3ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

Concertation publique sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe : concertation particulière sur le secteur central entre l'échangeur de l'A26 et Marle sud

Date de la concertation

Du 10 juin 2025 au 4 juillet2025

Nom du garant : Régis GUYOT

Date de remise du rapport, le 12 décembre 2025

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire **2**

Synthèse pour les décideurs et pour le public..... 3

Préambule……..**6**

Rappel des dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP ……..7

La mission du garant……..8

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable et des étapes de la concertation continue……**8**

Fiche d'identité du projet de mise en voie express de la RN2 entre l'échangeur del'A26 et Marle Sud……..**13**

Maître d'ouvrage…… …… ……13

Contexte du projet…… ……13

Localisation du projet…… …… 14

Objectifs du projet selon le MO …… …… ……15

Caractéristiques principales…… ….15

Coût…… ……..15

Financement……16

Calendrier……16

Publicité……16

Les chiffres clés de la participation……..**16**

Le déroulement de la concertation continue sur la mise en voie express de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le Sud de Marle……..**17**

L'ambiance générale des réunions ……17

Les positions des collectivités publiques……18

Le déroulement des réunions……19

Synthèse des arguments exprimés……**27**

Les itinéraires de substitution au centre des discussions……27

Le lien avec le contournement de Froidmont-Cohartille, qui a fait l'objet d'une concertation continue en 2023……32

Le traitement des impacts fonciers…….33

Préconisations du garant……35

La suite de la concertation continue ……36

Les prochaines étapes du projet et de la concertation……..36

Liste des annexes……**38**

Synthèse pour les décideurs et pour le public

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) après laquelle il a adopté (décision du 8 novembre 2022) un parti d'aménagement différencié, afin d'adapter le projet aux territoires traversés : le contournement de Laon, la section A26-sud-Marle et de là à Avesnes-sur-Helpe. Il a aussi décidé le contournement de toutes les communes, comme cela avait été demandé lors de cette concertation.

Des études préalables et une concertation publique particulière ont été conduites sur **les fuseaux de contournement**, d'une part de **la commune de Froidmont-Cohartille** (secteur A 26-sud Marle) par une voie express à 2x2 voies (**5-30 juin 2023**), à l'issue de laquelle le maître d'ouvrage a choisi le fuseau long est, qui avait recueilli un consensus assez net du public, et d'autre part de celui de **La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées** (**30 septembre-31 octobre 2024)** à l'issue de laquelle il a décidé d'affiner le choix du fuseau en concertation avec le monde agricole et les maires concernés.

Le garant nommé par la CNDP pour la concertation continue a accompagné ces concertations qui ont chacune donné lieu à un rapport intermédiaire, le n°1 le 19 octobre 2023 et le n°2 le 14 février 2025.

Le présent rapport intermédiaire, le 3ème, est consacré à la concertation continue, du 10 juin au 4 **juillet 2025** sur la **section centrale de l'itinéraire Laon-Avesnes-sur-Helpe, de l'échangeur de l'A26 au sud de Marle**, seule section prévue en voie express à 2x2 voies en raison d'une morphologie techniquement plus simple, avec vitesse limitée à 110km/h excluant les véhicules lents, dont les engins agricoles, et prévoyant pour eux la création d'un itinéraire de substitution.

Afin de limiter le prélèvement foncier, le maître d'ouvrage a proposé pour l'itinéraire de substitution une route à double sens reprenant la voirie locale requalifiée pour les parties sud et nord, là où la RN2 sera aménagée sur place, dans les communes de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre et Voyenne, en évitant au maximum de traverser les centres-bourgs et d'utiliser l'actuelle RN2 pour Froidmont-Cohartille, qui bénéficiera d'une voie de contournement neuf, comme décidé à l'issue de la concertation portant sur ce secteur de 2023.

Précédée d'une réunion technique avec le monde agricole (15 mai), la concertation publique a comporté une réunion publique générale le 17 juin, complétée par trois permanences en mairie à Froidmont, Verneuil-sur-serre et Voyenne, auxquelles se sont ajoutées des contributions écrites.

Les débats ont surtout porté sur l'interdiction aux engins agricoles d'accès à la voie express et le choix du tracé de l'itinéraire de substitution, objet d'une large opposition relayée par les conseils municipaux.

De nombreux reproches ont été formulés à son encontre : trop s'approcher de zones bâties dans plusieurs communes, créant des nuisances nouvelles pour les riverains ; distraire à lui seul de nouvelles terres de l'activité agricole ; de nombreux points de difficultés, voire d'impossibilité de passage d'engins agricoles, ce que le maître d'ouvrage a reconnu ; entraîner pour les exploitants un allongement significatif (4,5 kms) des trajets et un renchérissement de leurs coûts, comme pour les usagers de la RN2 du fait de la fermeture d'une série d'accès ; un itinéraire source d'insécurité pour les autres usagers ; une charge financière nouvelle impossible à supporter par les communes pour son entretien.

Beaucoup se demandent si la mise en voie express vaut la peine pour gagner 1 à 2 minutes sur cette section routière compte tenu de cette somme de conséquences négatives selon les participants.

Des propositions alternatives ont donc émergé de la concertation, notamment une dérogation à l'interdiction faite par la réglementation aux véhicules lents d'emprunter la voie express évoquée sans trop d'espoir par des intervenants.

A défaut, l'alternative la plus évoquée a été l'abandon de la formule de la voie express pour éviter un itinéraire de substitution et ses conséquences, ceci grâce à une 2x2 voies avec une limite de vitesse à 90km/h permettant aux véhicules lents, dont les engins agricoles, d'y circuler.

Une autre, évoquée à la réunion technique avec le monde agricole (15 mai), a pris de l'épaisseur pendant la concertation. Au cas où le maître d'ouvrage maintiendrait la formule de la voie express, elle consisterait à implanter l'itinéraire de substitution dans les parties sud et nord le long de cette voie, ce qui offrirait un chemin plus simple, lisible et court aux engins et convois agricoles. L'analyse présentée par la profession agricole a conduit le maître d'ouvrage à consentir dès ce stade à intégrer cette perspective dans les études et à indiquer que si les conclusions étaient positives, il pourrait s'y rallier.

Des intervenants se rendant souvent à Laon et en région parisienne ou plus au nord, ont cependant défendu la voie express, estimant qu'elle améliorerait le temps, le confort et la sécurité de leurs trajets et insistant sur son importance pour le désenclavement et le développement. Un autre a même prôné une voie express sur toute la liaison Laon-Avesnes-sur- Helpe et un autre une autoroute à péage.

Des élus écologistes ont renouvelé leur opposition à la réalisation du projet, émise dès la concertation publique préalable de 2022, estimant qu'à l'heure de la transition écologique, le projet était dépassé et n'aboutirait qu'à une dépendance accrue en contradiction avec les nécessités liées au réchauffement climatique.

Le sujet de l'impact foncier et de sa limitation a fait l'objet de plusieurs interventions exprimant des exigences d'indemnisation au juste prix du foncier prélevé et des allongements de parcours, de la perte d'activité durant les travaux, des pertes d'exploitation, de droits à paiement de base, etc… Le maitre d'ouvrage y a apporté des réponses, ainsi qu'au souhait d'un remembrement qui a paru se dégager de la part d'une grande partie du monde agricole.

A l'issue de cette phase de concertation continue, avec des apports nombreux et précis, le garant a notamment suggéré qu'avant son choix final le maître d'ouvrage poursuive avec les exploitants, la Chambre d'agriculture et les maires concernés une concertation technique afin d'affiner le passage de l'itinéraire de substitution, le cas échéant.

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 (10 janvier- 25 mars 2022), l'Etat, maître d'ouvrage (Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports) a décidé le 8 novembre 2022, après réponse au bilan des garants, de poursuivre les études en vue de la déclaration d'utilité publique de chaque section du parcours.

Il a tiré des débats de la concertation préalable des modifications significatives de son projet :

- 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 à 2x2 voies, la section A26-sud de Marle sera aménagée en 2x2 voies express, enfin la section Sud-Marle-Avesnes sur-Helpe sera aménagée à 2x2 voies avec le souci 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» et de trouver des compensations suffisantes sur ce territoire.

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

Le maître d'ouvrage a confirmé, conformément aux accords intervenus préalablement au sein du comité de pilotage entre collectivités locales, que les études de contournement des communes de Froidmont-Cohartille et La Capelle seraient engagées en priorité et, pour prendre en compte les débats, que le contournement de cette dernière pourrait intégrer celui de La Flamengrie au nord, voire celui de Froidestrées au sud.

Pour assurer la participation et l'information continues du public,, la Commission nationale du débat public a chargé le 11 janvier 2023 un garant, Monsieur Régis GUYOT, de suivre ces phases successives de concertation continue « jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique », la réalisation complète de l'opération devant s'étaler sur un certain nombre d'années.

Le rapport intermédiaire n°1 du garant, publié le 19 octobre 2023, a été consacré au bilan de la concertation publique sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille (5- 30 juin 2023). Le maître d'ouvrage a retenu le fuseau long Est, qui s'était 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. Il 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 éviterait les impacts sur les principales zones humides et les zones inondables à l'ouest.

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

Le rapport intermédiaire n°2 (19 février 2025) a été consacré à la concertation publique sur le contournement de La Capelle, étendu aux communes limitrophes de Froidestrées et La Flamengrie.

Le présent rapport intermédiaire (n°3), rend compte de la concertation particulière sur la mise à 2x2 voies de la section centrale du projet, entre l'échangeur de l'A 26 et le sud de Marle.

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 de poursuivre le projet
- 11 janvier 2023 : la CNDP nomme un garant, M. Régis Guyot, pour la période de concertation continue allant jusqu'à la dernière enquête d'utilité publique relative au projet ;
- 5-30 juin 2023 : 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 : concertation sur le contournement de la commune de La Capelle ainsi que des communes limitrophes de La Flamengrie et de Froidestrées ;
- 14 février 2025 : publication du 2ème rapport intermédiaire ;
- **10 juin-4 juillet 2025 : concertation publique sur la section centrale entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle**

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 pris en compte ;

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

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

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

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

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

-d'abord, dans son bilan de la concertation publique préalable d'ensemble sur la mise à 2x2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe (10 janvier-25 mars 2022) ;

- ensuite, son rapport intermédiaire n°1 (19 octobre 2023) à la suite de sa désignation par la CNDP (décision du 11 janvier 2023) comme garant de la concertation continue après la

concertation générale, premier rapport relatif à la concertation publique du contournement de la commune de Froidmont-Cohartille (5-30 juin 2023).

- enfin, son rapport intermédiaire n°2 (14 février 2025) portant sur le contournement des communes de La Flamengrie, La Capelle et Froidestrées (30 septembre-31 octobre 2024).

Le point, actualisé au 1er décembre 2025 de la concrétisation des engagements pris par le maître d'ouvrage à l'issue de chaque concertation figure dans la 3ème colonne de ces tableaux.

L'information du public a été continue, tout particulièrement sur le site rn2.fr, resté ouvert depuis la concertation publique préalable, et à travers la lettre d'information, diffusée dans les communes concernées et sur le site, sans compter des informations dans la presse régionale à chaque évolution significative du projet.

Le présent bilan, relatif à la concertation sur la mise à2x2 voies du secteur allant de l'échangeur de l'A26 au sud de Marle constitue le rapport intermédiaire n°3 du garant.

Suivi des engagements du M.O.			
1) CONCERTATION PUBLIQUE GLOBALE (10 janvier- 25 mars 2022)			
DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT	**RÉPONSES DU M.O.**	**SITUATION AU 11/01/25**	Situation au 1/12/25
- 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 rn2.fr : dans la lettre d'information dédiée à la RN2	Cette étude est en cours	Le modèle numérique de trafic est construit et des simulations vont être initiées. Le moa communiquera sur ce point en 2026 via sa lettre d'information
Informer 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 2024, planifiant les financements des opérations prévus sur cette période.	
Poursuivre zone par zone avec les habitants l'examen des scénari 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	Poursuite des concertations continue du Moa sur les secteurs en étude. Laon Marle en 2025

Suivi des engagements du M.O.

2) CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHARTILLE (05-30 juin 2023)			
DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT	**RÉPONSES DU M.O.**	**SITUATION AU 11/01/25**	**situation au 1/12/25**
Inscrire l'information et la participation du public dans le temps long	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 Laon) dès qu'actées par le comité de pilotage réunissant les partenaires du pacte de réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache	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	La lettre d'information sera diffusée en 2026, elle intégrera le bilan des concertations Laon-Marle (dont Froidmont-Cohartille) et de La Capelle.
Affiner le point de jonction sud du contournement avec la RN2 lors des études de tracé	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.	Pris en compte dans le cadre des études en cours	Présenté lors de la concertation Laon-Marle
In former le public sur le marché d'études de trafic récemment lancé	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 etA2	Etudes en cours : le MO annonce que ses conclusions seront connues début 25 et pourront faire l'objet de communication	Premiers éléments présentés lors de la concertation Laon-Marle
Répondre à la mise en question très majoritaire lors des réunions publiques de la formule de la voie express pour la section A26-Marle	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 cheminements 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.	Étude en cours des itinéraires de subsitution sur la section A26-Marle qui feront l'objet d'une concertation en 2025	Présentation des Itineraires de substitution lors de la concertation Laon-Marle.

Suivi des engagements du M.O.

3) Concertation publique sur le contournement de La Capelle, Froidestrees et La Flamengrie (30 septembre-31 octobre 2024)

DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT	RÉPONSES DU M.O.	SITUATION AU 01/12/25
Avant d'arrêter le fuseau, approfondir et publier une analyse détaillée géographiquement de l'activité agricole faite en concertation avec la profession agricole et la chambre d'agriculture	Ce travail sera engagé avec ces interlocuteurs ainsi que les 3 communes concernées afin de préciser le passage de moindre impact pour le foncier, l'activité agricole et l'environnement naturel	Le MOA a mené ce travail avec la Chambre d'agriculture, un syndicat agricole et les élus locaux afin de definir le fuseau de moindre impact . Ces éléments seront publiquement partagés au printemps 2026
Préciser comment le M.O. s'assurera, sans attendre la phase des études détaillées, qu'il sera en mesure de réunir des compensations environnementales suffisantes en Thiérache	Le M.O. Va initier sans attendre la démarche lui permettant d'acheter des terrains dans la proximité du contournement pour constituer des réserves foncières mobilisables, le moment venu pour les compensations environnementales : contacts avec les acteurs fonciers locaux, notamment la SAFER ; recrutement d'un assistant à maître d'ouvrage pour prospecter et acquérir du foncier pour le compte de l'Etat	Convention avec la SAFER en phase de signature. Prospections locales initiées par la SAFER.
Délivrer au public une information coordonnée avec le Conseil départemental sur le traitement futur des flux est-ouest des véhicules traversant La Capelle à partir des RD 1043 et 1029 notamment	Le Département de l'Aisne sera informé par le Moa des études menées par la DREAL afin de pouvoir initier en temps opportun l'étude des flux Est/Ouest sur son réseau au niveau de La Capelle	
Informer le public en 2025 sur l'avancement de la conception d'un modèle du trafic sur l'ensemble de la RN2-notamment celui des poids lourds-, son utilisation et les premières données qui en sont issues	Il est en cours d'élaboration dans le cadre des études de trafic sur la RN2. Une information sera diffusée dans un prochain numéro de la lettre d'information RN2, qui sera disponible pour tous sur rn2.fr et diffusée localement, notamment dans les communes concernées ainsi qu'à l'occasion de la concertation sur l'aménagement de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle	Une première information a eu lieu lors de la concertation Laon-Marle. Le moa communiquera sur ce point lors de la diffusion de sa prochaine lettre d'information courant 2026.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Inscrit comme essentiel dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, 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, ancienne route principale reliant Paris à Bruxelles, 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.

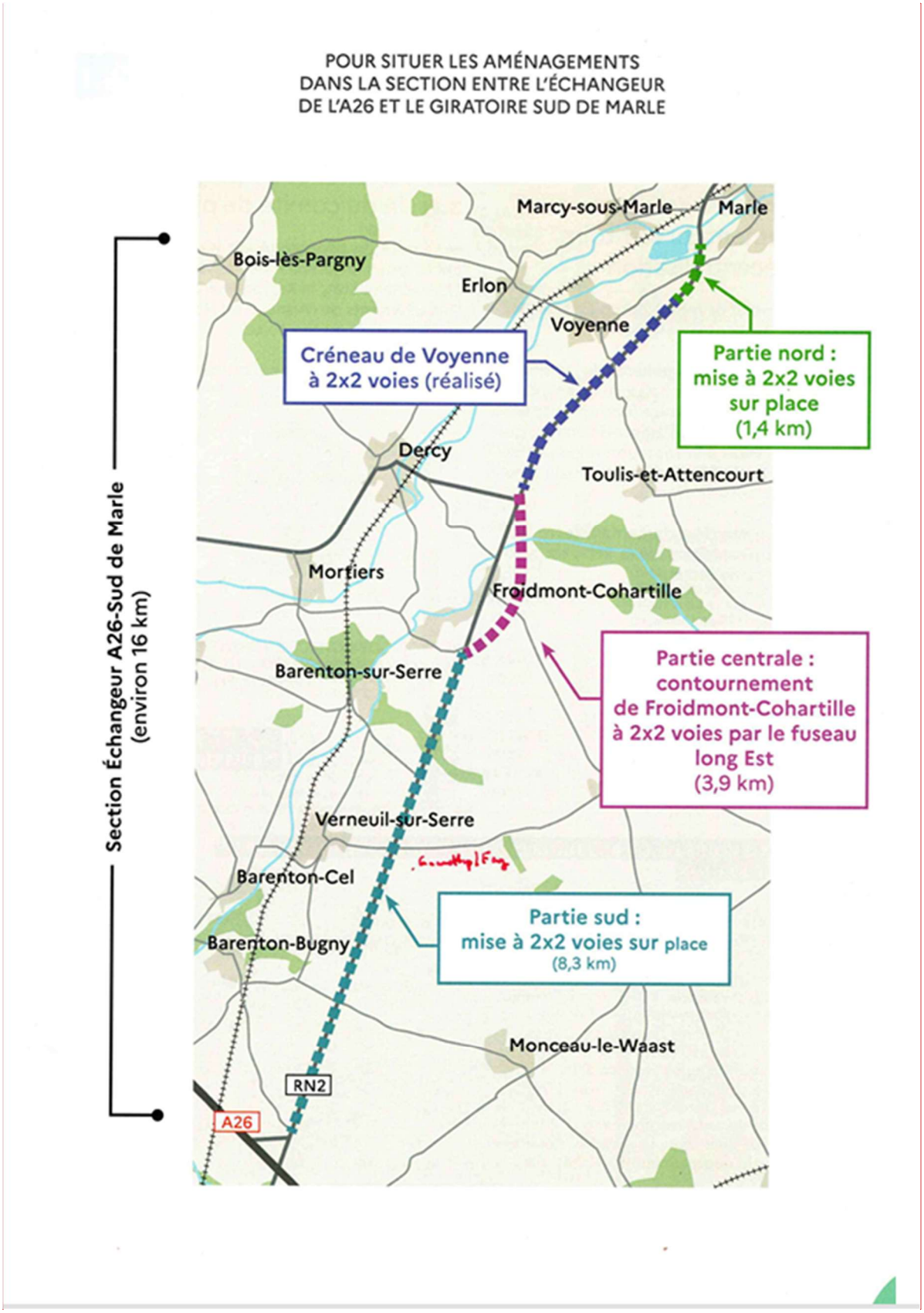
Après la concertation préalable sur ces 70 kms, l'information et la participation du public doivent se poursuivre sur le projet d'ensemble, sous l'égide d'un garant de la CNDP. Dans le cadre de cette concertation continue globale, une concertation publique particulière a été conduite sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille et a fait l'objet d'un 1er compte-rendu intermédiaire (23 octobre 2023) du garant.

Une seconde concertation publique particulière a été conduite sur le contournement de la commune de La Capelle, ainsi que des communes limitrophes de Froidestrées et La Flamengrie. Consacrée plus particulièrement au choix d'un fuseau parmi les quatre possibles présentés par le maître d'ouvrage, elle a eu lieu du 30 septembre au 31 octobre 2024 et a fait l'objet d'un deuxième rapport intermédiaire du garant (14 février 2025).

Le présent rapport intermédiaire, le 3ème, est consacré à la concertation publique sur la mise à 2x2 voies express de la section située entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, qui a eu lieu du10 juin au 4 juillet 2025.

Cette opération se situe dans le prolongement de la mise en service du créneau à 2x2 voies de Voyenne le 18 janvier 2023 et de la concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille conduite en 2023, qui a débouché sur le choix du fuseau long Est par le maître d'ouvrage.

Localisation du projet :



Source : document du maître d'ouvrage

Objectifs du projet selon le Maître d'ouvrage :

Renforcer la sécurité des usagers, redonner aux habitants un cadre de vie de qualité en contournant toutes les communes, améliorer le confort des déplacements par une portion en voie express permettant une vitesse de 110km/h, désenclaver le territoire pour améliorer son attractivité et soutenir l'emploi et l'activité économique.

Caractéristiques principales :

Cette section constitue la partie centrale de la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe définie à l'issue de la concertation publique globale sur cet itinéraire.

Elle est prévue à 2x2 voies, avec statut de voie express et terre-plein central. La vitesse limite autorisée serait de 110km/h. Des chemins de substitution seront donc nécessaires pour les véhicules lents et non motorisés (engins agricoles, 2 roues motorisés légers, vélos…) non autorisés par la réglementation nationale à circuler sur les voies express, ceci pour des raisons de sécurité

Le projet d'étude la partage en 3 sous-parties :

- Une partie sud entre l'échangeur de l'A26 et le futur giratoire sud de Froidmont-Cohartille, soit 8.3km aménagés par élargissement de la chaussée existante ;
- Le contournement de Froidmont-Cohartille, soit 3.9km en tracé neuf par le fuseau est long retenu ;
- Au nord, sur 1.4km entre le giratoire nord existant de Froidmont-Cohartille, où se raccordera le futur contournement, et le giratoire existant au sud de Marle, un aménagement de 1,4km en élargissant la chaussée existante, sa majeure partie étant déjà à 2x2 voies (créneau de Voyenne).

L'itinéraire de substitution serait, pour limiter au maximum la consommation de terres agricoles, une route à double sens :

-au sud et au nord, là où la RN2 serait aménagée sur place, il emprunterait la voirie locale requalifiée dans les communes de Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre et Voyenne en évitant au mieux les centre-bourgs ;

- pour Froidmont-Cohartille, la RN2 actuelle deviendrait l'itinéraire de substitution.

La proposition d'aménager sur place la RN2 dans les parties sud et nord et d'utiliser la voie existante pour l'itinéraire de substitution été dictée par le souci de limiter l'emprise foncière nécessaire.

Coût

Aux conditions économiques de 2025, 98 millions d'euros TTC, dont :

- 58 pour les parties sud et nord entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle
- 40 pour le contournement de Froidmont-Cohartille

Financement

Le contrat de plan Etat-Région 2023-2027 a d'ores et déjà prévu pour la mise à 2x2 voies entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle :

-pour le contournement de Froidmont-Cohartille : Etat :17,5M€ ; Région :17,5€ ; Département : 5M€.

-pour les parties sud et nord entre l'A26 et Marle (1ère tranche) :15M€ dont Etat : 6,75M€ ; Région ;6,75 M€.

Calendrier : concertation publique du 10 juin au 4 juillet 2025

Publicité sur la concertation particulière

Au-delà des publications réglementaires dans la presse, le dossier complet du maître d'ouvrage a été déposé dans toutes les communes concernées, au siège de la communauté de communes du Pays de la Serre à Crécy-sur-Serre ainsi que sur une page dédiée du site RN2.fr consacrée à l'ensemble des projets et opérations sur la totalité de la RN2.

Une plaquette de synthèse a été déposée dans toutes les boites à lettres des habitants des communes concernées ainsi que sur la page dédiée du site internet. En outre une page Facebook « projet de mise à 2x2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe » permet de consulter ces informations et de s'exprimer.

Le public est invité à déposer ses questions et avis, soit sur le site RN2.fr, soit au format papier, soit par courrier à la DREAL Hauts-de-France, soit sur le document d'expression disponible lors de la réunion publique et des permanences, soit par courriel à l'adresse rn2@developpement-durable.gouv.fr.

Les coordonnées du garant lui sont indiquées sur toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation à la concertation et il précise son rôle dans un message inséré au début du document du maître d'ouvrage (DMO).

Les chiffres clés de la participation

La concertation a été organisée à travers une réunion publique à Grandup-et- Fay le 17 juin, qui a réuni 90 personnes, et 3 permanences tenues à Froidmont-Cohartille (13 juin), Verneuil-sur-Serre (26 juin) et Voyenne (2 juillet). Elle avait été précédée, hors du calendrier de la concertation, d'une réunion technique avec la profession agricole portant sur les chemins de substitution et les aspects fonciers liés à ce type de projet routier.

Sur le plan numérique, le site dédié rn2.fr a reçu 760 visites, 700 abonnés à Facebook et 13 interactions (« j'aime ou partage »).

Au total, 118 avis ont été recueillis durant la concertation. En outre, 143 habitants de Voyenne ont signé une pétition s'opposant à la création d'un itinéraire de substitution dans leur commune.

15 personnes se sont exprimées au cours de la réunion publique et 42 pendant les permanences.

Les documents d'expression-papier et numérique- ont recueilli respectivement 18 et 21 avis, en majorité très argumentés. 13 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 6 délibérations des communes, une de la communauté de communes du Pays de la Serre, une de la Chambre d'agriculture de l'Aisne et une du syndicat agricole USAA.

Géographiquement, les participants à la concertation étaient quasi exclusivement habitants, propriétaires ou exploitants agricoles dans les communes directement concernées par le projet. Un ou deux habitants de Laon et Vervins ont également envoyé une contribution.

Le déroulement de la concertation continue sur la section échangeur de l'A26-Sud de Marle

L'ambiance générale des réunions

La réunion publique et les permanences ont permis l'expression de nombreuses contributions. Une part non négligeable des participants étaient déjà présents à la concertation publique préalable en 2022 ou à l'étape la plus récente de la concertation publique continue relative au contournement de la commune de Froidmont-Cohartille, qui constitue la partie centrale de la section A26-Sud Marle.

Cette expérience acquise sur l'esprit et la méthodologie de la concertation a favorisé des échanges nourris, souvent préparés par des participants. Des échanges d'arguments précis et détaillés en réponse aux propositions présentées par le maître d'ouvrage ont eu lieu, des plans commentés ou des photos aériennes ont été présentés pour situer les parcelles agricoles, des accès ou des aspects environnementaux.

Le maître d'ouvrage a reconnu à plusieurs reprises que le contenu de ces réactions et remarques lui apportait un affinement précieux de sa connaissance du territoire et indiqué qu'il les prendrait en compte.

Les positions des collectivités publiques

Les délibérations des communes reprennent largement les positions de la profession agricole : elles préconisent une 2x2 voies non express, avec vitesse limitée à 90km/h pour permettre aux engins agricoles, d'y circuler, évitant ainsi la construction d'un itinéraire de substitution.

Certaines proposent cette solution sur l'ensemble de la section, d'autres entre Froidmont-sud et Marle, ou entre Froidmont nord et Marle.

Elles se rejoignent en revanche pour demander, comme la profession agricole, au cas où la solution finalement retenue par le maître d'ouvrage serait néanmoins celle de la voie express, que l'itinéraire de substitution soit construit le long de la RN2.

Du sud vers le nord, les avis et demandes exprimés par chacune des collectivités territoriales qui se sont exprimées sont les suivants :

Monceau-le-Waast : pour le maintien en 2x2 voies non express entre Froidmont nord et Marle, à 90km/h ; « s'oppose à tout itinéraire de substitution sur le tronçon A26-Marle ».

Verneuil-sur-Serre : défavorable à la mise en voie express « sans aucune sortie possible ou prise d'accès » à sa hauteur ; si la voie express est cependant retenue, réaliser l'itinéraire de substitution le long de la RN2, « qu'il soit classé en voie départementale et non en voie communale » et que les voies communales soient restaurées et élargies dans le cadre du projet.

Granlup-et-Fay : favorable à une voie express entre l'échangeur de l'A26 et le giratoire de Toulis-Dercy (nord de Froidmont) et à une 2x2 voies non express au-dessus jusqu'au giratoire de Marle ; que la route communale vers Fay soit recalibrée par l'Etat car elle subirait le report de trafic de la RD517 qui, du fait du projet, ne pourrait plus échanger avec la RN2.

Froidmont : pour une 2x2 voies non express ; qu'une attention particulière soit portée aux chemins d'accès agricoles, « à la nuisance sonore et visuelle, et que le tracé s'éloigne du hameau du Moulin.

Toulis-et-Attencourt : pour une RN2 à 90km/h ; préserver le fossé de dessèchement de la Souche et que le projet n'entraîne pas « un coût de fonctionnement supplémentaire et excessif pour l'entretien ».

Voyenne : pour une RN2à 90km/h entre le giratoire nord de Froidmont-Cohartille et le giratoire sud de Marle ; contre tout chemin de substitution.

Conseil communautaire du Pays de la Serre : pour une limitation à 90km/h à hauteur de Voyenne et contre tout itinéraire de substitution.

Chambre d'agriculture de l'Aisne, « la profession agricole subit le choix du classement en voie express de la future RN2 » ; pour un engagement rapide de réserves foncières en mobilisant la SAFER (société d'aménagement foncier et d'établissement rural) ; initier un AFAFE

(aménagement foncier agricole, forestier et environnemental), implanter un itinéraire de substitution le long de la RN2 à double sens de circulation conçu pour résister au passage d'engins lourds et pris en charge par le Conseil départemental.

USAA : limiter la vitesse à 90km/h ; un itinéraire de substitution le long de la RN2 réservé aux véhicules agricoles pour des raisons de sécurité, dont la gestion et l'entretien seraient à la charge de l'Etat.

Avant la fin de la réunion publique et en se fondant sur la forte demande émise par les participants d'un itinéraire de substitution longeant la future RN2, le maître d'ouvrage a indiqué que cette solution serait approfondie dans la suite des études en concertation avec les exploitants concernés et la Chambre d'agriculture et qu'il serait prêt à s'y rallier si son examen était concluant.

Le déroulement des réunions

La réunion publique (17 juin 2025)

D'une durée de 2h30, elle a réuni 90 personnes, presque exclusivement des habitants, propriétaires et exploitants agricoles et élus des communes directement concernées par le projet, en particulier Barenton-Bugny, Barenton-sur-serre, Dercy, Verneuil-sur-Serre, Froidmont-Cohartille, Grandlup-et-Fay, Marle, Monceau-le-Waast, Toulis-et-Attencourt et Voyenne, auxquels se sont ajoutés quelques habitants de Laon et Vervins.

Le vice-président du Conseil régional chargé de suivre le projet, un vice-président du Conseil départemental et plusieurs élus municipaux, dont le Maire de Grandlup- et- Fay qui a prononcé le mot d'accueil et l'équipe de la DREAL, dont le directeur-adjoint, étaient présents.

15 participants ont posé des questions et la DREAL y a répondu au fur et à mesure.

Après le rappel des étapes précédentes de la concertation publique préalable puis de la concertation continue, la DREAL présente l'organisation et les modalités d'information et de participation du public pour l'aménagement sur place en voie express de la RN2 de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, puis les détails du projet.

Un habitant de Marle s'exprime aussitôt sur l'itinéraire de substitution, s'inquiétant pour la sécurité et la tranquillité des habitants des villages, de l'importance des surfaces agricoles qui seraient artificialisées, de l'allongement de 4,5km du trajet des agriculteurs, source de temps de travail et de dépenses énergétiques supplémentaires. Regrettant par ailleurs que l'on mette un nombre croissant de poids lourds sur les routes et qu'on ne parle plus du ferroutage, il suggère une 2X2 voies non express avec une limitation de vitesse à 90 km/h plutôt qu'une voie express et un itinéraire de substitution.

Le maître d'ouvrage fait valoir qu'il cherche à utiliser au maximum des voiries existantes pour cet itinéraire de substitution, afin de limiter les besoins en foncier, mais reconnaît aussi que

la réunion technique préalable avec les exploitants agricoles le 15 mai a fait apparaître, sur Voyenne par exemple, certains passages peu praticables dans la pratique qui exigeraient de faire évoluer ce tracé pour prendre en compte certaines observations qu'il estime fondées.

Il rappelle que l'itinéraire de substitution est fait pour les véhicules lents-engins agricoles, mobylettes et cyclistes et n'a pas vocation à accueillir les véhicules légers. Le trafic devrait donc y être réduit.

Quant aux surfaces nécessaires pour la nouvelle voie et l'itinéraire de substitution sur cette section, il précis que 17 hectares seraient nécessaires, le contournement de Froidmont-Cohartille en exigeant 24 et reconnaît que la solution suggérée par des participants à la réunion du 15 mai, consistant à construire une voie parallèle à la RN2 pour les exploitants agricoles- une de chaque côté ou une à double sens d'un seul côté- mérite d'être étudiée.

En ce qui concerne la vitesse limite, 90 ou 110km/h, la DREAL revient sur le contexte de la concertation publique préalable de 2022 portant sur l'itinéraire Laon-Avesnes-sur-Helpe, et « le débat sur la notion de transit à longue distance sur les 70km de l'itinéraire avec d'autres usagers que vous, qui êtes des locaux. (…) Certains voulaient un aménagement autoroutier (…) et la décision du Ministre se veut une sorte de point d'équilibre distinguant 3 sections. Au sud entre l'A26 et Marle, où c'est techniquement plus simple d'aménager sur place et d'envisager un itinéraire de substitution en consommant un peu moins de foncier, faire cet aménagement en route express. En revanche, au nord, plus vallonné, avec des enjeux environnementaux bien plus complexes, le choix a été fait de minimiser la consommation foncière et la complexité que revêtirait un itinéraire de substitution. Le parcellaire est beaucoup plus morcelé, c'est de l'élevage, avec le transit d'animaux. (…) D'où le choix de cette solution d'équilibre intégrant à la fois le souhait de certains d'avoir une RN2 où on puisse circuler assez vite, de manière fluide et sécurisée, et les souhaits d'irrigation du territoire avec des points d'échange assez réguliers ».

Un élu de Voyenne rappelle que des années durant, après la mise en service en 2023 de la 2x2 voies sur le créneau de Voyenne, la vitesse maximum avait été fixée à 110km/h et que néanmoins les engins agricoles pouvaient rouler sur cette portion. Pendant cette période, il n'y a pas eu d'accident mettant en cause des usagers et des véhicules lents. Puis, en 2023, lors de la mise en service du prolongement du créneau de Voyenne, la DIR (direction interrégionale des routes) a abaissé la vitesse limite à 90km/h en application de la réglementation.

Un adjoint au maire de Voyenne indique que « la 2x2 voies dans la commune était auparavant limitée à 110km/h et pendant cette période on n'a pas connu d'accidents mettant en cause des usagers et des véhicules lents. Donc, nous, habitants de Voyenne, nous souhaitons conserver cette partie de contournement à 90 s'il faut rester à 90, ou 110 si on le peut, en permettant la circulation de véhicules lents ». Il ajoute que sur cette portion il y a déjà un rond-point à chaque bout qui oblige à ralentir, plus un grand virage en milieu de parcours et

que la portion où le 110 pourra vraiment être utilisée sera assez limitée et qu'en conséquence « faire une petite entrave à la décision qui a été prise n'impactera pas beaucoup la vitesse sur l'ensemble de l'itinéraire ».

Il s'est félicité que « l'on s'oriente plus sur une voie parallèle pour l'itinéraire de substitution, plus linéaire et moins sinueuse. (…) La solution de substitution présentée ne nous convient pas, elle passe trop près du village, voire dans le village, et dans son profil actuel elle est très accidentogène avec deux carrefours à traverser ; on ne veut pas de circulation d'engins agricoles à l'intérieur de la commune. On veut un peu de tranquillité, les chemins tout autour utilisés par les agriculteurs le sont aussi par des promeneurs. Donc, nous on souhaite qu'elle reste à 90 ».

Un habitant de Froidmont-Cohartille émet la même demande d'un secteur à 90km/h, mais sur toute la portion entre Laon et Marle : « votre configuration met en défaut nos agriculteurs en rallongeant leur temps de travail » et « dans votre étude vous n'avez pas compté les convois agricoles qui viennent de Belgique, qui remontent de la paille en continu l'été et c'est presque autant que les poids lourds (…) ; dans les petites communes, quand les gens vont voir passer des dizaines de tracteurs avec des doubles remorques de paille, je comprends qu'ils puissent être inquiets. (…) Vous allez pénaliser nos agriculteurs qui sont là pour faire leur moisson, en leur faisant faire des détours par des chemins où ils ne vont pas passer et qui vont représenter un coût phénoménal à aménager. Je pense que rester de Marle à l'échangeur A26 à 90km/h pour laisser ces gens là travailler correctement, ça serait judicieux ».

Un habitant de Toulis-et-Attencourt, insistant sur les conséquences financières du choix proposé, dit avoir calculé que la différence de temps de trajet entre les deux solutions -90ou 110km/h- représente pour un véhicule léger « une minute, à peine une minute du sud de Froidmont au rond-point sud de Marle, et jusqu'à l'échangeur de l'A26, ça fait à peine deux minutes de perdues. (…) Maintenir la vitesse à 90km/h sur ces portions-là permettrait des économies et de faciliter la tâche de ceux qui travaillent autour ».

Passant à un autre sujet, un représentant du syndicat agricole USAA pose plusieurs questions sur les aspects fonciers : une convention a-t-elle été signée avec la SAFER pour les expropriations et pour essayer de faire une réserve foncière ? Quel serait le prix de l'expropriation des terres et comment est-il défini ? Qui décide un aménagement foncier et comment ? Y a-t-il besoin de l'accord de tous, propriétaires et exploitants ? Qui paie les travaux liés à un aménagement foncier, par exemple le déplacement d'un silo, des modifications des réseaux d'irrigation ? Et s'il doit y avoir un itinéraire de substitution serait-il empierré ou goudronné et qui y accéderait ?

Un habitant de Froidmont-Cohartille ne voit pas bien l'avantage entre les deux solutions de vitesse et a indiqué, s'agissant du franchissement de la RD 511, il lui semblerait préférable, pour des raisons de coût, que la RN 2 passe en-dessous plutôt qu'au-dessus. Et revenant sur le tracé du projet de contournement de la commune présenté en 2023 à la concertation

publique, « il avait été dit que dans le trajet long est, c'était le plus long. Or je constate qu'un choix a été fait sur le plus court ».

On lui a indiqué deux raisons : d'abord le coût, car le trajet le plus long oblige à traverser la Souche sur une plus grande longueur, ensuite des problèmes environnementaux. Pour lui, il faut projeter le coût sur 100 ans. Et s'agissant de l'environnement, « on s'occupe des grenouilles et des tritons mais pas des habitants », faisant allusion aux habitants du hameau de Moulin, dont il est, qui ont réclamé un passage encore plus à l'est.

La DREAL répond à cet ensemble de questions. Elle vient de recevoir un projet de convention avec la SAFER, son objectif étant de constituer une réserve foncière sur l'ensemble du territoire concerné par le projet, qui, une fois l'infrastructure réalisée, permettra de mettre en « pot commun » des surfaces pour un remembrement (un AFAFE), si le territoire le décide, qui pourra servir aussi pour les mesures compensatoires dues au titre de l'environnement sur une partie des territoires artificialisés.

Quant au prix des expropriations, c'est après l'obtention de la déclaration d'utilité publique qui autorisera les expropriations nécessaires à la réalisation du projet que les estimations seront faites par le service des Domaines, qui se base sur les transactions foncières récentes sur le territoire.

Des indemnités supplémentaires sont aussi versées aux propriétaires et exploitants pour le préjudice subi, pas seulement le prix du foncier mais aussi le prix de son usage.

Le choix du chemin goudronné a été fait par anticipation pour l' itinéraire de substitution mais il fera l'objet d'une concertation avec la profession agricole avant décision.

Pour les aménagements fonciers, c'est au territoire de choisir ou non le remembrement. Le Département est pilote et met en place des commissions communales, financées par l'Etat, dans lesquelles sont représentés les habitants. L'Etat paie en outre à l'AFAFE les aménagements effectués à la suite des impacts de l'infrastructure. Les déplacements obligés du fait du projet sont aussi pris en charge.

S'agissant du passage de la RN2 au-dessus de la RD 511, l'équilibre déblais-remblais est systématiquement recherché dans les constructions d'infrastructures. « On cherche à épouser au maximum le terrain naturel. Dans ce cas, enterrer la 2x2 voies obligerait à gérer 4km de déblais alors que « le point haut de l'infrastructure se situe naturellement à peu près au niveau de ce passage ».

Quant au passage de la RN2 au niveau de la ferme du Moulin, « le tracé est bien dans la trace du fuseau présenté. Ce qu'on avait dit lors de la concertation de 2023, c'est qu'on allait étudier l'éloignement maximum de la ferme du Moulin et de sa proximité. (…) Mais on est dans une zone de marais, sur une zone humide, une zone boisée. Plus on s'éloigne vers l'est, plus la largeur à franchir est importante », avec une augmentation exponentielle des coûts. L'ouvrage proposé fait 60 mètres de long et coûte 7 millions, 4 millions de plus pour un déplacement de

50 mètres, 10 pour un déplacement de 200 ». En outre, « on a essayé de ne pas se retrouver avec une route trop proche, trop perchée, trop visible : elle sera sur cette zone un peu en remblais ».

Enfin, dans le cadre de l'étude d'impact, une étude acoustique sera réalisée sur l'ensemble de l'itinéraire, plus précisément sur cette zone, avec de nouvelles mesures et une modélisation en fonction du nombre de véhicules, pour « dimensionner des protections acoustiques pour l'ensemble des résidents ».

Le responsable du service d'aménagement rural de la chambre d'agriculture prend acte du choix, apparemment fait, de la voie express, qui lui paraît ne pas prendre en compte le fait qu'aujourd'hui on laisse les voitures rouler de moins en moins vite alors que la vitesse des tracteurs atteint maintenant 40, voire 50km/h. « Ce choix est très lourd de conséquences pour l'agriculture, tant pour le transit que pour la desserte ».

« En outre, on choisit de faire transiter des véhicules, auparavant sur une route nationale à la charge de l'Etat, sur des voies départementales et communales. A terme, l'entretien sera à la charge du département et des communes. Quant à la responsabilité d'une consommation supplémentaire de foncier, il ne faut pas « faire croire que c'est pour la convenance des agriculteurs, parce que c'est bien la conséquence du choix de la voie express. (…) L'objectif, c'est de faire en sorte qu'ils puissent continuer à faire leur métier, à bien accéder à leurs parcelles ».

La Chambre d'agriculture va demander le lancement d'un AFAFE le plus tôt possible et tient à préciser que « l'objectif est de ne pas dégrader les conditions de travail des agriculteurs sans pour autant transférer les inconvénients sur les villages voisins par le transfert des véhicules agricoles ».

Une habitante de Voyenne, réagissant aux propos tenus sur les études de protection acoustique à Froidmont indique qu'à Voyenne « nous ne pouvons pas dormir les fenêtres ouvertes en ce moment tellement la circulation est intense. S'il y a des études acoustiques à faire, il faudra peut-être les faire aussi à Voyenne ». Elle s'oppose également à une artificialisation supplémentaire de terrain et au tracé présenté pour l'itinéraire de substitution : « je voudrais bien que quelqu'un prenne un tracteur avec une remorque et des ballots de paille dessus et vienne faire le tracé qu'on nous a présenté. Je souhaite bon courage si les ballots arrivent jusqu'au bout ».

Interpellé par le représentant de la Chambre d'agriculture sur les charges supplémentaires occasionnés par le projet au département et aux communes, le vice-président présent du Conseil départemental rappelle que l'Etat et la Région ont déjà dépensé 70millions sur la mise à 2x2 voies de la RN2. Il écoute les attentes locales mais est « plus sur le tracé total et écoute donc les avis du territoire. C'est le plus important. (…) Si jamais de 110 à 90 il n'y a pas énormément d'impact pour les locaux, il pourrait y en avoir pour les gens qui sont en amont. Et quand on se déplace à Paris, peut-être que nous, usagers de cette portion ici, on est

contents de pouvoir rouler à 110 pour rentrer jusque sur le Bassin parisien ». Il recommande de « ne pas bloquer le monde économique, les agriculteurs et de voir les avantages et les inconvénients des deux solutions. (…) et à la fin, ce sont plutôt les experts qui trancheront. (…) Je voudrais que notre territoire continue à avancer et l'Etat à investir. On en a besoin pour désenclaver les gens de La Capelle, de Nouvion-en-Thiérache, pour venir en préfecture, gagner 20' sur la route ».

A la suite de ces interventions la DREAL confirme que le projet paie les travaux sur les itinéraires de substitution pour contourner les hameaux. Ceux-ci ne seront pas des voiries nationales. Elles seront entretenues par les communes. Il indique aussi que, dans le cadre de l'étude d'impact, « une étude acoustique sera faite sur la totalité de l'itinéraire. C'est obligatoire ».

Enfin, s'agissant d'un test concret du parcours, il s'adresse à un participant à la réunion du 15 mai qui avait indiqué l'avoir fait et qui témoigne : « J'ai fait le parcours avec un tracteur seul. A l'aller, c'était 23 ou 26' par la nationale 2 et au retour, 39 ou 40', donc un temps 50% plus important. (…) Par les petites routes avec un tracteur attelé ou avec chariot, le temps sera beaucoup plus long parce que la route est sinueuse, relativement dangereuse, étroite, avec des angles droits. A des endroits, on ne pourrait même pas passer avec une grosse remorque ».

Un adjoint au maire de Voyenne, revenant sur l'entretien des itinéraires de substitution, estime que « cela va représenter peut-être quelque chose de supérieur à ce qu'on a aujourd'hui comme voies communales. C'est tout simplement impossible à financer avec les budgets actuels ».

Une habitante de la ferme du Moulin demande à voir les conclusions de l'étude évoquée dans le diaporama présenté par la DREAL, indiquant que 3 espèces animales sont en voie de disparition dans ce secteur, dont une libellule. Une habitante de Barenton souhaite savoir si l'élargissement des actuels chemins envisagés comme itinéraires de substitution, indispensable pour se croiser, a été pris en compte dans le calcul de l'emprise foncière totale nécessaire.

La DREAL précise que les diagnostics faune-flore et habitats portant sur l'ensemble de la section et pas seulement les abords de la ferme du Moulin alimenteront l'étude d'impact, document public que chacun pourra consulter lors de l'enquête publique d'ici un an et demi et qui comprendra les informations sur les espèces ainsi que les mesures nécessaires d'évitement, de réduction ou de déplacement si nécessaire.

Et concernant l'élargissement des chemins de substitution pour permettre de se croiser, la DREAL précise que les surfaces nécessaires sont incluses dans les 17 hectares déjà indiqués. S'agissant de Voyenne, l'équipe « a conscience qu'il y a des angles droits où un convoi agricole ne peut pas passer. Si ce cheminement est maintenu, on réétudiera cette partie pour l'optimiser ».

Un habitant de Froidmont-Cohartille dit qu'il en est de même sur l'itinéraire de substitution sortant de la commune vers la route de Barenton-sur-Serre car il y a des maisons des deux côtés et qu'il est impossible d'élargir.

La DREAL rappelle que l'objectif était de limiter les emprises foncières en réutilisant les chemins existants. Elle convient que sur Froidmont-Cohartille comme sur Voyenne ça ne peut pas passer. Elle a trouvé la réunion technique du 15 mai très utile car « des solutions alternatives ont été proposées qu'elle se propose d'étudier pour affiner la proposition de faire un itinéraire de substitution parallèle à la RN2 ».

L'ensemble des questions ayant reçu une réponse, la réunion est close après que le maître d'ouvrage a remercié les participants pour leurs remarques précieuses qui vont lui permettre d'affiner le projet, tout particulièrement pour le choix de l'itinéraire de substitution, sur lequel des échanges vont se poursuivre avec les exploitants et la Chambre d'agriculture.

Les permanences en mairie

Froidmont-Cohartille le 13 juin (10h-16h) :

Tenue en présence du Maire et d'un adjoint, elle a permis à une quinzaine de personnes de demander des informations ponctuelles, de faire part de leurs interrogations et d'exprimer des demandes portant sur des sujets divers : l'entretien du marais, les accès futurs à la 2x2 voies et au giratoire sud de la commune pour accéder à l'aire à betterave ; la desserte de certaines parcelles ; l'importance du maintien des fossés de dessèchement du marais pour assurer la bonne gestion hydraulique du bassin versant ; des avis sur le 90 et le 110km/h ; deux avis positifs de riverains sur la position de la RN2, qui ne devrait pas les affecter négativement ; le souhait des habitants de la ferme du Moulin d' un passage sous le RN2 et la proposition qu'une grange existante puisse faire office de mur antibruit.

Plusieurs avis favorables à un itinéraire de substitution le long de la RN2 actuelle ainsi qu'à la mise en place d'un AFAFE ont été exprimés.

-Verneuil-sur-Serre le 26 juin (10h-16h) :

Le Maire a accueilli la permanence et est revenu à la fin. Alors qu'une réunion technique organisée par la Chambre d'agriculture s'est tenue le 20 juin avec une vingtaine de propriétaires et exploitants locaux, dans la foulée des échanges lors de la réunion publique du 17 juin sur les itinéraires de substitution et les modalités d'un AFAFE, le Maire de Grand-Lup-et Fay évoque la solution de deux voies parallèles à la RN2 ou d'une voie bidirectionnelle, cette dernière paraissant avoir la préférence des personnes présentes. Il s'interroge en outre sur l'accès à la RN2 de ses administrés travaillant à Laon, d'autant que l'itinéraire passant par Monceau-le-Waast puis Laon est en partie étroit, les croisements avec des poids lourds ou tracteurs dangereux, la route mal entretenue et la circulation hivernale difficile.

Un certain nombre de personnes présentes font état de leur préférence pour une 2X2 voies limitée à 90km/h, ceci pour permettre la circulation des engins agricoles.

Plusieurs personnes s'interrogent sur l'accès précis à leur ferme ou leurs parcelles en cas de voie express. Certaines expriment le souhait de retrouver le parcellaire qui sera prélevé et être correctement indemnisés, ceci au vu de leurs emprunts, pour allongement de parcours ou perte d'activité pendant les travaux.

Certaines sont favorables à la mise en place d'un AFAFE, mais d'autres ne la souhaitent pas, l'une d'entre elles précisant que ses terres sont déjà regroupées.

Différentes demandes d'accès via la RN2 sont exprimées : une personne de la commune pour faire passer les camions de livraison de matériel agricole, ce qui lui semble impossible via les chemins ruraux ; une autre à Barenton Bugny pour préserver l'accès à ses parcelles et ses aires de betterave, une troisième souhaite un accès depuis Verneuil à l'itinéraire de substitution pour rejoindre Laon ou Marle plutôt que de passer par les voiries communales.

Un couple, riverain de la RN2 à Verneuil-sur-Serre, estime que la RN2 n'est pas saturée ni accidentogène mais pas entretenue et remet en cause l'utilité du projet. Au cas où celui-ci serait néanmoins maintenu, il plaide pour un contournement de Froidmont-Cohartille limité à 90km/h.

Certains estiment inapproprié l'entretien des itinéraires de substitution par les communes (litiges entre communes, problèmes budgétaires) et préféreraient que ce soit le Département qui s'en charge.

-Voyenne le 2 juillet (10h-16h)

Le maire a été présent à plusieurs moments de la journée et a remis une délibération municipale et une pétition des habitants de la commune réclamant le maintien de la circulation agricole sur le créneau existant, sans itinéraire de substitution.

Une part non négligeable des personnes présentes, habitant en particulier à Voyenne ou Marle, sont venues exprimer fermement leur souhait d'une 2X2 voies non express, avec vitesse limitée à 90km/h, pour éviter le recours aux itinéraires de substitution. La plupart estiment, en cas de maintien de la formule de la voie express, que les itinéraires de substitution proposés sont inadaptés à une circulation dans de bonne conditions des engins agricoles et leur préfèreraient un itinéraire le long de la RN2, l'une d'entre elles proposant de passer le long de la voie SNCF Marle-Dercy.

Un adjoint au Maire de Voyenne souhaite, dans sa commune, « un projet sans itinéraire de substitution avec circulation des véhicules agricoles sur la 2X2 voies à 110km/h, comme précédemment sur ce créneau, sinon comme actuellement à 90km/h ». Il suggère par ailleurs que l'approche de Marle demeure à une voie pour éviter des accidents de poids lourds dus à

une vitesse trop élevée dans la courbe précédant le giratoire. Un habitant de cette même commune réclame la modification de la réglementation des voies express pour y autoriser la circulation des engins agricoles. A défaut, il se ralliera à la 2X2 voies à 90km/h.

Plusieurs personnes, par ailleurs opposées aux itinéraires de substitution, demandent l'arrêt du projet, jugé notamment trop coûteux pour les financeurs. Des craintes sur la capacité financière des communes d'entretenir les itinéraires de substitution en cas de voie express sont exprimées ainsi que sur l'indemnisation correcte des terres prélevées pour le projet.

Des agriculteurs bio de Grandlup-et-Fay se déclarent « favorables à une infrastructure moderne mais attention à ne pas pénaliser les accès locaux pour permettre la poursuite de l'activité agricole (vente directe et locale) qui peut mettre en péril leur structure s'il n'y a plus d'accès à la RN2 ». Ils s'inquiètent d'un éventuel AFAFE compte tenu de leur certification bio.

Le maire de Toulis-et-Attencourt est venu apporter des précisions sur le fonctionnement du fossé d'assèchement de la Souche et déposer la délibération du conseil municipal.

Synthèse des arguments exprimés

Le parti d'aménagement à 2x2 voies express de la RN2 avec limitation de vitesse à 110km/h et création d'itinéraires de substitution pour les engins lents, réglementairement liée à cette formule, a été retenu par le maître d'ouvrage pour le seul tronçon central de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, entre l'échangeur de l'A26 au sud et le sud de Marle au nord, à l'issue de la concertation publique préalable conduite du 10 janvier au 25 mars2022 et de sa décision du 8 novembre 2022, car c'est le secteur de l' itinéraire qui s'y prête le mieux par sa morphologie (route plate, souvent droite, bordée par des emprises agricoles souvent importantes…).

L'obligation de création d'itinéraires de substitution a été au centre des discussions durant toute cette concertation continue et a fait l'objet d'une contestation assez générale. Secondairement, d'autres thématiques ont fait ressortir des préoccupations et suggestions : le contournement de Froidmont-Cohartille, les impacts durables sur l'activité agricole, l'eau et les milieux naturels.

Les itinéraires de substitution au centre des discussions

De fortes oppositions

C'est avant tout cette obligation qui provoque des oppositions à la formule de la voie express. Une série d'arguments ont été exprimés, portant sur les itinéraires précis qui sont proposés comme sur leurs modalités et conséquences :

-les itinéraires proposés s'approchent trop de zones bâties à Barenton-Bugny, Verneuil-sur-Serre, Barenton-sur-Serre, Cohartille ou Voyenne, créant ainsi de nouvelles nuisances pour les riverains ;

-ils nécessitent des emprises foncières supplémentaires (17ha selon le maître d'ouvrage, hors contournement de Froidmont-Cohartille qui en mobilise 24), distraites de l'activité agricole, même si le maître d'ouvrage s'est efforcé de reprendre des voieries existantes pour limiter les besoins en foncier ;

-de multiples points de difficultés, voire d'impossibilités, de passage et de croisement des engins agricoles sont désignés très précisément sur la carte par des acteurs locaux, en particulier des exploitants agricoles, ceci concernant a fortiori les convois agricoles venant de Belgique tout l'été pour remonter de la paille, l'un d'entre eux évoquant « une route sinueuse, relativement étroite, avec des angles droits (…), à des endroits on ne pourrait même pas passer avec une grosse remorque ». Le maître d'ouvrage, sur la base de ces différentes objections convient qu'à certains endroits le passage de l'itinéraire de substitution devra être revu, par exemple à Voyenne ou à la sortie de Cohartille.

-comment va-t-on obliger les convois agricoles à prendre cet itinéraire et à ne pas passer au plus court dans le village comme, par exemple, à Verneuil-sur-Serre ? La crainte a été exprimée que la voie express n'accentue la circulation dans les villages. « C'est difficilement compréhensible pour les habitants riverains ».

-l'allongement des trajets comme le renchérissement de leur coût ont été soulignés. De l'aveu même du maître d'ouvrage, le trajet par l'itinéraire de substitution proposé est rallongé de 4,5km. Les calculs sur le temps de trajet entre l'A26 et le sud de Marle pour un convoi agricole font état de 23' sur pour 15,4km entre l'A26 et le sud de Marle par la RN2 actuelle et de 30' pour 19,9km par l'itinéraire de substitution. Mais un intervenant agricole dit avoir effectué la veille le trajet sur un tracteur sans remorque en 26' par la RN2 et au retour, par l'itinéraire de substitution, en 37' car il y a des parties où on ne peut rouler qu'à 16km/h à cause d'une visibilité réduite et de chemins étroits.

-un certain nombre de pertes d'accès à la RN2 sont déplorées, notamment à Verneuil-sur-Serre et Grandlup-et-Fay, entraînant pour les usagers locaux des pertes de temps parfois significatives et des coûts de transport supplémentaires non compensés.

Un contributeur s'exprime ainsi : « le projet présenté priverait d'accès à la RN2 les habitants des villages de Barenton-sur-Serre, Mortiers, Verneuil-sur-Serre, Grandlup. Il est inconcevable d'accepter un tel projet. Les élus souhaitent rendre attractifs ces villages, ils vont faire le contraire en les isolant ! Les habitants auront un temps de parcours rallongé pour accéder à Laon ou Marle ». Et il complète par un exemple : « Avant le projet, un habitant de Mortiers ou Barenton-sur-Serre, pour se rendre à son travail à Laon, avait accès à la RN2 à hauteur de Barenton-sur-Serre, avec un temps de trajet de 12' ; avec votre projet, l'habitant de Barenton-sur-Serre rejoindra Verneuil-sur-Serre, passera dans la commune puis rejoindra Barenton

Bugny, puis la zone du Griffon, pour retrouver le rond-point de l'A26, le tout en empruntant des voies communales exiguës et pas très praticables, ceci en 20'.De même un habitant de Verneuil qui travaille à Marle, met 15' actuellement en prenant la RN2. Avec votre voie express, il en mettra 25 pour aller à Marle en passant par Barenton-sur-Serre, Cohartille, Froidmont etc… ».

-ces voies, déjà utilisées par d'autres usagers, seront sources d'insécurité pour les deux-roues légers, cyclistes et piétons ;

-les communes concernées par le passage de ces voiries de substitution se demandent comment elles pourront supporter la charge financière permanente de l'entretien de ces itinéraires lorsqu'ils leur seront remis ;

-leur coût est souligné par beaucoup, au moment même où l'état de nos finances publiques est préoccupant, comme le souligne un contributeur sur internet : « avez-vous les pieds sur terre ? La France est en faillite ; 3435 milliards d'euros de déficit ; nous sommes à l'heure des économies. Personne ne se rend compte de la situation ».

En résumé, bon nombre de contributeurs opposent le faible temps gagné grâce à une voie express, qu'ils estiment entre 1 et 2' entre l'accès à l'A26 et le sud de Marle, aux emprises foncières supplémentaires nécessaires pour l'itinéraire de substitution et à leur coût, aux difficultés nouvelles de travail et aux coûts alors imposés aux exploitants agricoles, aux nuisances nouvelles qui seront subies par les riverains de cet itinéraire, au temps perdu par d'autres pour accéder demain à la RN2. Et pour eux, ce faible temps gagné ne vaut pas toutes ses conséquences négatives. D'où des propositions reconventionnelles.

Des propositions alternatives

Ces propositions sont centrées d'abord sur la position massivement exprimée de renoncer à la formule de la voie express au profit d'une 2x2 voies avec limitation à 90km/h pour éviter d'imposer des itinéraires de substitution aux agriculteurs et des nuisances nouvelles à des riverains du fait du tracé de l'itinéraire de substitution, limiter les coûts et l'artificialisation de nouvelles surfaces. Selon les expressions de proximité et la domiciliation des intervenants, la proposition porte sur l'ensemble du secteur central ou sur une partie seulement du parcours.

Un adjoint au Maire de Voyenne propose que les engins agricoles puissent accéder à la voie express. Il rappelle en effet que des années durant, après la mise en service de la 2x2 voies sur le créneau de Voyenne en 2003, la vitesse maximum a été fixée à 110km/h et que néanmoins les engins agricoles pouvaient rouler sur cette portion. Pendant cette période, il n'y a pas eu d'accident mettant en cause des usagers et des véhicules lents. Puis, en 2023, lors de la mise en service du prolongement du créneau de Voyenne, la DIR a abaissé la vitesse limite à 90km/h en application de la réglementation nationale. Aujourd'hui, il est proposé de classer cette portion en voie express et d'imposer un itinéraire de substitution aux véhicules lents. La commune souhaite que la vitesse limite de 110km/h, qui ne s'est pas révélée dangereuse, n'interdise pas la circulation des véhicules lents sur la nouvelle RN2, d'autant qu'il

estime que l'itinéraire de substitution proposé passe trop près du village et que la commune ne veut pas de circulation d'engins agricoles à l'intérieur de la commune. Il ajoute que les chemins qui passent autour, aujourd'hui utilisés par les agriculteurs, le sont aussi par les promeneurs et doivent le rester, ceci en toute sécurité. Il conclut que si cette dérogation n'est pas possible, la commune préfère qu'on en reste à la limite de 90km/h sans itinéraire de substitution

Le responsable du service de l'aménagement rural à la Chambre d'agriculture argumente dans le même sens : « il y a 30 ans, ça pouvait être beaucoup plus pertinent car un tracteur roulait à 25km/h et qu'en général les voitures roulaient plus vite., Aujourd'hui, les tracteurs roulent couramment à 40, voire 50km/h et on fait rouler les voitures de moins en moins vite ».

Au cas, ensuite, où la formule de la voie express serait maintenue par le maître d'ouvrage, une proposition a été fortement soutenue pendant la concertation, après avoir émergé et été discutée durant la réunion technique préalable à la concertation continue organisée principalement avec le monde agricole même si elle était ouverte à tous. Compte tenu des multiples difficultés de circulation relevées sur le terrain par des agriculteurs et signalées précisément au cours des réunions et permanences, il s'agirait d'implanter l'itinéraire de substitution le long de la RN2.

Selon ses défenseurs, cette solution éviterait bien des difficultés de passage pour les engins agricoles et des nuisances aux riverains dans plusieurs communes, qui ont exprimé leur refus du passage de l'itinéraire de substitution projeté. Elle aurait en outre l'avantage de ne pas allonger sensiblement le parcours des engins agricoles par rapport à la situation actuelle, ce que reconnaît le maître d'ouvrage.

Le travail précis effectué sur le terrain par des habitants et agriculteurs, discuté avec le maître d'ouvrage, a conduit ce dernier, au cours même de la réunion publique du 17 juin, à indiquer qu'il intégrerait cette perspective dans la suite des études et en étudierait la faisabilité, les caractéristiques et les conséquences, se disant prêt à s'y rallier si son étude était concluante. Dans un tel cas, un contributeur souhaite qu'il s'agisse d'une voie unique à double sens qui permette de se croiser.

Une autre suggestion a été faite : « pour créer une voie express, pourquoi vouloir utiliser la RN2 actuelle et faire un double doublement de la voie ? Financièrement parlant, il vaudrait mieux laisser telle quelle la RN2, ce qui faciliterait la vie quotidienne des autochtones, et construire intégralement une nouvelle voie express. (…) Mettre au niveau cette RN2, la reconstruire intégralement (car fortement dégradée en sous-sol) est certainement plus onéreux que de faire une voie express totalement nouvelle. Et ceci éviterait de construire des chemins parallèles, et permettrait à tous les locaux de circuler normalement. Les accès aux parcelles existent déjà, les dépôts de betteraves aussi et vous n'auriez rien à toucher de l'existant actuel ou très peu, contrairement au projet actuel d'intégration de la RN2 à la voie express ».

La proposition a été faite, enfin, que l'itinéraire de substitution suive la voie SNCF entre la RD121 et Marle.

Des acceptations motivées du projet dans sa formule de voie express

Les différentes opinions, souvent exprimées par internet, ont cependant fait ressortir que si la solution d'une 2x2 voies à vitesse limitée à 90km/h semblait préférée par une majorité des participants de la section entre l'échangeur de l'A 26 et le sud de Marle, certains d'entre eux qui se rendent régulièrement vers Laon et la région parisienne, comme ceux qui remontent jusqu'à Avesnes-sur-Helpe et au-delà, ainsi que certains qui habitent plus loin et se sont néanmoins exprimés, ont rappelé la nécessité de considérer l'itinéraire dans son ensemble et se sont déclarés en faveur de la voie express. Ils ont exprimé un souhait d'amélioration de leur temps de trajet, de sa sécurité et de son confort, la prise en compte des besoins économiques, notamment industriels, et la nécessité impérative d'un désenclavement du département, rejoignant ainsi la motivation de la décision ministérielle.

Plusieurs contributeurs ont expliqué pourquoi ils tenaient à un voie express permettant de circuler jusqu'à 110km/h : « j'ai très clairement hâte de voir une 2x2 voie sur l'intégralité du tracé, pour simplifier les déplacements, notamment raccourcir les temps de trajet, principalement entre Avesnes-sur-Helpe et Laon (trop de villages à traverser, pour la sécurité trop de poids lourds ; cela pourrait améliorer grandement les échanges commerciaux et la vie du territoire sur des secteurs isolés », ou «pas de demi-mesure à 90 qui ne répondrait pas aux attentes. » Et un autre, qui habite à Vervins : « cela me permettra de gagner du temps pour aller à l'autoroute, sur le sud du département et en région parisienne (…). Il est important que la vitesse autorisée puisse être de 110km/h. Il me parait peu pertinent d'engager des travaux d'une telle ampleur si, finalement, la vitesse autorisée ne passe qu'à 90km/h contre 80 aujourd'hui. De façon plus globale, il me semble important de prendre en considération les avis et impacts pour la population du secteur Vervins, sud Thiérache, qui sera aussi intéressée par le projet. Il ne faut pas se contenter des avis de la population du secteur Pays de la Serre ».

L'intervention du vice-président du conseil départemental qui participait à la réunion publique du 17 juin, résumait ainsi cette opinion : « on en a besoin pour désenclaver les gens de La Capelle, les gens de Nouvion-en Thiérache, venir en préfecture, gagner 20'. (…) On a besoin de la continuité nationale, départementale et communale, que ça rende le maximum de service, qu'on puisse continuer à développer aussi le département de l'Aisne ».

Quelques personnes sont allées plus loin en rappelant leur souhait, parfois exprimé à l'occasion de la concertation publique préalable portant sur l'ensemble de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe de 2022, de voir la totalité du parcours entre Laon et Avesnes-sur-Helpe réalisée en voie express, solution non retenue par la décision ministérielle du 22 novembre 2022 voire, dans un cas, « des tronçons autoroutiers (2x2 voies, 130kms/h) avec péage ».

Quelques refus

Quelques élus régionaux et départementaux ont renouvelé leur opposition globale au projet de mise à 2x2 voies, quelle que soit la formule, exprimée dès la concertation publique préalable, estimant qu'il favoriserait un développement du trafic routier, qu'il était dépassé à l'heure de la transition climatique, inutile, coûteux et destructeur de terres agricoles.

Le lien avec le contournement de Froidmont-Cohartille, qui a fait l'objet d'une concertation particulière en 2023

Le contournement de Froidmont-Cohartille, qui avait fait l'objet d'une concertation antérieure (5-30 juin 2023) et de la décision du maître d'ouvrage de l'aménager à 2x2 voies express selon un fuseau Est long intégrée dans son bilan et qui fait partie de la section entre l'échangeur de l'A 26 et le sud de Marle, n'a pas été remis en question. Mais le conseil municipal a réitéré sa délibération du 30 juin 2023, qui exprimait le choix de « limiter l'emprise foncière et faciliter l'acheminement du fourrage par les agriculteurs en Thiérache en limitant la vitesse à 90 km/h sur le contournement et la 2x2voies jusqu'à Marle ».

Sa délibération du 7 juillet 2025 a rappelé que : « le conseil municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité, a décidé de laisser les deux tronçons à 90km/h pour éviter les voies de substitution et réduire les emprises foncières afin d'éviter les problèmes de nuisance de circulation dans les villages adjacents (…) ». Ses collègues maires locaux, à l'occasion de cette dernière concertation ont adopté la même position dans leurs délibérations respectives quant à la demande d'une vitesse limitée à 90km/h permettant la circulation des véhicules lents dont les convois agricoles.

Certaines autres demandes exprimées lors de la concertation particulière de 2023 sur le contournement de Froidmont-Cohartille ont en outre été rappelées et le maître d'ouvrage a présenté certains de ses choix techniques postérieurs à la concertation, actualisant ainsi l'information des participants.

-sur le franchissement de la RD 511 : un intervenant à la réunion publique du 17 juin s'est étonné que son franchissement par la future RN2 soit prévu au-dessus et non en-dessous ce qui, de son point de vue eût été moins coûteux. Le maître d'ouvrage lui a expliqué qu'enterrer la RN2 sous la RD511 eût entraîné la production de déblais important alors que l'équilibre déblais-remblais est toujours recherché pour des raisons de coût. On cherche donc à « épouser au maximum le terrain naturel et le point haut de l'infrastructure se situe justement au niveau de cet ouvrage. L'objectif est aussi de limiter le nombre de bassins d'assainissement nécessaire pour traiter les eaux pluviales de l'infrastructure. Là, telle qu'on a défini la 2x2 voies on ne crée que deux bassins. C'est pour ces raisons que la RN2 passera au-dessus de la RD511 ».

-sur les nuisances sonores et visuelles du contournement, un intervenant se rappelle qu'« il avait été dit en 2023 que dans le trajet long Est, c'était le plus long qui avait été choisi ». Or il constate qu'un choix a été fait sur le plus court et demande pourquoi. Le maître d'ouvrage

répond que le tracé est bien dans la trace du fuseau présenté alors et qu'il s'était engagé à étudier l'éloignement maximum de la ferme du Moulin et des résidents proches. « Malheureusement, sur cette zone à forts enjeux environnementaux, on est dans une zone de marais, sur une zone humide, une zone boisée, et plus on s'éloigne vers l'est, plus la largeur à franchir est importante. En plus du coût de l'ouvrage-plus important parce qu'on doit enjamber une bonne partie de la zone humide-, l'impact sur la zone boisée serait plus important et le coût de l'ouvrage augmenterait de façon exponentielle. L'ouvrage proposé fait 60 mètres et coûte 7millions d d'euros HT. Le faire passer à 100 mètres en coûte 11 et à 200 mètres, 17 ». Il a néanmoins essayé de limiter le profil de la route pour limiter la gêne visuelle et une étude acoustique sera menée pour dimensionner des protections acoustiques pour l'ensemble des résidents.

Le traitement des impacts fonciers

Le maître d'ouvrage, qui avait déjà évoqué ce sujet lors de la réunion agricole du 15 mai, a précisé lors de la réunion publique du 17 juin que le tracé proposé pour l'itinéraire de substitution réutiliserait un maximum de chemins existants pour limiter l'impact foncier et privilégierait des ponts plutôt que des giratoires avec le même objectif.

Au cours de cette réunion, un grand nombre de questions ont été posées sur le traitement juridique et financier des impacts fonciers du projet, exprimant, au-delà du besoin d'informations préalables, de fortes inquiétudes et des demandes de compensation.

Les prélèvements fonciers nécessaires

Plusieurs fois interrogé sur l'importance de ces prélèvements, le maître d'ouvrage a été amené à préciser que, sur la base du projet de voie express présenté, y compris l'itinéraire de substitution qui a été imaginé pour limiter ceux-ci, leur surface estimée atteindrait 17ha sur le parcours entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, auxquels il fallait ajouter 40ha pour le seul contournement de Froidmont-Cohartille par une nouvelle voie. Et dans l'hypothèse où on ferait l'itinéraire de substitution le long de la voie express, il y aurait un besoin supplémentaire de 9ha. C'est ce dernier constat qui l'a incité à écarter en première analyse cette solution. Mais les participants, tant à la réunion technique agricole du 15 mai qu'à la réunion publique du 17 juin à Grandlup-et-Fay, ont estimé que les avantages du passage de l'itinéraire de substitution le long de la voie express rendraient acceptable ce prélèvement si la formule d'une 2x2 voies à 90km/h n'était pas retenue.

Interrogé sur le prélèvement nécessaire en cas de choix du passage de l'itinéraire de substitution le long de la future voie express, il a indiqué que l'analyse de cette option et la recherche d'une solution optimale-une voie de chaque côté ou une double voie d'un seul côté, par exemple- y compris en termes de surfaces à prélever, allait être étudiée avec les exploitants agricoles et la Chambre d'agriculture.

L’exigence d’un processus clair et juste de compensation

Un vif besoin d’information sur les procédures s’est exprimé pendant cette concertation : quand et comment s’engage un processus d’aménagement foncier et qui paie les travaux liés, par exemple le déplacement d’un silo de betteraves ou des modifications des réseaux d’irrigation ? Une majorité des personnes qui se sont exprimées se sont déclarées favorables à un AFAFE et souhaitent que la SAFER engage rapidement la constitution de réserves foncières. Mais un certain nombre d’intervenants ou de contributeurs sont allés plus loin et ont formulé des exigences concrètes sur les compensations.

Ils n’attendent pas seulement la compensation financière ou foncière de la perte de terres mais aussi des compensations pour allongement de parcours, perte d’activité pendant les travaux, perte des droits à paiement de base (DPB), perte d’exploitation, perte de fumure et d’arrière-fumure.

Ainsi :

-une exploitante à Barenton-Bugny, qui a déjà été exproprié antérieurement sur la zone du Griffon, explique que « lors des travaux, notre organisation sera bousculée (longueur et temps de trajet modifiés pour accéder aux parcelles, changement d’assolement) et cela engendrera des coûts supplémentaires d’exploitation qui devront être indemnisés. (…) Ce nouveau projet impacte encore fortement notre exploitation sur le foncier et l’organisation. La mise en place d’une compensation foncière est dès lors nécessaire pour assurer l’avenir de la structure ».

- une contributrice insiste sur la nécessaire solidarité : « je demande 1ha pour 1ha.L’emprise foncière doit être partagée entre les agriculteurs afin d’être la plus indolore possible pour chacun à travers un remembrement qui doit être obligatoire ». Et évoquant le prix des expropriations : « Si vous deviez nous exproprier, je suis très inquiète du montant, que l’Etat décidera seul. Il est de notoriété qu’il est en-dessous du marché. J’ai des prêts et des et engagements financiers en cours. Cela me mettrait dans une situation financière difficile ! ».

-une contributrice a écrit : « nous allons être expropriés et vous nous annoncez que les Domaines feront le prix. J’espère qu’ils respecteront les prix dans la région. Je n’ai pas travaillé pour me faire spolier mes biens ».

Préconisations du garant

Recommandation n°1

Si, comme c'est juridiquement vraisemblable, le maître d'ouvrage, le Ministère chargé des Transports refuse, soit la modification de la règle interdisant sur l'ensemble du territoire pour des raisons de sécurité la circulation des véhicules lents, dont les engins agricoles, sur les voies express, soit une dérogation particulière au cas de la RN2 entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, et qu'il maintient le choix, fait le 8 novembre 2022, d'une voie express sur cette portion de la RN2, la question se posera de savoir comment arrêter dans le détail l'itinéraire de substitution entre ces deux bornes.

En effet, les débats de la concertation ont fait apparaître, en plusieurs points de l'itinéraire proposé par le maître d'ouvrage, des difficultés, voire des impossibilités de passage, constat fait par beaucoup et reconnu par celui-ci.

Certaines communes ont exprimé leur refus de passage d'engins agricoles dans le centre ou sur les chemins communaux proches, afin de ne pas créer de nouvelles nuisances pour les habitants et de sécuriser le passage des 2 roues motorisés, des cyclistes et des promeneurs en toute tranquillité.

Le maître d'ouvrage a été amené à reconnaître publiquement l'intérêt d'étudier de façon concertée la proposition qui a émergé au cours de la réunion agricole du 15 mai et a recueilli l'intérêt marqué des participants à la réunion publique du 17 juin.

Les débats ont fait par ailleurs apparaître que la question ne se pose pas exactement de façon identique sur toutes les parties de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, notamment entre l'échangeur et le sud de Froidmont-Cohartille, pour le contournement de cette commune et pour la partie nord à hauteur de Voyenne.

Dans ces conditions, le garant préconise que le maître d'ouvrage, comme il en a évoqué la possibilité durant les débats, procède, avant d'arrêter le choix du projet qu'il soumettra à l'enquête publique, à une nouvelle analyse technique de l'itinéraire de substitution en concertation avec les exploitants concernés et la Chambre d'agriculture, intégrant les enseignements tirés de la concertation, dont l'hypothèse d'un passage le long de la voie express lorsque c'est possible ou préférable.

Recommandation n°2

Comme il s'y était engagé à l'issue de la concertation publique globale en 2022, le maître d'ouvrage a lancé la création d'un modèle numérique de trafic sur la RN2 entre Paris et la Belgique. A l'issue d'une importante campagne de comptage et d'interview d'usagers menée en 2024, il a récolté un ensemble de données afin d'alimenter ce modèle. Lors de la réunion publique de la présente concertation continue (17 juin 2025), il a fourni au public de premières

données de base sur le trafic global au sud de Laon puis de Laon à Avesnes-sur-Helpe ainsi que sur la part des poids lourds et de leur circulation de transit. Compte tenu des importantes répercussions négatives de cette circulation spécifique sur sa qualité de vie évoquées avec insistance par la population de l'espace Laon-Avesnes-sur-Helpe depuis le début de la concertation, il est suggéré au maître d'ouvrage d'organiser rapidement en 2026 une communication significative intégrant les premiers enseignements qu'il tire pour l'avenir du projet de cette étude approfondie s'agissant des poids lourds et leur transit afin que le public dispose d'une vue objective de cette question.

Recommandation n°3

Plus largement, le garant suggère au maître d'ouvrage, compte tenu de l'enchaînement des séquences de la concertation continue portant chacune sur une nouvelle portion d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe de rendre compte au public, au moins deux fois par an, de l'avancement des études techniques qui suivent chaque concertation particulière pour mener jusqu'à l'enquête publique, en présentant un tableau récapitulatif global de l'avancement des études et procédures portant sur l'ensemble de l'itinéraire Laon-Avesnes-sur-Helpe, objet de la concertation publique préalable conduite en 2022.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

Après cette étape de concertation et la publication du rapport intermédiaire n°3 du garant, le maître d'ouvrage va lancer début 2026 les études techniques pour le dimensionnement de la 2x2 voies et, si nécessaire, les itinéraires de substitution. Simultanément, il lancera des études d'impact qui intégreront les thématiques environnement, agriculture, activités économiques, trafic et bruit, et se dérouleront tout au long de l'année, afin d'optimiser le projet et en particulier de minimiser ses impacts puis de préparer l'enquête publique. Celle-ci pourrait avoir lieu en 2027 (déclaration d'utilité publique et autorisation environnementale). Elle concernera l'ensemble du secteur central de l'itinéraire entre la sortie de Laon et Avesnes-sur-Helpe, y compris le contournement de Froidmont-Cohartille.

Conformément à la décision ministérielle de novembre 2022 à l'issue de la concertation publique préalable portant sur l'ensemble de l'aménagement de l'itinéraire Laon-Avesnes-sur-Helpe, le maître d'ouvrage prévoit une concertation vers mi 2026 sur le contournement de Laon, portant sur les scenarios d'aménagement à 2x2 voies.

En 2026 également, le maître d'ouvrage publiera le fuseau retenu pour les contournements des communes de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie et lancera les marchés publics en vue de la réalisation de la suite des études techniques (maîtrise d'œuvre) et les diagnostics locaux portant sur l'environnement et l'agriculture. Ce secteur pourrait déboucher sur une enquête publique au mieux en 2028 compte tenu de la complexité de la traversée de la Thiérache.

Liste des annexes

- Annexe 1

LA commission nationale du débat public CNDP

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 commission nationale du débat public CNDP

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.

@debatpublic.fr
@CNDPDebatPublic
Commission nationale du débat (CNDP)
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.frdebatpublic.fr