participation du public dans le temps long</p>	<p>Le M.O. s'engage à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études sur le site internet m2.fr et par sa lettre d'information sur le projet, qui paraîtra à intervalles réguliers. Elle concernera le calendrier des études et les procédures, l'approfondissement des études techniques et environnementales et de l'étude de trafic, les coûts puis les modalités de financement une fois actés. Elle portera de la même façon sur les opérations suivantes (contournements de La Capelle et de Leon) dès qu'actées par le comité de pilotage réunissant les partenaires du pacte de réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache</p>
<p>Affiner le point de jonction sud du contournement avec la RN2 lors des études de tracé</p>	<p>Le M.O. s'engage à prendre en compte cette demande dans la suite des études techniques pour faciliter la desserte locale et l'accès aux entreprises.</p>
<p>Informer le public sur le marché d'études de trafic récemment lancé</p>	<p>Cette étude comprendra de nouvelles campagnes de comptage. Elle intégrera la réalisation d'un modèle de trafic sous forme de modélisation numérique, portera sur la totalité de la RN2 entre Paris et la Belgique, y compris les zones d'influence européennes et permettra d'estimer le trafic futur avec ou sans les aménagements à 2x2 voies prévus sur la RN2 mais aussi de quantifier les reports éventuels d'itinéraires à longue distance, notamment des autoroutes A1 et A2</p>
<p>Répondre à la mise en question très majoritaire lors des réunions publiques de la formule de la voie express pour la section A26-Marle</p>	<p>Le M.O. retient le fuseau est qui a fait consensus durant la concertation, et s'en tient à la décision ministérielle du 8 novembre 2022, à savoir une 2x2 voies au statut de voie express et une vitesse limite autorisée de 110km/h. Le maintien de la RN2 actuelle pour la traversée de la commune offre un itinéraire de substitution pour les véhicules lents dont les chemins ne seront ainsi pas modifiés et seront sécurisés compte tenu de la basse de trafic. En fonction des résultats de l'étude de la conception géométrique détaillée du contournement, des limitations de vitesse plus restrictives pourraient être envisagées sur certains afin de limiter les nuisances et l'empreinte environnementale de la nouvelle voie.</p>
	<p>Le M.O. a publié en décembre 2023 sa lettre d'information n°4 annonçant le choix du fuseau est long qui faisait consensus et plusieurs modifications issues de la concertation publique, qu'il a intégrées pour la suite des études détaillées sur ce contournement</p>
	<p>Pris en compte dans le cadre des études en cours</p>
	<p>En cours : le MO annonce que ses conclusions seront connues et publiées début 25 et pourront faire l'objet d'une communication</p>
	<p>Étude en cours des itinéraires de substitution sur la section A 26-Marle, qui feront l'objet d'une concertation en 2025</p>

Fiche d'identité du projet de contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées, objet d'une concertation publique (30 septembre -31 octobre 2024) conduite dans le cadre de la concertation continue sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

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, maître d'ouvrage, 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. Reste 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.

Après la concertation globale préalable sur ces 70 kms, et dans le cadre de la concertation continue décidée par la CNDP à son issue, une concertation publique particulière a été conduite sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille. Elle a fait l'objet d'un 1^{er} compte-rendu intermédiaire (23 octobre 2023).

L'étude d'un nouveau contournement, celui de la commune de La Capelle, ainsi que des communes limitrophes de Froidestrées et La Flamengrie, est engagée. Sa première étape sera consacrée au **choix d'un fuseau parmi quatre possibles présentés par le maître d'ouvrage**. Une concertation publique a été conduite à cette fin du 30 septembre au 31 octobre 2024. Elle était primitivement programmée et organisée pour se dérouler du 10 juin au 13 juillet mais a dû être différée à l'automne du fait de la dissolution de l'Assemblée nationale.

Localisation du projet



Objectifs du projet selon le MO :

Renforcer la sécurité des usagers, redonner aux habitants un cadre de vie de qualité en contournant les trois communes, améliorer le confort des déplacements, désenclaver le territoire pour améliorer son attractivité et soutenir l'emploi et l'activité économique. Pour réaliser ces objectifs, **le maître d'ouvrage a proposé à la concertation 4 fuseaux.**

Caractéristiques principales :

Contournement par création d'une 2x2 voies en route non express, avec carrefours à niveau (giratoires) et terre-plein central. La vitesse maximale autorisée sera fixée à 90km/h.

Coût :

Entre 100 et 130 millions d'euros pour le contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie selon le fuseau retenu. Les études et mesures compensatoires (8M.) sont financées sur le contrat de plan Etat-Région 2023-2027 à raison de 3,6M pour chacun, complétés par 0,8 M. du Conseil départemental. Les travaux seront financés dans une contractualisation ultérieure.

Calendrier : concertation publique du 30 septembre au 31 octobre 2024

Les chiffres clés de la participation

La concertation publique a été organisée à travers quatre réunions publiques : une réunion d'ouverture, le 1^{er} octobre à La Capelle, suivie de deux ateliers les 8 et 15 octobre à La Flamengrie et La Capelle, auxquels s'est ajouté un café citoyen le 9 octobre, organisé par le maire de La Capelle dans un cycle régulier de dialogue avec sa population, auquel le maître d'ouvrage a prêté son concours. Ces 4 réunions publiques ont réuni un total de 303 personnes.

4 permanences de terrain du maître d'ouvrage à Froidestrées (10 et 23 octobre), La Flamengrie (17 octobre) et La Capelle (30 octobre), ont permis de rencontrer 87 personnes.

La participation numérique a vu s'exprimer sur le site dédié rn2.fr. 65 personnes, 679 abonnés à Facebook et 85 partages des publications annonçant ces différentes réunions.

341 avis ont été recueillis durant la concertation.

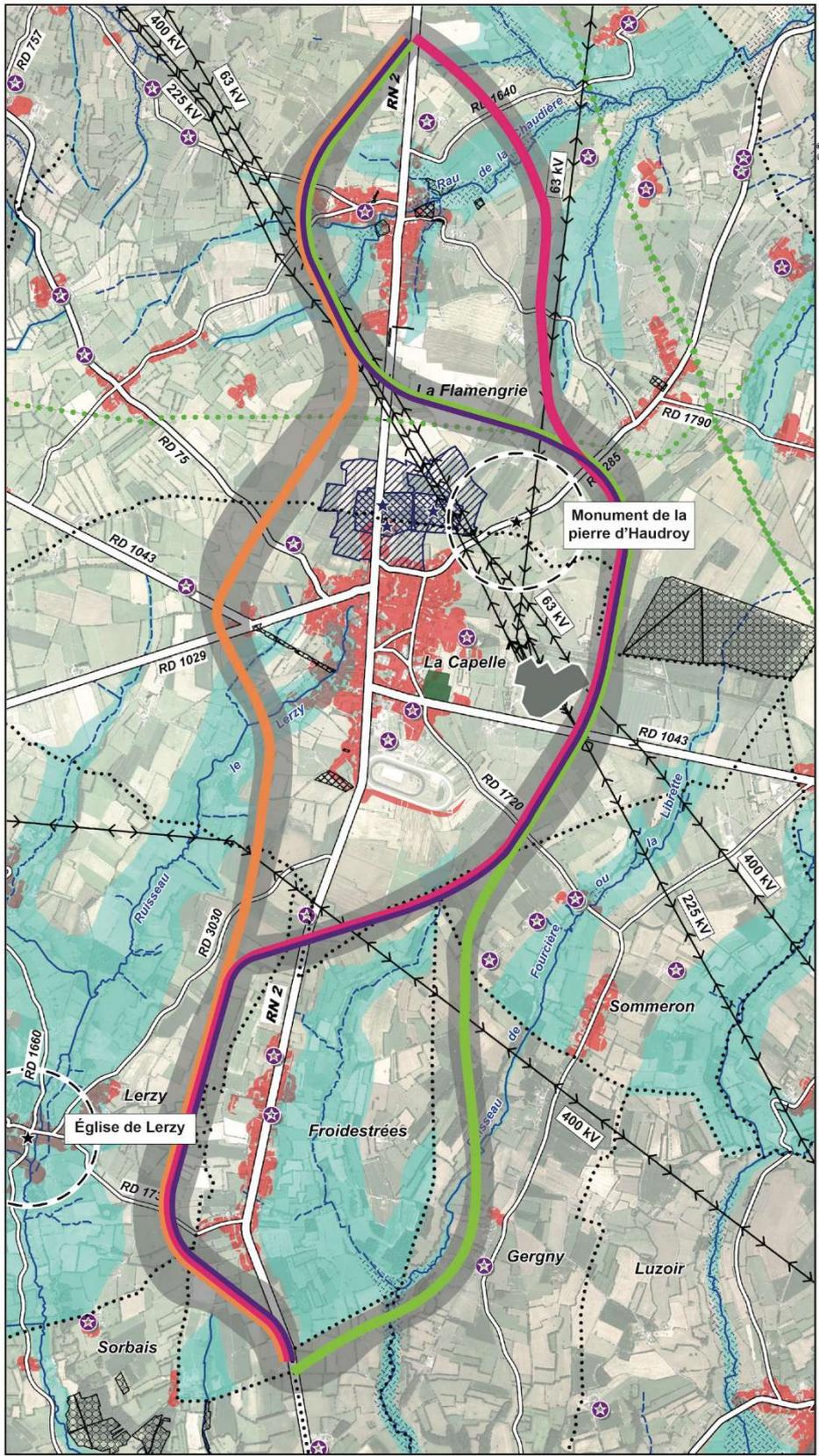
129 personnes se sont exprimées au cours des réunions publiques et 40 pendant les permanences.

Les documents d'expression-papier et numérique- ont recueilli respectivement 67 et 65 avis, en majorité assez, voire très argumentés. 26 expressions ont été émises par courriel.

21 articles de la presse régionale et locale ont été consacrés à la concertation publique.

Le maître d'ouvrage a enfin reçu 7 courriers et 7 délibérations et avis des collectivités, dont une de la chambre d'agriculture.

Les participants à la concertation étaient quasi exclusivement des habitants des communes directement concernés par les 4 fuseaux proposés : La Flamengrie, La Capelle, Froidestrées, Lerzy, Sommeron et Sorbais. 12 autres communes de la communauté de communes de la Thiérache du centre et 11 autres communes des départements de l'Aisne et du Nord ont été représentées par une ou quelques personnes, en grande partie des propriétaires de parcelles agricoles situées dans les fuseaux proposés.



FUSEAUX ET ENJEUX



Sources : © I.N.P.N., © Préfecture Hauts-de-France, © A.R.S. Hauts-de-France, © D.R.E.A.L. Hauts-de-France, © D.R.A.C. Hauts-de-France, © Géorisques, © G.R.T. Gaz, © R.T.E., © I.G.N. Ortho HR, Bd Topo, Scan25

- Fuseau A
- Fuseau B
- Fuseau C
- Fuseau D
- Fuseau potentiel d'un maxi > à 250m de part et d'autre des fuseaux
- Zone d'Activité Économique (ZAE)
- Lerzy** Nom de commune
- Limite communale
- Réseau routier
- Zone d'habitation
- Emplacement réservé
- Espace boisé classé
- ★ Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
- Poste de transformation
- ↔ Ligne électrique (aérien)
- Canalisations de gaz
- ★ Monument inscrit
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Cours d'eau intermittent
- Cours d'eau permanent (et / ou corridors valléens multiformes)
- ★ Captage A.E.P. (alimentation en eau potable)
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Périmètre de protection éloignée de captage
- Zonage du P.P.R.I. (plan de prévention des risques d'inondation)
- Zones à dominante humide

Le déroulement de la concertation continue sur le contournement

L'ambiance générale des réunions

-

Les réunions se sont déroulées dans le calme et avec courtoisie quasi générale.

Les mêmes inquiétudes que dans les étapes précédentes ont été exprimées, concernant l'agriculture, l'élevage et l'environnement.

Un point a attiré particulièrement l'attention : les interventions des participants étaient dans l'ensemble très argumentées et assorties de documents écrits et souvent de cartes précises. Une véritable expertise d'usagers a ainsi été déployée et a apporté des éléments très précis de contexte au maître d'ouvrage, qui ne manqueront pas de lui être utiles, en particulier au titre des contraintes de toutes sortes évoquées et des études détaillées en aval. La formule de l'atelier, volontairement employée deux fois, en accord entre le maître d'ouvrage et le garant, y a beaucoup contribué et montré tout son intérêt pour favoriser la co-construction de solutions locales ponctuelles. Le maître d'ouvrage, par son écoute, a favorisé les échanges les plus concrets. Un certain nombre de personnes qui se disaient hostiles au contournement par une 2X2 voies ont néanmoins participé de façon constructive aux ateliers, à la recherche du fuseau le moins impactant pour l'activité agricole et l'environnement.

Les opposants au contournement complet par une 2x2 voies nouvelle ont été de loin les plus nombreux à intervenir, tout particulièrement des agriculteurs inquiets à l'idée de voir leur outil de travail détérioré dans ce pays de bocage où dominent la production laitière et l'appellation Maroilles. Des particuliers craignent aussi d'être fortement impactés. Cette expression très active faisait contraste avec telle ou telle réunion de la concertation publique de 2022 s'adressant tout particulièrement aux agriculteurs, durant lesquelles ils avaient tardé à s'exprimer.

Inversement, il a fallu attendre le café citoyen pour entendre les habitants de La Capelle s'exprimer plus largement, certains confiant avoir été intimidés par la forte présence et l'expression déterminée des agriculteurs lors de la réunion d'ouverture.

Dans l'ensemble, le contournement de la seule commune de La Capelle n'a pas été mis en question. Se sont prononcés en faveur d'un contournement, notamment pendant le café citoyen et par une expression écrite ou numérique, essentiellement des riverains directs de la RN2 à La Flamengrie, La Capelle et Froidestrées, des commerçants et quelques agriculteurs, mais ils ont le plus souvent subordonné leur avis favorable à une prise en compte concrète des enjeux agricoles et environnementaux.

Un certain nombre de personnes ont estimé que dans une période de difficultés financières, on devrait faire l'économie de tels projets à 2x2 voies et recourir à des aménagements plus simples, notamment en maintenant la 2x1 voie actuelle dans les bourgs, sauf peut-être pour le contournement de La Capelle, et en aménageant tout au plus des voies de dépassement entre les bourgs. Elles ont été rejointes par d'autres, soucieuses de limiter les surfaces artificialisées, dont certaines ont invoqué la loi ZAN.

Un certain nombre d'intervenants sont restés neutres sur le choix des fuseaux.

Les positions des collectivités publiques

Parmi les collectivités locales, quelques-unes ont émis un avis pendant la concertation publique mais la plupart se sont exprimées officiellement après la clôture de celles-ci, laissant leurs concitoyens exprimer leur diversité d'opinions lors des réunions publiques ou des permanences.

Par délibération du 21 octobre, le bureau de la communauté de communes de la Thiérache du centre, qui réunit 68 communes, a réaffirmé son « soutien à l'aménagement à 2x2 voies, projet principal du Pacte Sambre Avesnois Thiérache », et écarté toute alternative passant trop loin de La Capelle. Elle a enfin émis un avis favorable au projet et marqué une préférence pour les fuseaux A et C.

La délibération du 12 octobre du conseil municipal de Lerzy souhaite que le projet tienne compte du risque inondations et coulées de boues, respecte le plan de préservation des haies qui existe depuis 2017, assure la viabilité des exploitations agricoles, dont les superficies restent modestes, et préserve les milieux naturels et le bocage, « assurant ainsi la protection de la population de Lerzy et de son patrimoine naturel reconnu comme le mieux conservé de Thiérache ».

Les autres conseils municipaux se sont exprimés après la concertation publique.

Par délibération du 15 novembre, le conseil municipal de Froidestrées, rappelant que la commune a déjà été victime d'inondations et de coulées de boues reconnues catastrophes naturelles, rejette les passages à l'ouest, qui se feraient sur le bassin versant de la vallée de Froidestrées. Il met en garde contre « le risque de mettre à mal les exploitations dont les superficies restent modestes ». Il rappelle l'intérêt écologique, faunistique et floristique du territoire de la commune. Pour toutes ces raisons, il opte pour le fuseau B.

Dans sa délibération du 25 novembre, le conseil municipal de La Flamengrie, tout en soutenant le projet et en considérant que les 4 fuseaux proposés répondent aux trois objectifs du contournement, « ne désigne pas de fuseau ».

La délibération du 29 novembre du conseil municipal de Sorbais affirme à l'unanimité son soutien à un aménagement à 2x2 voies et reprend à son compte l'argumentation de son voisin de La Capelle, mais il estime que les fuseaux A, C et D ont un impact important sur l'environnement-respect du bocage et de ses haies, inondations et coulées de boues à Lerzy, impact agricole- et opte pour le fuseau B « qui donne la possibilité d'être décalé un peu plus sur l'est ».

Le conseil municipal de La Capelle a pris le 16 décembre une délibération réaffirmant son soutien à un aménagement à 2x2 voies, objet principal du Pacte Sambre Avesnois Thiérache, déjà exprimé par délibération du 7 mars 2022.

Il considère que les 4 fuseaux proposés répondent aux trois objectifs du projet (sécurité des déplacements, amélioration du cadre de vie et desserte locale effective). Il rejette tout passage trop loin de la commune, à l'est comme à l'ouest, qui ne détournerait pas assez le trafic et ne desservirait pas le territoire. « Ce ne serait pas un contournement mais un détournement, voire un nouvel axe parallèle à l'actuelle RN2 ». Ne niant pas que tous les fuseaux auront des conséquences sur le cadre de vie des habitants, l'activité agricole et l'environnement, il souhaite « que les futures études d'impacts soient les plus fines possible et exhaustives au-delà même des minima réglementaires ». Il « propose de retenir le fuseau A ».

Le maire de Barzy-en-Thiérache a par ailleurs envoyé un courrier indiquant sa préférence pour le fuseau A afin de désenclaver l'ancien canton de Le Nouvion-en-Thiérache.

La chambre d'agriculture de l'Aisne a adopté le 22 novembre une « motion sur l'impact aux activités agricoles du projet de mise à 2x2 voies entre Laon et Avesnes -sur-Helpe ».

« Elle s'inquiète de la non-évaluation de l'impact de chaque fuseau sur l'agriculture : nombre d'exploitations impactées, niveau de morcellement du parcellaire. Elle dénonce que pour chaque fuseau l'emprise estimée pour le contournement est hors compensations environnementales, qui ne sont pas encore définies à ce stade des études ».

« Elle dénonce que l'agriculture reste finalement uniquement appréciable de manière sous-entendue à la consommation d'espaces ».

« Elle s'inquiète de l'absence d'évaluation préalable des surfaces de compensation environnementale pouvant mettre en contribution les espaces agricoles du territoire et accroître par voie de conséquence la consommation d'espaces agricoles (...) et demande la réévaluation des critères pour chaque fuseau avec la prise en compte des activités agricoles sous toutes ses composantes ».

Elle demande en outre de « réaliser sans délai l'étude préalable agricole, de définir des mesures de compensations agricoles, de constituer des réserves foncières pour faire face à la consommation de foncier agricole, de mettre en place sans délai une commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier et d'éviter la consommation d'espaces agricoles par la consommation environnementale en privilégiant une compensation environnementale fonctionnelle et non surfacique ».

L'AOP Maroilles en Thiérache

Son président, par lettre du 10 décembre à la sous-préfète de Vervins, a souhaité rappeler que « l'identité AOP repose sur une part minimum de pâturage obligatoire ainsi que sur la présence de 90 mètres linéaires de haie par hectare sur l'ensemble des surfaces fourragères de l'exploitation ».

N.B. L'Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins a envoyé, le 5 décembre, soit près de 5 semaines après la clôture de la concertation publique, ce qui ne permettait pas au garant de la prendre en compte dans son bilan, une contribution détaillée sur les fuseaux présentés à la concertation avec des propositions d'adaptation. Elle sera néanmoins utile au maître d'ouvrage dans son travail d'analyse des difficultés et inquiétudes exprimées durant toute la concertation par une part importante des agriculteurs sur les axes et points de passage des différents fuseaux proposés.

Le déroulement des réunions

La réunion de lancement à La Capelle (1^{er} octobre)

D'une durée de 2h30, elle a accueilli 160 personnes habitant principalement à La Capelle et aux deux extrémités des fuseaux proposés : La Flamengrie au nord, Sorbais, Lerzy, Sommeron et Gergny au sud. Le président du conseil départemental, un vice-président du conseil régional et le maire de La Capelle étaient présents. Après la présentation du projet par l'équipe de la DREAL, une quinzaine de personnes ont pris la parole pour exprimer une opinion ou poser des questions complémentaires (1h30 de questions-réponses).

La plupart des opposants rejettent le principe même d'un tracé neuf, craignant principalement, les agriculteurs pour leurs exploitations et les autres d'être riverains du futur contournement. Les uns souhaitent qu'on s'en tienne à des aménagements sur place et les autres que les fuseaux soient les plus éloignés possibles à l'est ou à l'ouest. Seul élu à intervenir dans les échanges, le maire de Lerzy

se déclare défavorable au passage du contournement dans sa commune (coulées de boues, territoire non remembré, préservation des haies et de l'activité agricole).

Les riverains actuels de la RN2, y compris les habitants du centre de La Capelle, a priori premiers bénéficiaires d'un contournement, et les usagers de la RN2, s'ils sont présents dans la salle, ne s'expriment pas ou n'osent pas le faire dans ce contexte d'opposition préalable. L'un d'entre eux écrira : « cette réunion a été monopolisée par les agriculteurs hostiles au projet de contournement. Aucune empathie pour les Capellois qui voient passer devant leurs fenêtres plus de 10000 véhicules par jour, sur l'axe nord-sud mais aussi sur l'axe est-ouest à quelques mètres de leur habitation ».

De fait, la sécurisation des déplacements, tout comme l'amélioration du cadre de vie dans les bourgs, ne sont pas vraiment abordées. Seule la question de savoir si l'on peut détourner le trafic de poids lourds vers les autoroutes est posée.

Les interventions portent prioritairement sur le risque de trop forts impacts des fuseaux proposés sur l'activité agricole et l'environnement : destruction du parcellaire agricole, des haies, absence de garantie de développement de nouvelles entreprises et inversement risque de fuite des activités exercées le long de la RN2, maigreur du gain de temps, coût du projet, qualifié par certains d'inutile, et préférence pour de nouvelles zones de dépassement entre les bourgs. L'interdiction de la circulation des poids lourds est présentée comme un préalable. Un des premiers intervenants, agriculteur, après avoir rappelé que les agriculteurs sont en Thiérache les premiers acteurs économiques et les premiers investisseurs du territoire, résume ainsi l'avis de beaucoup d'entre eux : « ce projet va dévorer plus de 25 ha de terres nourricières, exploser des parcelles, ravager une biodiversité bocagère unique ».

D'autres motifs de rejet sont exprimés : les problèmes hydrauliques, les inondations et les coulées de boues ; les mises en impasse de certaines voies et leurs conséquences, la proximité des fuseaux avec des habitats ruraux actuellement au calme, d'où la demande de certains d'un écartement maximal des fuseaux, « là où il y a le moins de villages ».

L'atelier de La Flamengrie (8 octobre)

D'une durée de près de trois heures, il a accueilli 80 personnes réparties en tables de 6 à 10 personnes, dont 60% d'habitants de la commune, une dizaine venue de La Capelle et quelques autres du sud du projet.

Après une présentation de celui-ci par la DREAL, les participants ont été invités à formuler une comparaison avantages/inconvénients des quatre fuseaux à l'aune de 5 thèmes : conditions de déplacement, cadre de vie, agriculture et élevage, environnement naturel, commerce et autres activités économiques.

Les restitutions ont fait ressortir de nombreuses inquiétudes sur les impacts des fuseaux, des demandes de rapprochement des fuseaux de la RN2 existante, quelques accords sur la réalisation du projet et des préférences pour tel ou tel fuseau en fonction des critères d'appréciation proposés.

Une table composée d'habitants de La Flamengrie, dont le maire, s'est déclarée favorable au fuseau C, contournant la commune par l'est.

Les inquiétudes exprimées quant aux impacts du projet portaient, en matière de déplacements, sur les mises en impasse et les rétablissements d'accès, pour l'environnement sur les problèmes hydrauliques, le risque inondation, le traitement des zones humides, le maintien des haies et la circulation de la faune, pour les agriculteurs sur la coupure des exploitations, la perte d'activité, les allongements de parcours, pour le cadre de vie, enfin, sur la préservation des habitations et de leur valeur.

Des propositions reconventionnelles ont été faites, notamment la réalisation dans un premier temps du seul contournement de La Capelle par le fuseau D, qui serait favorable aux commerces.

L'atelier de La Capelle (15 octobre)

D'une durée de 2h30, il a réuni un moins grand nombre de personnes (35) autour de tables, sans doute parce que la réunion d'ouverture avait eu lieu dans la commune deux semaines auparavant, même si la formule de l'atelier est très différente et plus concrète. Néanmoins, après la présentation du dossier, le travail sur table organisé selon le même schéma que lors du précédent atelier, a duré 1h20 et fourni son lot de questions et de prises de position mais aussi de confirmations. Si les inquiétudes pour l'activité agricole, l'environnement et le cadre de vie des futurs riverains ont été réitérées, un consensus s'est dégagé sur la nécessité de réaliser le contournement de La Capelle. Les participants ont travaillé sans réticence sur la comparaison des fuseaux. Dès lors, des propositions alternatives ont été exprimées, en particulier :

- contourner uniquement La Capelle « par l'est, en route bidirectionnelle »

- créer un fuseau alternatif comportant une 2x2 voies au sud de Froidestrées, traversant la commune sur l'actuelle RN2 à 2x1 voie, en limitant la vitesse par des feux et un radar, suivi d'un nouveau tronçon à 2x2 voies entre la sortie nord de la commune et le sud de La Capelle, contournant celle-ci par l'ouest au plus près, et accompagné à l'est, par la création d'une connexion avec la RD 1043, le tout permettant d'éviter le flux est-ouest, enfin, la traversée de La Flamengrie sur l'actuelle RN2.

En effet, une grande partie des habitants du secteur souhaitent « sortir » le trafic est-ouest du centre-ville. Dans cette approche, le fuseau B, à l'est, permettrait de desservir l'hippodrome et la liaison avec Hirson à condition que soit repris le projet de contournement abandonné il y a des années.

Enfin, une discussion s'est développée concernant les commerces et les autres activités économiques, les uns pensant que le contournement condamnerait les commerces des bourgs déviés, d'autres -dont des commerçants de La Capelle- indiquant qu'ils travaillaient majoritairement avec une clientèle locale et qu'un contournement accompagné de mesures adaptées (signalétique...) pourrait avoir des effets positifs et permettre la réappropriation du centre-ville.

Le café citoyen à La Capelle (9 octobre)

Cette formule d'échanges directs avec le public, animée par le maire, existait avant la concertation. Celui-ci ayant proposé de consacrer une soirée au projet de contournement, il avait été estimé que cela permettrait sans doute d'entendre de façon détaillée la population du centre-ville, ses acteurs économiques et tout particulièrement les commerçants. Cette décision s'est révélée d'autant plus opportune que les habitants de la commune ne s'étaient pas ou peu exprimés lors de la séance d'ouverture. 24 personnes, principalement de La Capelle mais aussi de Lerzy, ces derniers opposés au passage du contournement dans leur commune, ont participé pendant 1h30 selon le même enchaînement que pour les réunions classiques : accueil, du maire, courte présentation du projet par la DREAL puis interventions et échanges.

Des habitants de Lerzy sont venus expliquer qu'ils n'avaient pas été consultés assez tôt sur un contournement de leur commune, qu'ils s'opposent aux fuseaux longs et souhaitent qu'on s'en tienne au contournement de La Capelle sans aménagement nouveau au sud. Ils considèrent que « le projet serait une catastrophe pour l'agriculture à Lerzy ».

Des habitants de La Capelle s'interrogent, eux, sur les perspectives d'aménagement du centre-ville en rapport avec le contournement, qu'ils estiment favorable aux déplacements, au développement économique et au désenclavement de la Thiérache. Ils ne craignent pas un impact négatif sur les commerces, le maire confirmant cette dernière analyse après un travail effectué notamment avec les restaurateurs.

D'autres habitants de la commune considèrent que le contournement favorisera une meilleure sécurité routière, mais des restrictions à la circulation des poids lourds sont vues comme un préalable pour y parvenir. La question de leur report étant ainsi posée, ils se demandent comment le contournement se branchera sur les RD 1043 et 1029 dans la ville et si l'amorce existante d'un barreau reliant les deux n'offrirait pas une solution.

Quant aux impacts du projet, des inquiétudes pour l'activité agricole se sont là aussi exprimées. Des informations complémentaires sont demandées sur les exploitations impactées, les besoins en foncier, les remembrements et les réserves foncières réalisées par la SAFER.

Une réflexion est enfin faite par des intervenants : « on a du mal à voir où passent les fuseaux », il faudrait plus de précisions pour contribuer au choix.

Les permanences (en mairie, de 10h à 15h)

La première, à Froidestrées le 10 octobre, a vu passer une trentaine de personnes. Des riverains désirant éloigner les nuisances et des agriculteurs opposés au projet sont restés une partie de la journée pour discuter avec le maître d'ouvrage et entre eux.

Quelques discussions plus vives, y compris entre agriculteurs, ont eu lieu « entre les pour et les contre ». Le maire, qui s'est dit favorable au projet, a été interpellé par des agriculteurs. Les personnes présentes ont exprimé des positions très diverses et contradictoires sur les fuseaux.

A titre d'exemples : le fuseau B favoriserait la desserte d'Hirson et préserverait mieux les espèces protégées. Le fuseau C passant sur les hauteurs, serait le plus pertinent, le fuseau A est le moins cher, les fuseaux A et C sont préférables au titre du coût comme des impacts, moindres. Le projet va couper une ferme et ruiner des vies de travail. Or les cartes ne le montrent pas. Les tracés ouest positionneraient des habitations entre le contournement et la RN2 existante à Lerzy, où par ailleurs les terrains, drainés, et les haies, centenaires, évitent inondations et coulées de boue., Or les tracés ouest passeraient à travers les parcelles. A l'inverse, un militaire de Laon qui utilise régulièrement la RN2 pour son travail est favorable au projet d'aménagement pour des raisons de sécurité et de gain de temps.

Un consensus se dégage néanmoins entre les agriculteurs de la commune présents sur la nécessité du contournement de La Capelle, en raison de la circulation des poids lourds, et sur la jonction est-ouest, indispensable.

Jugeant le contournement de leur commune inutile, ils accepteraient toutefois des aménagements entre bourgs, même s'ils auront un impact foncier sur les agriculteurs et rendront inévitable l'expropriation de maisons riveraines.

Un fuseau ouest à Froidestrées et Lerzy est jugé radicalement impossible car il couperait en deux de nombreuses fermes non identifiées sur les cartes.

Une remarque porteuse de toutes les inquiétudes est régulièrement entendue : « on a du mal à voir où passent les fuseaux ».

La seconde permanence, à La Flamengrie le 17 octobre, a reçu une douzaine de personnes, en particulier des agriculteurs venus dialoguer avec la DREAL. Le maire, présent, indique qu'il est favorable au projet et en délibérera avec le conseil municipal.

Un agriculteur retraité, qui habite à proximité du fuseau est, se dit favorable aux contournements pour développer la Thiérache via le Pacte. L'habitat dispersé et le long de la RN2, y compris entre les bourgs, rend en effet difficile l'aménagement sur place. Un autre ne propose d'aménagements qu'entre les bourgs. Un troisième, propriétaire exploitant entre La Capelle et La Flamengrie à l'est de la RN2, est prêt à bouger, s'il est impacté, dans le cadre d'un AFAFE.

Des agriculteurs, estiment qu'un fuseau alternatif entièrement à l'est, optimisé selon la position des fermes, serait finalement acceptable. Il pourrait passer à l'est de Froidestrées avec un retour plus rapide sur la RN2 au sud, puis à l'est de La Capelle et de La Flamengrie, et enfin revenir sur la RN2 au nord.

Un éleveur de La Flamengrie estime que le fuseau A peut permettre de se délester du trafic poids lourds le plus pénalisant, celui qui va d'ouest en est, obligé de traverser La Capelle, comme celui qui se dirige ensuite vers le nord comme vers le sud. En revanche, dans le sens inverse, de l'est vers l'ouest, le trafic

peut aller vers le nord en passant par Maubeuge et vers le sud par Vervins, évitant ainsi la traversée de La Capelle. Dans ces conditions, un giratoire en plus, au nord ou au sud de La Capelle, sur le fuseau A, permettrait de réaliser le quart de cercle manquant pour gérer le trafic est-ouest.

Au cours de cette permanence aussi, des personnes disent avoir du mal à voir où passent les fuseaux.

La troisième permanence, à Froidestrées le 23 octobre, a vu passer 12 personnes.

Le maire de Sorbais, présent, indique que 3 agriculteurs de sa commune seront impactés par le projet, qu'il est favorable à celui-ci et fera délibérer son conseil municipal. Un retraité agricole, important propriétaire foncier à Froidestrées, souhaite qu'on favorise un axe vers Hirson, qui permettrait un meilleur transit nord-sud entre Avesnes et Vervins et qui contournerait en une fois tous les villages entre les deux villes, pour lui une solution plus logique et économe en fin de compte.

Plusieurs personnes se sont prononcées en faveur du projet sans indiquer de fuseau.

Des agriculteurs de Froidestrées réitèrent leurs propos tenus lors de la première permanence dans leur commune : nécessité du contournement de La Capelle, contournement non justifié de leur commune mais acceptation d'aménagements entre bourgs malgré un certain impact foncier et l'expropriation inévitable d'habitations riveraines.

La quatrième permanence, à La Capelle le 30 octobre, en fin de concertation, a accueilli 33 personnes. Un certain nombre d'agriculteurs, essentiellement venus du secteur de Froidestrées, ont invité un conseiller départemental et des élus de la chambre d'agriculture à visiter des élevages bovins menacés par le projet et à les entendre exprimer au maître d'ouvrage leurs revendications sur le projet.

Un agriculteur à l'origine d'une pétition contre le passage à Froidestrées s'exprime en fin d'après-midi au nom des agriculteurs présents. Il rappelle qu'ils sont restés calmes et mesurés pendant la concertation et ont cherché à trouver une solution d'aménagement qui préserve l'outil de travail des éleveurs de Thiérache, espérant que le maître d'ouvrage saura modifier son projet. Il indique que, s'ils ne sont pas entendus, ils seront plus virulents et chercheront à bloquer le projet par tous les moyens.

Les arguments exprimés

Les contributions ont principalement porté sur le parti d'aménagement du contournement à 2x2 voies retenu et ses alternatives et fortement opposé ses adversaires et ses partisans.

Le choix préférentiel d'un fuseau ou l'association de plusieurs, mais aussi les propositions d'évolution de tel ou tel fuseau exprimées commune par commune, ont donné lieu à des avis extrêmement divers, mais aucune option n'a fait l'objet d'un consensus.

A-) Le refus du parti d'aménagement à 2x2 voies et les propositions d'alternatives

Un grand nombre d'intervenants ont exprimé dès la réunion d'ouverture et tout au long des réunions publiques leur refus de l'aménagement intégral à 2x2 voies retenu par le maître d'ouvrage, en raison de ses impacts jugés trop importants sur l'activité agricole et l'environnement.

La crainte émise avec le plus de force concerne l'atteinte, jugée par beaucoup catastrophique, à l'activité agricole et à l'intégrité des exploitations, en particulier à Froidestrées si l'on passe par l'ouest car les fuseaux correspondants conduiraient à faire éclater de nombreuses exploitations, dont certaines ont été reprises par des jeunes agriculteurs qui se sont lourdement endettés. Des cours de ferme seraient

traversées, le parcellaire divisé, les trajets rallongés pour se déplacer au sein de l'exploitation, des haies très anciennes et des réseaux de drainage détruits. « Laissez les agriculteurs travailler, ce sont eux qui font vivre la Thiérache et qui façonnent le paysage » écrit l'un d'eux.

L'un d'entre eux, exploitant dans le secteur de Froidestrées, résume le sentiment de beaucoup de ses confrères : « ce projet permettrait de gagner 2 minutes de route sur ce tronçon La Flamengrie-Froidestrées. Tant de dégâts économiques, écologiques, etc...pour si peu. Il va dévorer plus de 25 ha de terres nourricières, exploser des parcelles, ravager une biodiversité bocagère unique. Il va nous coûter au moins 120 millions d'euros, un chiffre sûrement multiplié par deux ».

Le nécessaire respect des zones humides, des secteurs sujets à des inondation et des coulées de boue, des continuités écologiques, de la faune et de la flore a été fréquemment invoqué pour justifier ce refus.

Le souci des agriculteurs et celui de l'environnement se rejoignent chez beaucoup : « Le bocage thiérachien est riche de sa terre, de son eau et de ses paysages. Le balafrer serait une insulte faite à la nature, un crève-cœur pour beaucoup de ses habitants amoureux de leur bocage et un réel gâchis de très bonnes terres agricoles ».

Un habitant écrit : « je suis contre la totalité des fuseaux proposés. Quand on voit le document tableau de synthèse, la majeure partie des cases sont rouges ou oranges, dont les impacts environnementaux qui sont aujourd'hui un sujet très important ».

Un autre précise : « distance rallongée, gain de temps négligeable, vitesse limitée à 90 km/h, manque de fluidité par la présence des giratoires. Pour résumer, un gâchis environnemental pour une 2x2 voies au rabais. (...) Si la mise à 2x2 voies n'est profitable qu'aux gens de passage et dégrade les conditions de circulation des riverains, aucun intérêt ».

Le contournement de Froidestrées risquerait de ne faire que déplacer les nuisances des riverains actuels, qui pourraient dans certains cas voir la route qui passait juste devant chez eux passer juste derrière. Les personnes qui se sont éloignées un peu du bourg pour vivre à la campagne ne veulent pas être rejointes par le contournement.

Les mises en impasse sont jugées trop nombreuses pour l'accès aux hameaux, les cars scolaires ou l'accès aux entreprises, ainsi que pour les déplacements pédestres ou à vélo.

Quelques commerçants de La Capelle et un commerce qui doit ouvrir prochainement à La Flamengrie disent qu'ils seront sacrifiés et les centre-bourgs désertifiés.

Plusieurs intervenants ont rappelé que la concertation de 2022 portait uniquement sur le contournement de La Capelle. Le maître d'ouvrage a répondu que c'était pour répondre aux demandes d'habitants des trois communes, et non à son initiative, que le contournement global des 3 communes avait été ajouté à la suite de cette concertation publique préalable.

D'autres avaient retenu que lors de cette même concertation il avait été dit par un élu régional que la traversée de la Thiérache ne se ferait pas totalement à 2x2 voies mais avec des crèneaux de dépassement entre les villages.

Un certain nombre de participants ont souligné qu'à leur sens ce projet était dépassé compte tenu du changement climatique, que l'investissement n'était pas justifié compte tenu de son coût dans une période de fort déficit des finances publiques, que le gain de temps serait très faible, que le traitement du flux est-ouest n'étant pas prévu en même temps, on ne réglerait pas les problèmes de ces flux croisés à La Capelle en particulier nourris par les poids lourds, que l'augmentation des nuisances dues au bruit, à la vitesse et à une pollution supplémentaire serait nocive, qu'enfin il serait difficile, voire impossible de trouver assez de compensations foncières.

Ceci a amené certains à proposer différentes alternatives :

-abandonner le projet et obliger les poids lourds en transit entre Paris et la Belgique à prendre les autoroutes.

-ne faire que le contournement de La Capelle et pour beaucoup à seulement 2x1 voie et en traitant simultanément les flux est-ouest par la réalisation du quart de cercle routier manquant pour relier les RD 1043 et 1029.

- ne pas contourner La Capelle mais « prolonger la RD 1043 en ligne droite. Ce serait un allègement très important de la circulation en centre-ville ».

-aménager l'actuelle RN2 sur place avec seulement des créneaux de dépassement plus nombreux qu'aujourd'hui entre les communes et, dans la traversée de Froidestrées, prendre des mesures de limitation de vitesse (radars ou feux).

- passer nettement plus au large, là où il y a moins d'agglomérations à traverser, par Vervins-Hirson-Fourmies-Avesnes, en passant entre La Capelle et Hirson, par Guise et Marle tout à l'ouest sur les plateaux afin d'éviter inondations et coulées de boue, ou encore par des routes départementales reclassées en routes nationales.

B-) Les expressions en faveur du projet

En tout premier lieu, pour ses défenseurs, la baisse de la circulation en centre-ville abaisserait le bruit, la pollution, les vitesses excessives, le nombre important de poids lourds bruyants (claquement des bennes, tremblement des maisons proches) et rendrait enfin aux riverains une qualité de vie en même temps qu'elle elle protégerait mieux les piétons et deux-roues.

La diminution des ralentissements et encombrements à hauteur du nœud routier de La Capelle, où se croisent les flux nord -sud et est-ouest, se ferait au bénéfice tant des riverains que de la population qui fait des trajets départementaux et régionaux, dont les acteurs économiques.

La réalisation du projet permettrait sur la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe une circulation plus sûre et confortable et relancerait l'attractivité pour les entreprises, les commerçants et les artisans, sans parler du tourisme, très développé déjà. Elle favoriserait le maintien des jeunes en Thiérache, territoire qui pâtit du vieillissement de la population.

Pour un certain nombre de participants, il faut « réaliser enfin ce projet attendu depuis si longtemps ».

Le consensus assez général constaté sur le contournement de la commune de La Capelle est toutefois accompagné le plus souvent de l'affirmation de la nécessité absolue de traiter les flux est-ouest, qui tronçonnent la ville.

Si les commerçants et artisans de La Capelle font part d'une certaine inquiétude sur les effets du contournement, les réflexions engagées par la commune dans le cadre du projet « petite ville de demain », évoquées par le maire durant le café citoyen et qui ont pour objet de préparer le contournement, mais aussi une enquête de rue (rue du Général de Gaulle), ont fait apparaître que la majorité d'entre eux dépendent peu ou pas de la clientèle de passage et considèrent que le contournement améliorera significativement leur qualité de vie, notamment en les préservant des nuisances des poids lourds.

L'équipe du CFA de La Capelle considère aussi que ce projet permettra de « gagner en mobilité et potentiellement de former davantage d'élèves ». L'établissement lui-même, comme les établissements scolaires de la commune, gagneront ainsi en attractivité.

C-) Les avis sur les fuseaux

La comparaison entre fuseaux entiers

Aucun fuseau entier ne s'est dégagé des propos tenus pendant la concertation publique. En revanche, un certain nombre d'intervenants ont proposé l'association de portions de plusieurs fuseaux présentés à la concertation.

1-) Le fuseau A :

Les arguments en sa faveur

-Il est moins cher, car il est le plus direct et le plus rapide et exige un moins grand nombre de giratoires, qui rebutent les routiers. Il est en outre le plus simple à réaliser car il ne coupe pas deux fois la RN2. Il consommera moins d'espace et son impact humain sera plus réduit car la densité de population est moindre à l'ouest de la RN2.

-selon un intervenant, il est le plus efficace pour reporter le trafic des poids lourds, y compris en est-ouest : « le trafic des poids lourds en provenance de Hirson en direction du nord passe par Maubeuge et celui du sud passe par Vervins ; ces poids lourds ne passent pas par La Capelle exceptés ceux en cabotage se dirigeant vers l'ouest ».

-il favorise l'accès à la RN2 des activités économiques, denses, situées à l'ouest.

-il récupère le trafic routier en provenance de St Quentin et de ses capacités hospitalières ainsi que celui de Cambrai et s'éloigne des fortes contraintes existant à l'est de La Capelle (lignes à haute tension, poste électrique, Pierre d'Haudroy).

-il évite la zone de passage des autres fuseaux, très riches en faune, flore et paysages boisés.

-plusieurs intervenants pensent qu'il serait intéressant d'éviter la traversée de La Capelle par un certain nombre de véhicules allant dans le sens est-ouest, en aménageant la rue du 8 mai 1945 pour traiter ces flux. Dans le même esprit, d'autres proposent d'établir une connexion avec la RD 1043 à l'est en contournant l'hippodrome.

Les oppositions :

-d'autres participants rejettent ce fuseau, particulièrement à Froidestrées : le passage à l'ouest a des impacts trop négatifs sur le foncier agricole ou le cadre de vie, entraîne de trop nombreuses mises en impasse et les vents dominants répercutent le bruit dans les villages.

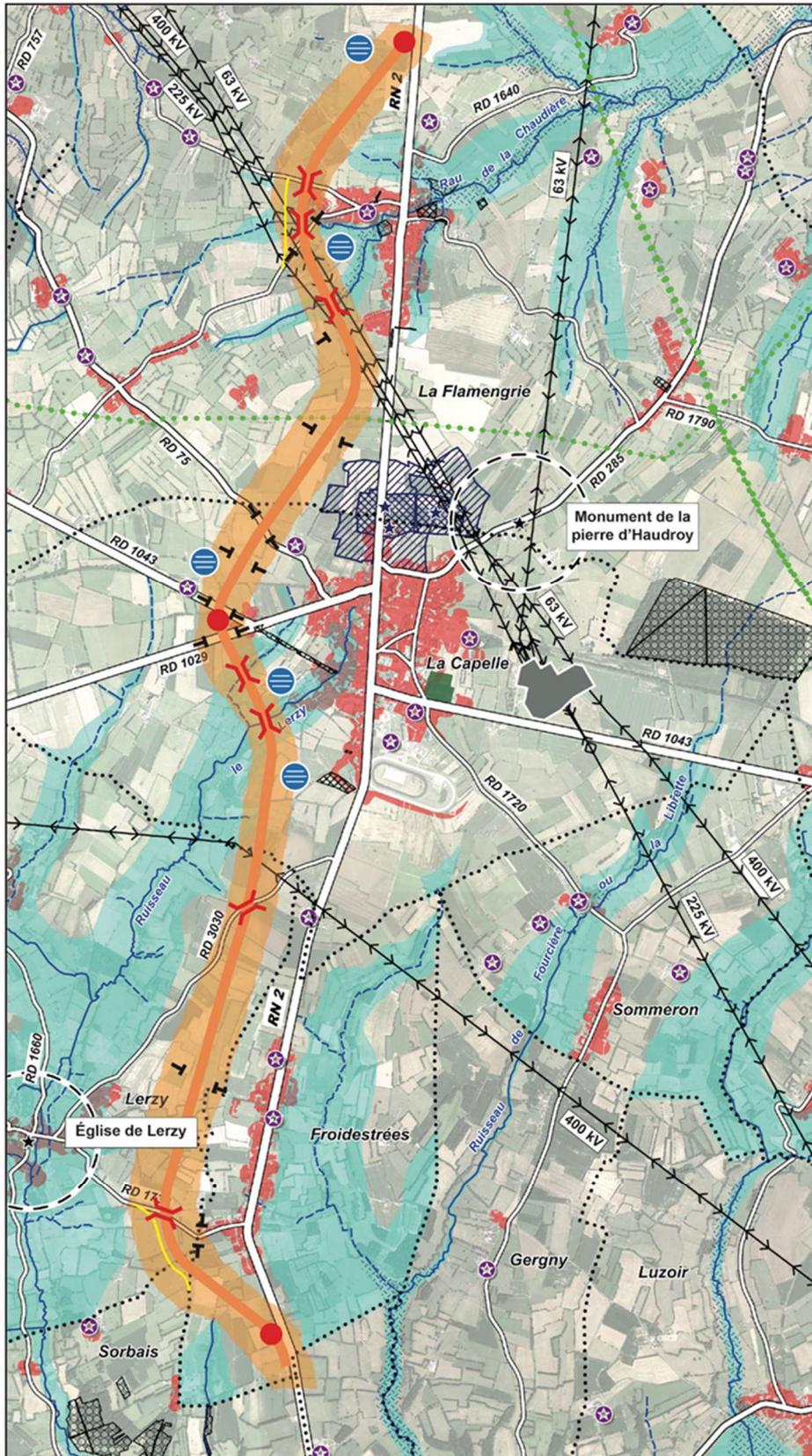
Les propositions d'évolutions :

-Ne faire que la partie La Capelle-La Flamengrie « en mettant un rond-point à l'approche de La Capelle pour se raccorder à la RD 1043 vers Hirson ».

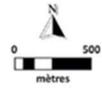
-Ajouter un rond-point à l'entrée de La Capelle du côté de La Flamengrie pour « prendre le trafic de la RD 285 ».

-Ne pas mettre en impasse la RD75, pour ne pas pénaliser les habitants de Fontenelle et Le Chevalet.

-Pour récupérer le trafic en provenance de Charleville, prolonger la RD 1043 en direction du rond-point RD 1043-RD1029



FUSEAU A



Sources : © I.N.P.N., © Préfecture Hauts-de-France,
 © A.R.S. Hauts-de-France, © D.R.E.A.L. Hauts-de-France,
 © D.R.A.C. Hauts-de-France, © Géorisques, © G.R.Y. Gaz,
 © R.T.E., © I.G.N. Ortho HR, BD Topo, Scan25

- Fuseau A
- Fuseau potentiel d'un maxi > à 250m de part et d'autre de la variante
- Giratoire
- Ouvrage (pont, viaduc, ...)
- Bassin d'assainissement
- Mise en impasse
- Raccordement
- Zone d'Activité Économique (ZAE)
- Lersy Nom de commune
- Limite communale
- Réseau routier
- Zone d'habitation
- Emplacement réservé
- Espace boisé classé
- Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
- Poste de transformation
- Ligne électrique (aérien)
- Canalisation de gaz
- Monument inscrit
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Cours d'eau intermittent
- Cours d'eau permanent (et / ou corridors valléens multitrames)
- Captage A.E.P. (alimentation en eau potable)
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Périmètre de protection éloignée de captage
- Zonage du P.P.R.I. (plan de prévention des risques d'inondation)
- Zones à dominante humide

3-) Le fuseau B

Les arguments en sa faveur

-il ne coupe pas deux fois la RN2, s'éloigne des lignes à haute tension et du monument de la pierre d'Haudroy, et évite la zone des autres fuseaux, très riches en faune, flore et paysages boisés.

-pour certains, opposés dans l'ensemble aux contournements, il est celui qui impacterait le moins l'élevage laitier en Thiérache, même s'il n'empêcherait pas « un impact écologique et environnemental d'une violence inouïe ».

-à La Capelle, il draine la circulation qui vient d'Hirson et les ronds-points sont favorables au commerce.

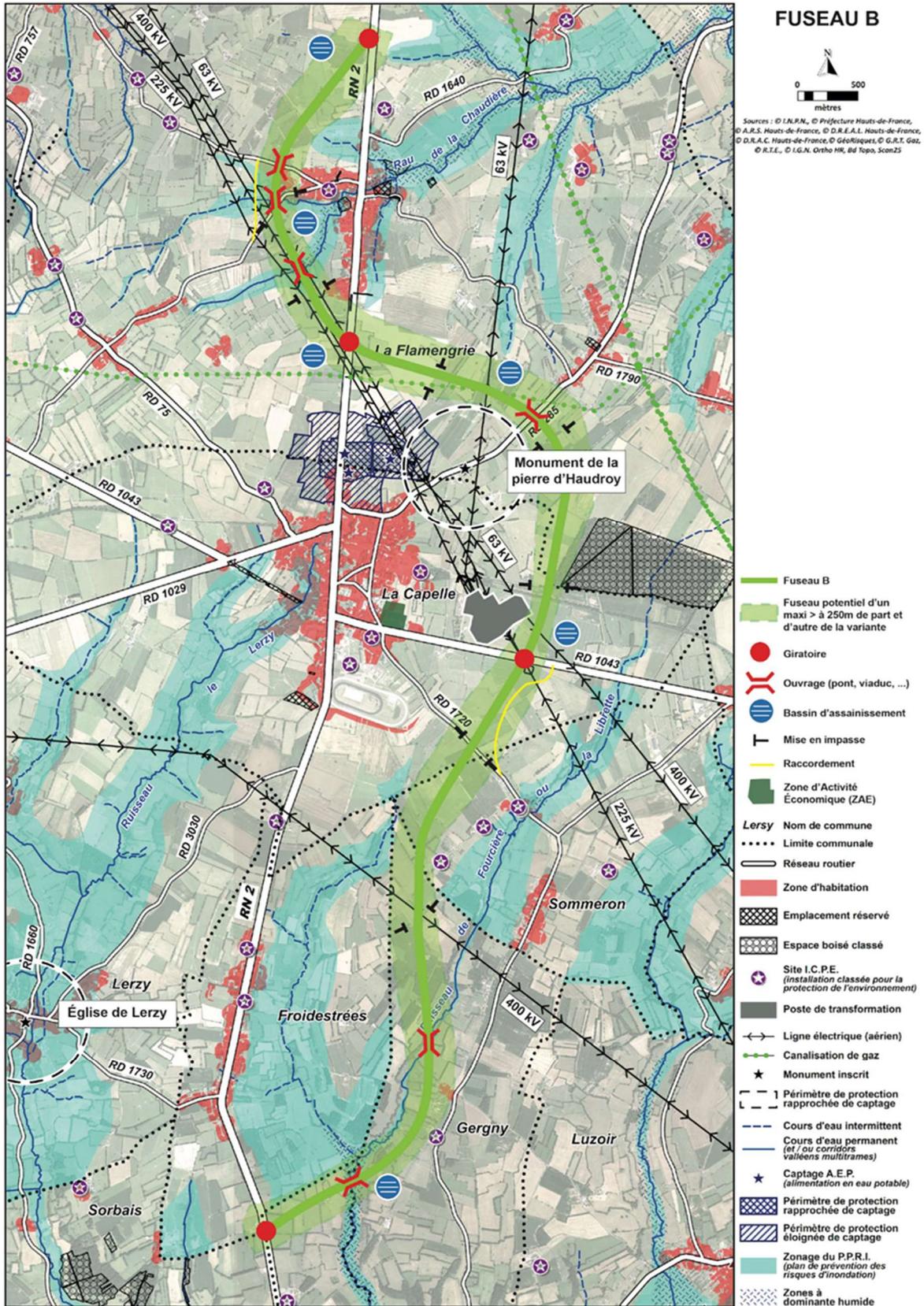
Les oppositions

-dans le secteur de Froidestrées, ces oppositions sont vives : « on propose un fuseau B qui passe dans une vallée où l'eau coule régulièrement (on est dans une région humide avec de l'argile) » ou « un terrain argileux qui fait que quand il pleut, l'eau ne s'infiltré pas mais ruisselle (regardez le PPRI de Froidestrées et non celui de Gergny, qui n'est pas à jour), d'autant plus qu'il y a de fortes pentes, des brouillards fréquents et, même si c'est plus rare, des précipitations telle que la neige ou le verglas ».

- « ce serait scandaleux d'aller faire un contournement aussi loin de la RN2 qui embêterait des habitants de Sommeron et de Gergny, qui gaspillerait plus de terre, qui détruirait la vallée de la Fourcière, qui serait en zone humide, qui serait plus cher. (...) Je constate que le tracé B passe dans une zone escarpée et très humide à l'est de Froidestrées (...). Ce fuseau B est donc à exclure car très exposé aux inondations ».

Les propositions d'évolutions

- « S'il faut choisir, je dirais le fuseau C dans la partie supérieure jusqu'à la RD 1720, puis le fuseau B. Ce choix limite l'emprise sur le siège de l'exploitation laitière, mais il en reste sur le passage. Il n'est pas concevable de couper des fermes en deux. Cela limite aussi le désagrément pour les habitants de Lerzy et Froidestrées -n'oublions pas les sens du vent : sud-est ».



2-) Le fuseau C :

Les arguments en sa faveur

-il est le moins cher, et c'est celui qui compte le moins d'ouvrages d'art. Comme le fuseau A, il est moins long et moins impactant. C'est aussi celui qui comporte le moins de maisons dans les 200m comme dans les 50 m autour de l'hypothèse du tracé. Il passe par moins de zones à risques d'inondations et ne traverse que deux cours d'eau. Il se prête à une réalisation par étapes ce qui favoriserait son financement.

- « c'est à la fois le tracé qui désengorge le plus la nationale, mais pénalise le moins les riverains ».

- à La Capelle, il desservirait mieux que le précédent les commerces et favoriserait le développement de la zone d'activité, grâce au giratoire sur la RD 1043. Il dévierait 75% du trafic venant d'Hirson

Les oppositions

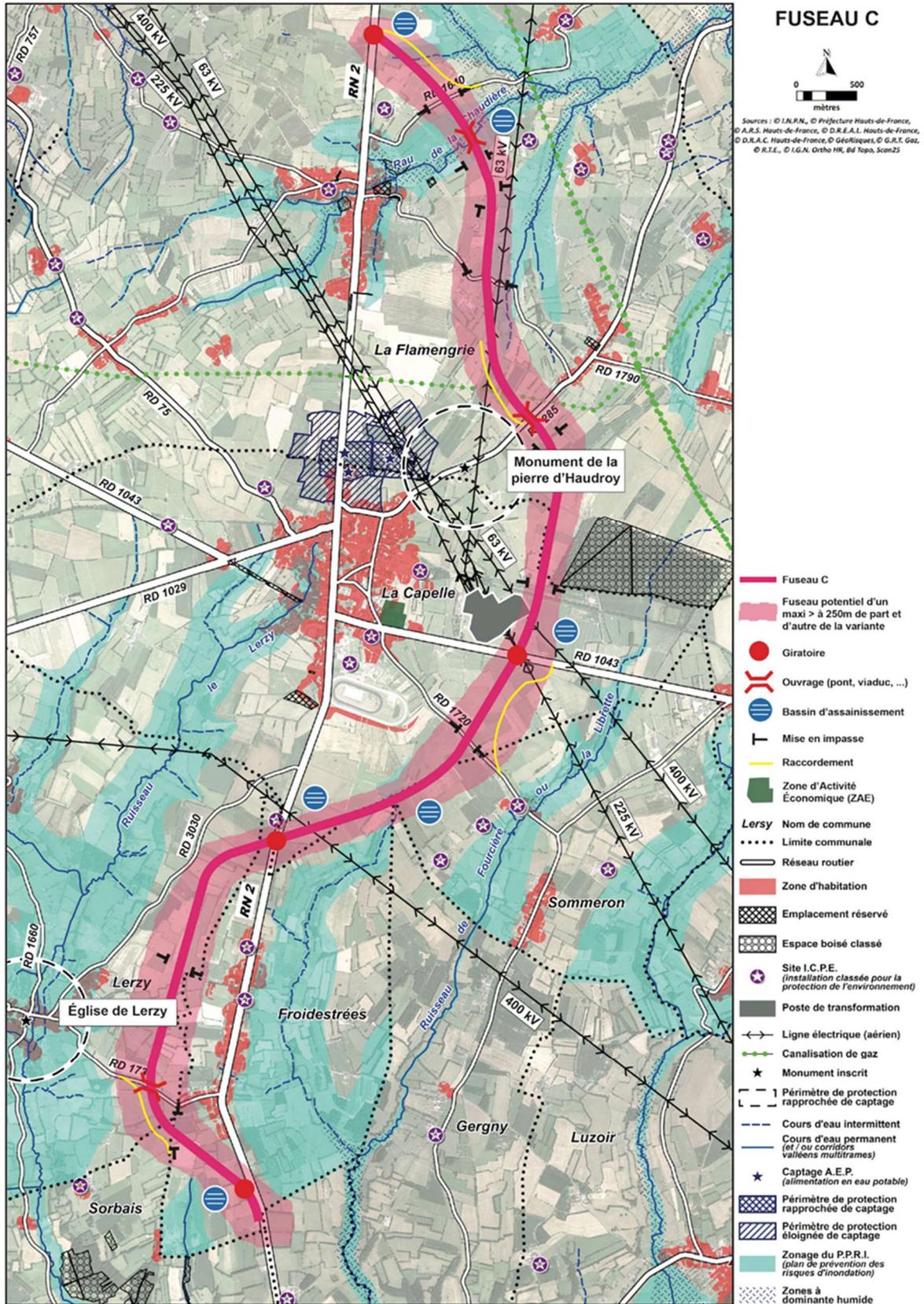
Les opposants soulignent de leur côté ses impacts négatifs pour les agriculteurs et les habitations proches et lui reprochent un trop grand nombre de mises en impasse.

Les propositions d'évolutions

-des habitants de Froidestrées émettraient un avis favorable à ce fuseau s'il s'arrêtait avant Froidestrées, en venant du sud comme en allant vers le nord.

-retenir ce fuseau depuis le nord jusqu'à son croisement avec la RD 1720, au sud de La Capelle et emprunter, à partir de là, la partie sud du fuseau B, qui a l'avantage de passer à l'est de Froidestrées et Lerzy, évitant ainsi plusieurs sièges d'exploitation, mais pas tous.

-compléter le fuseau C en raccordant, au sud-ouest de La Capelle, les RD1029 et 1043 et la RN2.



4-) le fuseau D

Il a été peu évoqué par le public. Personne ne lui a donné sa préférence globalement.

Les arguments en sa faveur

-il évite les zones à risques.

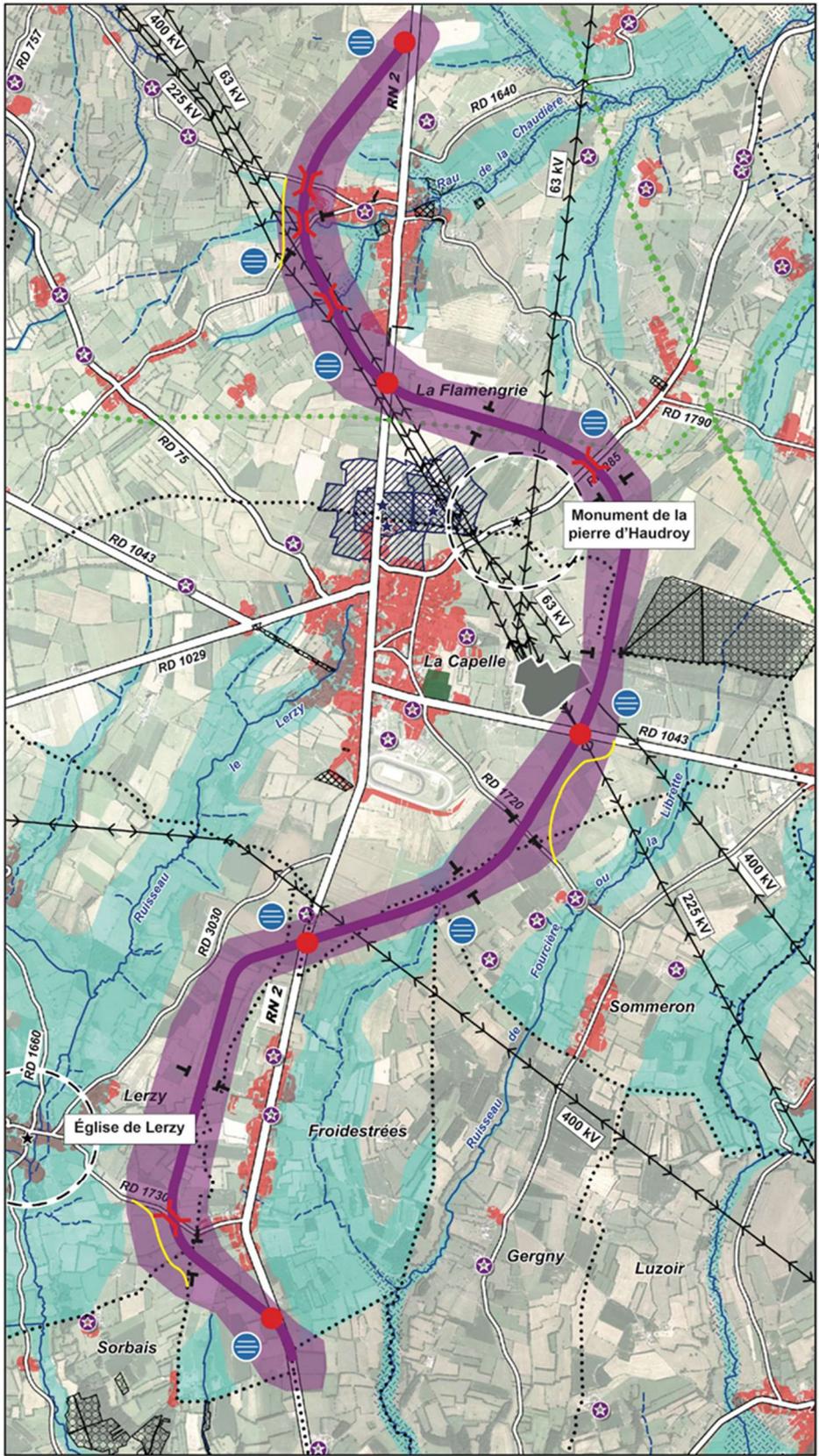
- « un contournement de La Capelle seule suffit (comme le milieu du fuseau D) ».

Les oppositions

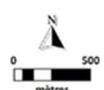
-il est très néfaste aux haies, en particulier dans le secteur de Froidestrées.

Les propositions d'évolutions

-un habitant qui souhaite qu'on ne fasse que le contournement de La Capelle, propose de retenir le milieu de ce fuseau. Il pense que, « comme le fuseau B, il éviterait d'isoler le hameau d'Haudroy et du petit Bois du centre du village de La Flamengrie. (...). Pour les fuseaux B ou D, il serait intéressant de faire un rond-point à l'intersection avec la RD287. Sur cet axe circulent les camions des carrières de Glageons et Walter, les camions d'approvisionnement de la zone commerciale de Fourmies, des entreprises de la région sud de l'Avesnois, de livraison de l'entreprise Edart. C'est l'axe utilisé par la population du sud Avesnois pour accéder à Laon ».



FUSEAU D



Sources : © I.N.P.N., © Préfecture Hauts-de-France, © A.R.S. Hauts-de-France, © D.R.E.A.L. Hauts-de-France, © D.R.A.C. Hauts-de-France, © Géologiques, © G.R.T. Gaz, © R.T.E., © I.G.N. Ortho IM, Bd Topo, Scan25

- Fuseau D
- Fuseau potentiel d'un maxi > à 250m de part et d'autre de la variante
- Giratoire
- Ouvrage (pont, viaduc, ...)
- Bassin d'assainissement
- Mise en impasse
- Raccordement
- Zone d'Activité Économique (ZAE)
- Lerzy Nom de commune
- Limite communale
- Réseau routier
- Zone d'habitation
- Emplacement réservé
- Espace boisé classé
- Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
- Poste de transformation
- Ligne électrique (aérien)
- Canalisation de gaz
- Monument inscrit
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Cours d'eau intermittent
- Cours d'eau permanent (et / ou corridors valléens multitrames)
- Captage A.E.P. (alimentation en eau potable)
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Périmètre de protection éloignée de captage
- Zonage du P.P.R.I. (plan de prévention des risques d'inondation)
- Zones à dominante humide

D-) Les expressions et propositions d'évolutions dans chaque commune, du nord au sud :

Elles portent sur des portions très localisées d'un ou plusieurs fuseaux

A La Flamengrie, des intervenants ont objecté les impacts sur les exploitations agricoles, dont un arboriculteur, des habitations proches, un refuge LPO, une épicerie qui va ouvrir, notamment pour une clientèle de passage, enfin sur la faune sauvage et les mares à gibier d'eau.

Certains s'inquiètent pour le rétablissement des liaisons entre les hameaux et le centre bourg et pour les cars scolaires vers La Flamengrie et La Capelle.

Un éleveur laitier en agriculture biologique, installé entre La Capelle et La Flamengrie, où il prévoyait d'installer ses deux enfants, se désespère : « 3 fuseaux sur 4 nous concernent, le A, le B et le D. Cela peut représenter une perte de surface minimum de 8 à 12 ha selon le tracé et son axe définitif, peut-être plus encore. Notre exploitation d'une soixantaine d'hectares se trouverait donc amputée de 13 à 20% (...). Elle deviendrait économiquement insoutenable ».

Il ajoute, en ce qui concerne l'environnement : « des espaces naturels sont menacés et des espèces protégées en danger. Nos prairies sont situées dans des zones humides qui abritent une riche biodiversité, notamment le triton crêté, le triton alpestre, le martin pêcheur et d'autres espèces de salamandres protégées., Ces animaux dépendent de la présence d'habitats naturels, des prairies et haies que nous avons préservées et que nous protégeons ».

En cas d'adoption du fuseau C, il est donc réclamé que son tracé s'éloigne davantage de certaines exploitations mais aussi, au nord-est, de quelques habitations, et qu'on optimise les rétablissements d'accès par l'adjonction d'un ouvrage d'art sur un chemin au nord-est de la commune.

Enfin, le conseil municipal s'est prononcé pour le projet mais sans indiquer de fuseau préférentiel.

A La Capelle, les différentes expressions recueillies ne permettent pas de dégager clairement un fuseau préférentiel. Elles reflètent néanmoins des préoccupations relatives aux impacts potentiels sur les exploitations agricoles, le cadre de vie des riverains du contournement, les accès et mises en impasse à différents endroits selon les fuseaux et l'avenir des commerçants et artisans.

Indiquant que les vents dominants sur la commune sont principalement sud-sud-ouest, un habitant propose d'éviter le fuseau A pour la commune car « tous les habitants du centre seront impactés par les nuisances sonores et la pollution engendrées par le passage de beaucoup de camions. (...) La qualité de vie des habitants du bourg sera donc plus impactée que dans les autres fuseaux, contrairement à ce que vous indiquiez dans votre dossier de concertation ». Il se prononce pour le fuseau C car « le terrain est moins vallonné, plus plat avec un coût moindre ».

« Riverains de la rue du général Debeney à La Capelle, nous ne pouvons que déplorer le ballet incessant des camions. Nous sommes réveillés 4 ou 5 fois par nuit par le claquement des bennes et le tremblement de la maison qui s'ensuit. (...) Le fuseau, parmi ceux proposés, le plus pertinent pour faire face à ce fléau nous paraît, de toute évidence, être le A ».

Différentes suggestions sont donc faites, en particulier de passer à l'ouest du poste de transformation afin d'éviter des difficultés hydrographiques et d'abaisser les coûts, de prévoir un giratoire sur la RD 285 afin de desservir différentes activités et de permettre la circulation des véhicules d'une carrière, l'approvisionnement de la zone commerciale de Fourmies et des entreprises du sud de l'Avesnois. La proposition est faite de déplacer sur la RD 285 le giratoire nord de La Capelle, prévu par les fuseaux B et D.

Enfin, au cours du café citoyen du 9 octobre, le maire, qui cherche avec le conseil municipal à anticiper le contournement dans le cadre du programme national « petites villes de demain », a insisté pour que le contournement reste très proche de la RN2 actuelle. Sinon « La Capelle sera détournée et non plus

contournée » et « n'existera plus ». Et il a précisé que trois projets allaient se développer dans la zone d'activité située à l'est de la commune.

Un certain nombre de personnes habitant la commune ou ses environs immédiats sont très demandeurs de la prolongation de la RD1043 en passant par la rue du 8 mai, car ils estiment qu'avec le fuseau A les jonctions nord-sud et est-ouest seraient alors assurées. Mais d'autres ont été séduits par l'idée évoquée par le maire lors du café citoyen, qu'il serait possible de prolonger la RD 1043 venant d'Hirson vers un giratoire sur la nouvelle RN2 situé, sur le fuseau A, au nord-ouest de la commune.

Le conseil municipal, après la concertation, s'est prononcé pour le fuseau A.

Dans le secteur Sommeron- Froidestrées- Lerzy-Sorbais-Gergny, au-delà d'un consensus sur les atteintes à l'environnement, s'exprime une vive opposition entre une forte proportion d'habitants de Lerzy, d'agriculteurs et d'habitants de Froidestrées, signataires d'une pétition, qui se sont déclarés catégoriquement opposés au contournement de la commune et aux trois fuseaux passant à l'ouest (A, C, D) car ils mettraient tous en péril l'activité et le foncier agricoles.

« Pour le contournement **de Froidestrées**, vous sacrifiez les 4 ou 5 fermes laitières restant autour du village, des fermes rentables reprises par des jeunes motivés. Vous coupez les fermes regroupées autour du corps de ferme que vous coupez en deux, (...) des fermes que les parents ont travaillé toute leur vie pour les regrouper autour du corps de ferme pour que les vaches puissent encore aller au pré dans de bonnes conditions » écrit un habitant, qui ajoute : « Si vous décidez de contourner Froidestrées, je choisirai le fuseau B avec un rond-point beaucoup plus près de Froidestrées ».

Mais d'autres s'opposent formellement au fuseau B, qui passe à l'est, notamment en raison de son impact sur une zone humide très importante et de son passage à proximité de leurs habitations ou exploitations à **Gergny** ou dans sa proximité immédiate. « A l'est de Froidestrées, il y a des ruissellements et des sources qui n'apparaissent pas sur le PPRI de Gergny, alors que c'est une réalité que j'observe sur le terrain. (...) La zone bleue devrait être continue sur Gergny entre Sommeron et Froidestrées le long de la Fourcière. De plus, la pente est importante avec des risques en cas de verglas ou neige. Il n'y a pas ces problèmes de ruissellement et de sécurité sur les autres fuseaux ».

« Dès le début de la concertation, il a été mis en évidence devant les élus que le fuseau B était établi sur un plan qui ne prend pas en compte les risques de coulées de boue sur le secteur de Gergny ».

Le passage du contournement causerait des dégâts irréparables : « Vous allez détruire de nombreuses haies qui ont plus de 50 ans, voir 100 ans. Comment pouvez-vous dire que tout ce qui va être détruit sera remplacé ? C'est impossible ! Des haies enracinées depuis toutes ces années font le travail de drainage, alors que les arbustes qui vont être plantés seront emportés dès les premières inondations et coulées de boue ».

Une famille d'agriculteurs écrit : « notre choix serait plutôt d'un contournement complet de La Capelle, avec des élargissements de la RN2 actuelle là où c'est possible dans les lignes droites avant et après Froidestrées, sans déviation de Froidestrées. Les habitants ne sont pas favorables à une déviation qui passerait à gauche de leur habitation plutôt qu'à droite actuellement. Ils seraient coincés entre les 2 voies et auraient deux fois les nuisances ». Et la même ajoute : « je pense avec mes collègues de Froidestrées, Lerzy et Sorbais que le fuseau B sera le moins nocif pour nos exploitations même s'il passe sur certaines de nos parcelles ».

Une autre famille, qui habite à Gergny, estime que « les fuseaux B, C et D conduiraient d'abord à une destruction de paysages caractéristiques du bocage de la Thiérache et à une défiguration du vallon de la Librette, qui fait partie, avec son dénivelé alternant haies et pâtures arborées, vierges de construction, des quelques paysages remarquables du secteur ». Elle ajoute : « Il y a une vraie différence entre le fuseau A, d'une part, qui traverse des terres agricoles sans grand intérêt paysager et peu visible par ailleurs, à proximité immédiate de la RN2 côté ouest, et les fuseaux B, C et D (et surtout B) qui impliquent de balafrer la vallée de la Librette « qui est extrêmement visible quand on se tient en surplomb d'un côté (riverains de la RN2 à Froidestrées ou de l'autre côté Sommeron et hameau du St Lot à Gergny ».

Une autre encore, habitante du même secteur, rejoint sa position, sensiblement pour les mêmes raisons, et indique même : « si le fuseau B était privilégié, nous entendons mener une véritable guérilla judiciaire ».

A **Lerzy**, beaucoup d'habitants estiment le projet inutile : « faire avec l'existant aurait largement suffi en réalisant des voies de dépassement » écrit l'un d'eux qui ajoute : « 3 des 4 fuseaux coupent notre exploitation et même la détruiront, une exploitation 100% en herbe, en AOP Maroilles et donc les fuseaux A, C et D sont inacceptables. Demain, une route au pied de la ferme, c'est la mort de notre exploitation car sur 50 ha, 30 seront touchés. Le fuseau B dans sa partie inférieure à partir de la RD 1720 ferait beaucoup moins de dégâts au niveau des corps de ferme s'il passait par Gergny ».

Un autre trouve qu'il y aurait « trop d'impacts environnementaux et trop d'emprise sur le foncier, trop d'exploitations agricoles touchées. (...) Il n'est pas normal de voir des fermes coupées en deux, qui ne seront plus viables. De plus, la commune a mis en place un plan de préservation des haies depuis 2017. Au niveau environnemental, le bocage est trop important pour être sacrifié. Nous avons entretenu les haies depuis toujours ».

Deux contre-propositions ont alors émergé :

-ne pas toucher au tracé existant dans Froidestrées, y mettre des feux et un radar pour casser la vitesse, et créer des créneaux de dépassements entre les villages.

-rapprocher au maximum le passage du fuseau B de Froidestrées « en coupant au plus court » et rapprocher le giratoire prévu au sud du projet, ceci pour réduire les impacts sur les exploitations agricoles. Une agricultrice propriétaire foncière se dit même prête à céder des terrains au lieu-dit Les Ervaux si cela pouvait éviter de faire passer le fuseau à l'ouest de la RN2 actuelle.

Préconisations du garant

Recommandation n°1 : la concertation publique a été dominée de bout en bout par la forte inquiétude de la population agricole sur l'avenir de son outil foncier, l'intégrité du parcellaire, le respect des conditions d'exploitation et de circulation, notamment entre les parcelles et le siège de l'exploitation, la question de l'avenir des jeunes récemment installés et du remplacement des générations dans le bocage et ses productions.

Ces préoccupations, entendues dans toutes les réunions, quelle que soit la forme de celles-ci, concernaient tous les fuseaux proposés et leurs points de passage potentiels sur les parcelles agricoles. Des cartes et des documents détaillés, précis, ayant fait l'objet d'une réflexion et d'un travail élaboré, ont été fournis, qui demandent tous à être analysés précisément par le maître d'ouvrage. L'esprit final de confiance, de transaction ou de rejet global du projet, collectif comme individuel, est sans doute subordonné à une clarification préalable sur la façon dont les préoccupations les plus importantes de la population sembleront pouvoir être prises en compte par le maître d'ouvrage.

Pour ce secteur de la RN2 situé en Thiérache, le choix du fuseau paraît devoir être très étroitement subordonné à la question des impacts sur l'agriculture et les milieux naturels.

Cette réalité était d'ailleurs apparue dès la concertation publique préalable et le maître d'ouvrage l'a reconnue dans sa décision du 8 novembre 2022 d'aménagement différencié selon les secteurs en « considérant le caractère particulièrement sensible de la Thiérache, tant du point de vue de l'activité agricole que de la richesse environnementale » (...) mais aussi « les attentes exprimées pendant la concertation (...) 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 ».

Dans ces conditions, le garant recommande vivement que pour prendre une orientation sur le fuseau, le maître d'ouvrage conduise et publie, pour éclairer le public, une analyse de l'activité agricole, secteur

par secteur et commune par commune, en faisant par exemple réaliser une synthèse des éléments recueillis et approfondis par la chambre d'agriculture, pour rechercher les points de passage du fuseau les moins préjudiciables à l'activité et au foncier agricoles. Il lui semble, en effet, au vu de la cartographie, possible d'optimiser le choix du fuseau si on intègre les éléments de cette analyse fine, dans ce secteur où le passage est objectivement complexe au regard du paysage et des activités essentielles.

Recommandation n°2 : toujours dans les considérants de sa décision, le maître d'ouvrage a décidé, pour les mêmes raisons, 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 ».

Dans cet esprit, le garant croit devoir demander au maître d'ouvrage, au moment de choisir un fuseau, de préciser comment il a pris en considération les observations du public, anticipe les évitements et réductions de consommation de surfaces agricoles et comment il compte assurer la compensation d'éventuels prélèvements.

Le garant se doit en effet de rappeler que lors de la concertation générale préalable, durant la réunion du 18 janvier 2022 à Etrœungt, le représentant de l'office national de la biodiversité avait explicitement appelé l'attention sur les grandes difficultés qui attendaient le maître d'ouvrage dans ce secteur de la Thiérache pour parvenir à trouver des compensations compte tenu des multiples richesses et contraintes environnementales. Il importe donc que sans attendre la phase des études détaillées portant sur le tracé lui-même, le maître d'ouvrage précise au public comment il mettra en place le plus en amont possible les outils qui lui permettront de réunir les conditions de compensations environnementales, afin de s'assurer qu'il sera en capacité de trouver des compensations suffisantes, quels que soient le fuseau puis le tracé retenu.

Recommandation n°3 : la grande majorité des participants aux différentes réunions a insisté sur la nécessité d'envisager de façon cohérente l'avenir de la traversée nord-sud de La Capelle et des croisements est-ouest (RD 1043 et 1029 en particulier) qui affectent sa circulation autant que celle de la RN2. Ils ont donc émis le souhait que ces questions fassent l'objet d'une information coordonnée avec le conseil départemental, qui a la responsabilité des routes départementales, à l'occasion du choix du fuseau du contournement de La Capelle.

Le garant croit devoir se joindre à cette demande d'information et de clarification du processus décisionnel.

Recommandation n°4 : la question des multiples nuisances provoquées tout le long de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe par les poids lourds, comme celle de leur nombre et de leurs trajectoires nationales comme internationales, n'a cessé d'être évoquée par la plupart des participants. Aucune réunion ne s'est déroulée, depuis le lancement de la concertation publique préalable en 2022 sans que ces nuisances soient évoquées et que les chiffres présentés par le maître d'ouvrage, quelles que soient ses références objectives, soient presque systématiquement mis en doute.

C'est pourquoi, avec la volonté de présenter au public des données récentes et plus complètes encore que précédemment, le maître d'ouvrage a décidé (article 1 de sa décision du 8 novembre 2022), à la suite de la concertation publique préalable portant sur la totalité de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, le lancement une étude de trafic passant par « 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 ».

Dans sa lettre d'information n°4 de décembre 2023, la DREAL annonçait que cette étude était « lancée sur la totalité de la RN2 depuis Paris jusqu'à la frontière belge afin de modéliser le trafic actuel » qu'elle s'appuierait sur « des comptages des voitures et poids lourds circulant sur cet axe » et que son modèle numérique tiendrait compte « des routes locales, mais également des grands axes de circulation du nord de la France (autoroutes A1, A34...) et des pays limitrophes ».

Il ajoutait : « le modèle permettra également de réaliser des simulations sur l'évolution des trafics sur la RN2 et leur report entre les différentes infrastructures dans les années à venir en tenant compte des aménagements prévus sur cet axe ».

L'appel d'offres a été lancé dès février 2023, le marché d'étude a été attribué en octobre 2023 et le maître d'ouvrage a indiqué qu'elle devrait être achevée fin 2024-début 2025 pour la récolte des données et l'enquête de circulation, afin de permettre l'utilisation du modèle en 2025-2026.

Compte tenu de l'importance qu'y attache l'ensemble de la population et de la définition d'un modèle numérique de trafic permettant de simuler l'évolution du trafic, en particulier des poids lourds venus de l'étranger et traversant la France, compte tenu aussi de la crainte exprimée par beaucoup que la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe favorise le report sur elle d'un nombre important de poids lourds, le garant suggère au maître d'ouvrage :

-de communiquer en 2025 au public les résultats de cette étude de trafic actualisée, par exemple via sa lettre d'information,

-de présenter la méthode et les résultats de la modélisation des trafics qui sera réalisée à l'occasion du premier dossier d'enquête publique.

Il pourrait y présenter sa méthodologie, expliquer comment elle permettra désormais de simuler l'évolution du trafic, ses origines et ses destinations, tout particulièrement celui des poids lourds, ainsi que les résultats quantitatifs et qualitatifs de l'étude et les enseignements qu'il pense pouvoir en tirer pour la suite de la concertation.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

Le maître d'ouvrage, comme il l'a indiqué dans sa lettre d'information n°4 de décembre 2023 (cf. supra « actualités liées au projet et évolutions, p.6) conduit les études techniques, environnementales et socio-économiques, préparatoires à l'enquête d'utilité publique liées au choix du fuseau long est pour le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille et plus largement pour la section entre l'A26 et Marle.

Il va rendre public le bilan qu'il fait de la concertation publique qui vient de s'achever sur le contournement des communes de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées en répondant aux questions et recommandations du garant dans son propre bilan, puis devra rendre publique, après avoir mené des études complémentaires, par exemple sur l'activité agricole, sa décision sur le choix du fuseau de contournement des communes de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées.

Puis, compte tenu de la décision du comité de pilotage de poursuivre la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, dans le cadre du volet mobilité du contrat de plan Etat Région, il engagera les études préalables nécessaires et préparera les concertations publiques, qui devraient avoir lieu en 2025 pour la mise à 2x2 voies de la section entre l'échangeur A 26 et Marle et en 2026 pour le contournement de l'agglomération de Laon.

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.

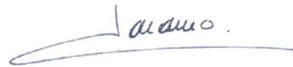
Article 2 : La Commission nationale prend acte du rapport de réponse du maître d'ouvrage au bilan des garants d'octobre 2022.

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



Chantal JOUANNO

Annexe 2

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

