

# RN2 Mise à 2 x 2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE  
DU 10 JANVIER AU 25 MARS 2022

Compte rendu de la réunion de lancement  
La Capelle – 14 janvier 2022 à 17h30

## Affluence : 133 participants

- Dans la salle : 108 ; à distance (diffusion en direct sur internet) : 25 participants

## Intervenants :

### Garants de la concertation (commission nationale du débat public)

- Régis GUYOT
- Jean Raymond WATTIEZ

### Représentants de l'État et des collectivités

- Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne
- Christophe COULON, vice-président du conseil régional des Hauts-de-France
- Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne

### Représentants de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, maître d'ouvrage du projet

- Virginie MAIREY-POTIER, directrice adjointe de la DREAL Hauts-de-France
- Nicolas LENOIR, adjoint au chef de service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France
- Stéphane DEHART, responsable d'opérations, service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France
- Claire CAFFIN, adjointe à la chef de pôle maîtrise d'ouvrage, chef d'unité sud service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

### Animateur :

- Nicolas CAMOUS, Algoé

## Déroulement (environ 2 h 40) :

- Introduction (30')
- Présentation des fondamentaux du projet et échanges avec le public (40')
- Présentation des scénarios d'aménagement envisageables et échanges avec le public (1h20)
- Présentation des contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle et des prochaines étapes (2')
- Conclusion (5')

## Sommaire

1. Introduction	3
2. Présentation des fondamentaux du projet et échanges avec le public	9
2.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France	9
2.2. Questions et échanges avec le public	11
3. Présentation des scénarios d'aménagement envisageables et échanges avec le public	17
3.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France	17
3.2. Questions et échanges avec le public	24
4. Présentation des contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle et des prochaines étapes	37
5. Conclusion	38



*Les mentions entre crochets sont ajoutées par le rédacteur pour faciliter la compréhension de certains termes ou sigles utilisés par les intervenants.*

## 1. Introduction

### Nicolas CAMOUS, animateur

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Désolé de ce petit retard mais vous l'avez compris, les conditions réglementaires en général, et sanitaires en particulier en ce moment, rendent l'entrée dans la salle un peu plus compliquée que pour une réunion publique plus classique.

Merci de votre présence nombreuse. Mon nom est Nicolas CAMOUS et j'aurai le plaisir d'animer cette soirée en votre compagnie, soirée de réunion publique d'ouverture de la concertation sur le projet de RN2, et plus précisément, comme vous le voyez à l'écran, de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Nous sommes ensemble pour environ deux heures, peut-être un peu plus si nos échanges nous y amènent, deux heures d'information. On va vous apporter un certain nombre d'éléments d'information pour vous éclairer sur ce projet et sur le dispositif de concertation qui est mis en place, et puis vous aurez, bien évidemment, la possibilité de poser vos questions au cours de cette réunion.

Je précise que la réunion est filmée, puisqu'elle est notamment retransmise sur internet : nous avons des personnes qui sont connectées à distance et qui pourront, tout comme vous d'ailleurs, poser des questions. Elle est également enregistrée, pour les besoins de son futur compte rendu. Compte tenu de ces conditions, vous avez signé à l'entrée normalement un document concernant le droit à l'image, donc cela a été précisé, mais je le redis, s'il y a des personnes qui ne veulent pas être filmées, il faudrait plutôt qu'elles se mettent dans le coin là-bas de la salle.

Merci de mettre vos smartphones en mode silencieux, si ce n'est déjà fait, et nous allons donc entrer dans le vif du sujet avec une première séquence de discours traditionnellement introductif, après avoir évidemment remercié M. le maire de La Capelle de nous accueillir ce soir. Je vous laisse M. le préfet ouvrir officiellement, si je puis dire, cette réunion.

### Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne

Merci. M. le maire, M. le député, M. le président du conseil départemental, M. le vice-président du conseil régional, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, y compris ceux qui nous suivent et qui pourront participer à distance, je suis très heureux d'ouvrir cette première réunion de concertation préalable sur le projet d'élargissement, de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Et je remercie bien sûr M. le maire de nous accueillir dans cette très grande salle, et encore on n'en voit que la moitié, qui permet d'organiser cette réunion dans les meilleures conditions de sécurité sanitaire, avec une distance entre les uns et les autres qui est même deux fois la distance réglementaire, je vous en sais particulièrement gré.

Ce projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2, il est évidemment extrêmement important. Cela fait des décennies que la route nationale 2 connaît des travaux qui visent à améliorer la sécurité de la circulation sur cette route. Cela fait très longtemps que, je crois, chacun attend que la route nationale 2 soit dans sa configuration à la hauteur de la place qu'elle occupe dans le département de l'Aisne.

C'est évidemment l'axe le plus structurant. Il traverse de part en part le département, selon un axe sud-ouest – nord-ouest, il nous relie à nos voisins belges, en passant par le département du Nord. C'est véritablement, et je le mesure tous les jours, et encore pour venir vous retrouver ici ce soir, un axe absolument structurant, absolument fondamental.

Alors, la concertation qui s'est ouverte en début de semaine, et dont cette réunion constitue la première des 7 réunions ou ateliers qui visent à s'inscrire dans le cadre de la concertation préalable, cette concertation elle porte, comme son nom l'indique et comme le document que vous avez pu voir ou les panneaux que vous avez pu voir sur le bord des routes, sur le tronçon entre Laon, un peu au sud de Laon, et Avesnes-sur-Helpe.

Il s'inscrit en continuité de ce qui a déjà été réalisé, principalement le tronçon Paris-Laon, qui est mis à 2 x 2 voies à peu près à 80 % de son linéaire, avec des travaux encore très importants qui ont été réalisés l'été dernier à Péroy-les-Gombries. Il s'inscrit également dans la continuité de ce qui est réalisé ou en cours de réalisation entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge et donc c'est le tronçon intermédiaire, entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, qui nous occupe ce soir.

Cette concertation n'est pas une enquête publique : on ne va pas vous présenter exactement le tracé qu'empruntera la route nationale 2, le tracé des déviations des communes traversées. C'est une concertation préalable, décidée par la commission nationale du débat public, sur le projet en tant que tel, à un stade auquel il est encore possible d'y renoncer, de le modifier, bref tous les choix sont ouverts.

Et c'est pour cela que la commission nationale du débat public, au vu de l'ampleur du projet, et notamment du coût prévisionnel supérieur cumulé à 900 millions d'euros, a décidé le principe d'une concertation préalable, à l'issue des travaux des études d'opportunité réalisées par le maître d'ouvrage qui est la DREAL, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, de la région Hauts-de-France, et avant justement de faire des études plus précises pour définir les tracés et ensuite déboucher sur des concertations spécifiques, des enquêtes publiques, et finalement la déclaration d'utilité publique des travaux, avant que ceux-ci ne débutent.

Ce projet, extrêmement important, vise trois objectifs principaux. Tout d'abord, améliorer la circulation sur ce tronçon, entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, dans l'objectif à la fois d'améliorer le confort des usagers de la route mais également bien sûr d'assurer ou de favoriser le développement des territoires traversés, et des territoires desservis. La route nationale 2 est à la fois un itinéraire qui permet d'aller d'un point à un autre aux deux extrémités, mais qui sert aussi de desserte locale et le premier objet c'est bien celui de favoriser le développement des territoires traversés en diminuant la durée de trajet sur la route et, encore une fois, nous sommes quelques-uns en venant de Laon, à venir d'en faire l'expérience, d'où ce petit retard dont je m'excuse.

Le deuxième objectif c'est d'améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe. Sécurité qui n'est pas totalement satisfaisante. On a un nombre d'accidents qui est je crois un peu supérieur à la moyenne des accidents constatés sur des routes de même gabarit. Il s'agit de sécuriser les croisements avec les routes départementales et effectivement le conseil départemental, mais je pense que le président en dira un mot, aura un rôle très important à jouer pour les interconnexions avec le réseau départemental. Il s'agit aujourd'hui aussi bien sûr, par la mise à 2 x 2 voies, de sécuriser le dépassement alors qu'il existe pour l'instant très peu de créneaux de dépassement et que, pour le reste, on est sur deux voies bidirectionnelles, deux fois une voie en sens opposés.

Et le troisième objectif, il est important aussi, c'est d'améliorer le cadre de vie des riverains de cette route, puisque cette route aujourd'hui traverse douze agglomérations, douze communes. Et c'est évidemment l'occasion d'autant de nuisances pour les riverains, en termes de bruit, en termes de pollution, en termes de sécurité également, d'autant que cette route, et vous le savez, est empruntée beaucoup par des poids lourds.

Donc ces trois objectifs sont les trois objectifs principaux du projet, sur lequel la concertation préalable s'ouvre, avec comme objectif d'abord d'informer la population, de donner l'occasion à celle-ci, et vous l'incarnez, de s'exprimer, de donner son point de vue, de faire des remarques, d'attirer l'attention sur des points mais également de donner votre sentiment, votre préférence sur les différents partis envisageables et envisagés qui vous seront présentés ce soir dans cette réunion d'ouverture, mais également depuis plusieurs jours sur le site internet m2.fr, ainsi que via les documents qui ont été diffusés. En principe, tous les habitants de la zone concernée ont reçu dans leur boîte aux lettres une enveloppe leur permettant de prendre connaissance du projet et de s'exprimer.

C'est vraiment dans cet esprit que nous nous retrouvons ce soir. Suivront ensuite 6 réunions puis une suite que vous préciseront les garants du débat public, garants que je remercie, d'abord de leur engagement pour préparer ce projet, le dossier qui a été soumis à la commission, pour être présents ce soir avec nous – je sais qu'ils seront présents, l'un ou l'autre, ou les deux, à chacune des réunions, et m'ont-ils dit accompagneront également en partie le trajet du bus que vous avez pu voir à l'entrée du bâtiment, un bus qui est lui aussi destiné à assurer cette concertation et à recueillir, dans un cadre peut-être un peu plus intime, les observations des uns ou des autres.

Voilà ce que je souhaitais vous dire. Je suis très heureux de voir cette salle remplie, j'avais un tout petit peu un soupçon d'inquiétude sur le fait qu'à 17h30, un vendredi soir, nous n'attirions pas les foules,

mais finalement c'est le cas, et je souhaite que le débat soit aussi riche et ouvert que possible. Merci à vous.

### **Christophe COULON, vice-président du conseil régional des Hauts-de-France**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. M. le préfet, M. le député, M. le président du conseil départemental, Mesdames, Messieurs, il est question ce soir de donner son avis, puisque nous sommes dans une phase de concertation, sur la RN2, l'opportunité ou pas de cette infrastructure, sa configuration dans l'idéal, tous les avis, nombreux je n'en doute pas, seront exprimés ce soir.

Permettez-moi, au nom du président du conseil régional Xavier BERTRAND, que je vous prie de bien vouloir excuser, de donner l'avis de la région sur cette infrastructure. Vous n'en doutez pas nous sommes, conseil régional, et j'associe à mes propos Isabelle ITTELET, Éric DONNAY et Nelly JANIER-DUBRY, extrêmement favorables à la mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2.

Ce n'est d'ailleurs une surprise pour personne, vous le savez sans doute, une décision importante du conseil régional puisque nous avons pris sur nous de financer 50 % des travaux de modernisation. C'est bien sûr d'abord, en premier lieu, une volonté de l'État, évidemment, mais c'est aussi une volonté des élus locaux. Ils sont ici nombreux. Moi qui ai quelques années au compteur dans le département de l'Aisne, je les vois ici très nombreux à avoir évoqué ce sujet, ne serait-ce que dans la possibilité de le faire. Nous y sommes, ou pas, mais en tous les cas, on est là pour donner notre avis.

La région a voulu s'engager dans ce projet, pourquoi ? Tout simplement parce que c'est déjà une infrastructure qui va permettre de renforcer cette toute jeune région que sont les Hauts-de-France, puisqu'auparavant si sur le Nord-Pas-de-Calais, le doublement de la route nationale 2 avançait à grands pas, en Picardie, dans l'ancienne Picardie, il n'a pas beaucoup avancé. En tous les cas, il a significativement avancé au sud de Laon, mais pas forcément au nord de la ville chef-lieu de département.

Et ce chaînon manquant, c'est une ligne de vie qui va consolider de notre point de vue, ce nouvel ensemble régional qu'est la région des Hauts-de-France, au même titre que notre engagement très fort sur un autre projet, encore plus structurant, le premier projet européen d'aménagement du territoire, qui est canal Seine Nord Europe. Et nous avons d'un côté, de l'est des Hauts-de-France, la RN2 et plus à l'ouest, plus central, canal Seine Nord, qui est aussi pour nous un projet majeur.

Il n'est pas question pour Seine Nord d'avoir un canal qui traverse une région sans potentialité de développement économique, de réemploi pour le développement des entreprises sur le secteur, et si nous avons cette vision du canal Seine Nord qui doit irriguer, sans mauvais jeu de mots, l'ensemble du territoire, économiquement, en termes de rayonnement, en termes d'habitat, il en va tout autant, dans notre esprit, pour la RN2 qui ne doit pas être demain un tuyau, dans lequel on voit passer du trafic exclusivement, mais ça doit être un outil de développement au service, M. le préfet l'a rappelé, de la sécurité, de la tranquillité, mais aussi de l'action économique.

Voilà le point de vue de la région. Nous sommes très heureux d'assister, sous la bienveillante vigilance des deux garants, que je salue et que remercie pour cette immense tâche qui les attend, de participer à cet échange avec vous ce soir. Mais la région veut fortement cet axe, elle sera bien sûr à l'écoute de l'ensemble des préconisations qui seront faites ici ce soir, et suivra attentivement, moi-même ou mes collègues, ce processus, d'abord de concertation et puis peut-être d'enquête publique en fonction des décisions qui seront prises.

Voilà Mesdames et Messieurs, je vous remercie.

### **Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne**

Merci. Bonsoir à toutes et à tous, M. le préfet, M. le sous-préfet, M. le député, je salue bien sûr Christophe qui vient de parler, et puis tous les élus régionaux, départementaux, les maires qui sont nombreux aussi et notamment de Thiérache mais pas que, M. le président de l'interco, et vous tous ici présents qui vous intéressez à ce dossier, alors dossier important, je salue bien sûr les garants qui ont une lourde tâche à mener pendant ces deux mois et demi, dossier important, éminemment important pour l'Aisne et pour notamment le nord de l'Aisne.

Alors, c'est vrai que c'est un moment réglementaire, et en même temps un moment symbolique, qui marque finalement la volonté, à la fois de l'État, et également de la région puisque les financements

seront apportés à 50-50. Et c'est vrai que à la fois le chef de l'État, lorsqu'il est venu ici pour cette fameuse signature du pacte voici un peu plus de trois ans, en même temps que le président de la région, ont eu cette volonté, à travers cet effort conséquent puisque cela va se traduire par des millions d'euros, de faire en sorte qu'une infrastructure majeure puisse être modernisée et puisse finalement redonner confiance à l'ensemble d'un territoire. Parce que l'on n'oublie pas que ce territoire qu'est la Thiérache a besoin d'être accompagné peut-être un peu plus qu'ailleurs, et cela a été la volonté exprimée par ce pacte 1, renouvelé par le pacte SAT [*Sambre-Avesnois-Thiérache*] 2, que nous venons de signer.

Et la RN2, qui est la colonne vertébrale finalement en termes de mobilité routière du département de l'Aisne, c'est également la colonne vertébrale de ce pacte, puisque c'est ce qui nous permettra ensuite de permettre de développer le territoire. Mais, au-delà de cette ligne qui traverse la Thiérache en son centre, c'est pour le département l'occasion aussi de rénover ses routes départementales qui viennent s'insérer sur cet axe majeur, et de faire en sorte que l'axe dont nous évoquons aujourd'hui la modernisation, soit aussi le point de départ d'une modernisation plus complète du tissu routier qui irrigue la Thiérache.

Je vois dans cet aménagement, bien sûr une facilitation et cela a été rappelé justement par M. le préfet, des transits et de la sécurisation des transports qui peuvent avoir lieu sur cet axe, mais derrière c'est permettre d'irriguer tout un territoire. Et c'est tout le sens aussi finalement du pacte, qui donne l'impulsion, et après c'est à nous de relayer cette impulsion à travers nos propres compétences, que ce soit départementales mais également communales et intercommunales, pour faire en sorte que l'attractivité de la Thiérache soit améliorée considérablement, en tout cas il le faudra, et de déployer tous les moyens qui sont les nôtres pour accompagner ce mouvement.

Et ce mouvement commence aujourd'hui avec cette concertation publique, qui est une concertation, cela a été rappelé, ça n'est pas non plus une enquête publique. C'est une concertation, donc chacun bien sûr peut apporter sa façon de voir les choses, et l'intérêt qu'il porte ou non à cet aménagement. Mais en tout cas, pour nous, c'est un moment essentiel, symbolique, et de confiance qui est retrouvée, en tout cas pour tout un territoire qui est représenté largement par ses élus ce soir.

Donc merci M. le préfet, merci M. le vice-président de la région Hauts-de-France, parce que l'engagement que vous avez pris, eh bien aujourd'hui on voit qu'il est tenu et derrière on sait que ça va permettre un tas de développements économiques, mais pas que, pour ce territoire qui en a besoin.

Donc, bon courage pour les garants parce que c'est aussi de cette nécessaire concertation que naîtra aussi, finalement, l'adhésion ou non au projet, et derrière les aménagements, parce qu'il a différents types d'aménagements possibles, les plus propices à ce développement que nous souhaitons tous.

### Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Nous sommes, cela a été déjà abondamment cité, nous sommes les deux garants qui ont été nommés par la commission nationale du débat public. Normalement, nous sommes plutôt là pour vous écouter, mais il est quand même nécessaire que nous nous présentions et que nous vous rappelions un peu quelle est l'ambition de la mission que la CNDP [*commission nationale du débat public*] nous a confiée.

Je vais juste vous dire quelques mots pour rappeler, très brièvement, ce que sont les principes de la participation. Déjà, pour vous dire que c'est un principe qui est valable à une échelle internationale puisque, sous l'égide de l'ONU [*organisation des nations unies*] en 1998 a été adoptée une convention, la convention d'Aarhus, qui fixe en fait le droit à la participation. Et puis, dans notre droit national, avec la loi Barnier de 1995, a été créée cette commission nationale du débat public, et la commission nationale du débat public, la CNDP, est devenue une autorité administrative indépendante en 2002.

Le principe de participation, il est dans la hiérarchie des normes juridiques de notre pays, placé à un niveau très élevé puisque, après l'adoption de la charte de l'environnement, et cette charte figure maintenant dans le préambule de notre constitution, cette charte comprend un article, l'article 7, qui présente ce droit à la participation du public pour tous les projets qui ont des incidences, ou qui peuvent avoir des incidences sur l'environnement.

Donc, ça c'est le cadre général de la participation. Vous avez bien entendu que le droit qui est le vôtre de vous exprimer pendant cette durée de la concertation est un droit que le conseil constitutionnel protège depuis 2008.

Ensuite, sur un plan beaucoup plus pratique, le code de l'environnement prévoit que les maîtres d'ouvrage qui ont des projets qui peuvent avoir des incidences sur l'aménagement du territoire, sur l'environnement, qui ont des enjeux socio-économiques, peuvent être soumis, présentés à la CNDP au moment où une concertation s'engage.

Il y a deux cas de figures : il y a des projets qui sont en dessous de certains seuils, où les maîtres d'ouvrage ont le choix de contacter la CNDP afin que des garants soient nommés. Dans le cas présent, en ce qui concerne cette route nationale 2, on est sur des seuils, qui ont été précisés par un décret récent, de l'année dernière, seuil qui dit que dès le moment où sur des projets type « route express » on dépasse une longueur de 40 kilomètres et que l'enveloppe financière peut dépasser un seuil qui est fixé à 455 millions d'euros, la CNDP est saisie obligatoirement.

Et donc on est dans ce cas de figure. Donc le maître d'ouvrage, qui est l'État, n'avait pas le choix et il a déposé effectivement au mois de mai de l'année dernière un dossier pour saisir la CNDP, dossier qui a été examiné au mois de juin. Nous avons été nommés au mois de juillet et le maître d'ouvrage a déposé fin novembre à la CNDP son dossier de concertation, qui a été examiné à la séance plénière de la CNDP le 1<sup>er</sup> décembre, et voilà pourquoi aujourd'hui cette concertation s'engage, sous l'égide de la CNDP.

### Régis GUYOT, garant de la concertation

Bonsoir à toutes et tous. Bonsoir aux élus, aux représentants de l'État, à M. le préfet, M. le sous-préfet, et bonsoir en particulier à toutes les citoyennes et les citoyens.

Vous l'avez compris, ce soir ce que nous avons à faire pour deux mois et demi, c'est avant tout un exercice pratique de démocratie. L'objectif principal, c'est que toutes et tous puissent prendre leur part à la recherche des meilleures solutions pour l'avenir de la RN2.

Il y a trois temps dans ce que nous avons à faire, nous les garants : l'avant, le pendant et l'après.

Avant, nous avons d'abord à faire en sorte que vous disposiez d'une information qui soit à la fois complète, loyale et compréhensible. Complète, c'est-à-dire que vous ayez tous les éléments, notamment techniques, du choix des grands axes, il s'agit des grands axes, pas des études détaillées à ce stade. D'autre part que cette information, c'est le rôle des garants de le vérifier, que cette information soit loyale, qu'elle ne soit pas biseauté, et enfin qu'elle soit compréhensible. Nous savons bien que dès que l'on emploie des termes techniques, on entre immédiatement dans un monde dans lequel on peut très bien se rendre incompréhensible. Ça n'a pas été le cas du maître d'ouvrage cette fois-ci, je vous rassure.

Ensuite, il faut que cette information soit mise à la disposition de tous, ce qui suppose d'aller vers les publics et pas seulement de les inviter, ce qui suppose d'utiliser pour ce faire tous les canaux possibles d'information. Ensuite, après cette information, il s'agit de permettre l'expression. Et dans l'expression, il y a à la fois l'expression des besoins mais il y a aussi l'expression de l'expertise des usagers. On s'aperçoit, dans des grands projets, que l'expertise des usagers est totalement irremplaçable. Et donc, il faut que toute la place lui soit faite.

Et puis enfin, il faut arriver, dès l'avant, à ce que les citoyennes et les citoyens aient le sentiment qu'ils vont faire partie de la solution, à travers ce qu'ils vont exprimer de leurs besoins et de leurs aspirations.

Cette partie d'avant, nous y avons travaillé les deux garants, mon collègue et moi-même, depuis le mois de septembre, et même un peu avant, avec le maître d'ouvrage, dans des conditions d'écoute, de compréhension et de construction réciproques, de façon à ce que cette information qui vous soit apportée soit complète, loyale et compréhensible.

Ensuite, nous avons eu à préparer avec eux l'organisation de la concertation, en insistant tout particulièrement sur le choix des canaux d'information et d'expression, qui ont besoin d'être très variés pour atteindre l'ensemble des publics et permettre à chacune et chacun de s'exprimer. Tout le monde n'a pas internet, ou ne sait pas manier internet, il faut toutes les solutions. La Lettre « T », dont il vous sera reparlé si vous ne l'avez pas déjà reçue, en est un exemple. Mais le site internet en est un, les débats géographiques et les débats thématiques en sont un autre. Tout cela doit favoriser le dialogue.

Ensuite, il y a pendant la concertation. Pendant la concertation notre travail, notre mission, c'est un suivi de terrain, l'écoute des citoyens et de leur expression, et puis la garantie que l'information est accessible pour tous et que l'expression l'est tout autant. Enfin, pendant les réunions, nous avons le devoir de faire

en sorte que tout le monde puisse s'exprimer, que chacun se respecte et que chacun ou chacune argumente ses affirmations.

Et puis il y a l'après. Après la concertation, après le 25 mars, nous avons tous les deux un mois pour retracer ce que nous avons entendu, les diagnostics qui ont été présentés, les besoins qui ont été exprimés, dans leurs aspects contradictoires évidemment, et les solutions qui ont été évoquées, et pourquoi telle ou tel a préféré une solution plutôt qu'une autre. Et nous rendrons ce rapport public, il sera sur le site internet du maître d'ouvrage, nous rendrons ce rapport public le 25 avril, vous comprendrez pourquoi.

Et puis, le maître d'ouvrage aura deux mois pour répondre à l'ensemble des questions qui lui ont été posées, des objections qui lui ont été faites, des contradictions qui ont été exprimées, des préférences qui auront été exprimées également, et dire ce qu'il entend et pourquoi il entend garder, choisir telle ou telle solution. Il s'agit bien clairement de choisir les axes, et pas les détails puisque les études détaillées, kilomètre après kilomètre, vont être faites dans la foulée, d'une façon telle que l'on n'arrive pas à la DUP [*déclaration d'utilité publique*] en ayant un choix noir ou blanc. C'est précisément ce que la CNDP veut éviter.

J'ajoute une dernière chose : comme nous sommes sur un processus long, vous le savez, l'enquête d'utilité publique [*préalable à la déclaration d'utilité publique*] va se dérouler dans peut-être deux ans, eh bien la CNDP a décidé que, après nous, elle désignera un ou des garants pour vous accompagner et pour accompagner cet esprit d'écoute, de transparence, jusqu'à cette enquête d'utilité publique.

### Nicolas CAMOUS

Donc, vous êtes là, M. GUYOT, M. WATTIEZ ou l'un de vos confrères, pendant plusieurs années potentiellement, en tout cas bien au-delà du 25 mars ?

### Régis GUYOT

Voilà, la CNDP à travers des garants, va vous accompagner jusqu'au bout. Merci.

### Nicolas CAMOUS

Merci beaucoup à vous, Messieurs, pour ces précisions. J'ai ici, elle a été évoquée, voilà l'enveloppe qui a été distribuée à 50 000 exemplaires, c'est ça ? Oui, voilà, 50 000 exemplaires dans 178 communes, j'ai bon ? Vous redonnerez le bon nombre. Voilà ce qui a été distribué dans l'ensemble des boîtes aux lettres pour assurer notamment cette mission d'information que les garants viennent d'évoquer.

Alors, je vais demander aux représentants du maître d'ouvrage, vous avez entendu ce terme, donc le maître d'ouvrage c'est celui qui porte le projet, qui arrive. On va faire une première présentation d'une dizaine de minutes, pas plus, c'est vraiment sur les fondamentaux du projet en l'occurrence, et puis ensuite je viendrai vers vous, et vers les personnes qui sont évidemment connectées, pour une première séquence d'échanges et de questions-réponses. Et puis, nous aurons un deuxième temps de présentation ensuite, qui sera plus centré sur les scénarios d'aménagement, et puis là aussi, après, vous aurez la possibilité également de vous exprimer.

Je passe la parole à Mme Virginie MAIREY-POTIER, pour la DREAL Hauts-de-France.

## 2. Présentation des fondamentaux du projet et échanges avec le public

### 2.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France

*Cf. diaporama de présentation*

#### **Virginie MAIREY-POTIER, directrice adjointe de la DREAL Hauts-de-France**

Merci, M. CAMOUS. Bonsoir, je suis Virginie MAIREY-POTIER, je suis la directrice adjointe de la DREAL Hauts-de-France, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. C'est le service de l'État qui est chargé de l'aménagement de ce projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2, sous l'autorité du préfet de région, donc chargé de la maîtrise d'ouvrage, et l'équipe de maîtrise d'ouvrage est à mes côtés et se présentera ensuite.

Alors je vais revenir très brièvement sur le contexte, les enjeux de cet aménagement et les modalités de concertation qui ont été évoquées par M. le préfet et les différents intervenants précédents, avec quelques images pour illustrer cette route nationale, que vous voyez à l'écran, qui relie Paris à la Belgique sur 225 kilomètres.

Vous la connaissez bien, elle traverse les Hauts-de-France, l'Île-de-France, et 6 départements dont l'Aisne et le Nord qui sont concernés par le projet de mise à 2 x 2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, qui nous réunit ce soir. Alors, ce qu'il faut dire, c'est que cet axe il est en évolution constante, l'État l'aménage continuellement. Il est inscrit dans les contrats de plan État-Région successifs depuis les années 1990 et, comme l'a rappelé M. le préfet, au sud de Laon les déviations et les sections ont été aménagées les unes après les autres, et aujourd'hui c'est plus de 80 % de l'itinéraire entre Paris et Laon qui est à 2 x 2 voies.

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, il poursuit résolument cette dynamique. Il est inscrit, cela a été rappelé également, dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, signé le 7 novembre 2018, et lors de sa visite dans l'Aisne le 19 novembre dernier, le président de la République a confirmé l'engagement de l'État et des partenaires pour l'aménagement de cet axe.

Et donc, on le voit bien sur la page suivante, la RN2 c'est bien la colonne vertébrale du réseau routier entre l'Aisne et le Nord et sur les 70 kilomètres qui relient Laon à Avesnes-sur-Helpe, cette route nationale, elle joue un rôle central : pour les déplacements du quotidien, qui sont des déplacements majoritairement locaux, l'accès à l'emploi, aux bassins d'emplois, notamment aux pôles d'activités majeurs au nord et au sud, pour la desserte des communes et des activités économiques et des activités agricoles nombreuses, présentes sur le territoire.

Ce qu'il faut dire, c'est que nous sommes sur un territoire sur lequel le mode routier trouve toute sa pertinence, notamment en raison de la faible densité de population, qui se prête mal aux modes de transport massifs, au train, au car, au bus. Bien évidemment, nous avons également examiné l'offre de la ligne ferroviaire et observé que ses usages sont assez différents de ceux de la RN2 : la ligne ferroviaire, la ligne TER, est notamment utilisée beaucoup par les étudiants, mais il n'est pas prévu d'évolution de service dans les prochaines années sur cette ligne. Notre projet, il est bien complémentaire du mode ferroviaire, mais on constate néanmoins que le mode routier, c'est véritablement le seul à pouvoir répondre aux besoins des habitants.

Sur ce territoire, la RN2 traverse à la fois des agglomérations mais aussi des terres agricoles, des milieux naturels, des paysages, qui sont des espaces de grande qualité. Ce sont des points forts à avoir en tête pour la concertation, quand on examinera les solutions proposées, parce que c'est véritablement notre responsabilité de prendre en compte ces richesses pour la conception du projet d'aménagement.

Les enjeux de cet aménagement, je vous les rappelle mais vous les connaissez et ils ont été également rappelés. Actuellement, ce qui est constaté c'est que la traversée des centres-bourg, notamment par les poids lourds, c'est une source de nuisances importantes et d'inconfort, que c'est un axe sur lequel les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

Et donc l'aménagement de l'axe a pour l'ensemble de ses objectifs, en premier lieu la sécurisation mais également l'amélioration du confort des déplacements, le gain de temps, améliorer le cadre de vie des habitants en éloignant les nuisances et les gênes subies et puis également apporter des réponses pour améliorer l'accès au territoire, son attractivité et contribuer également à soutenir l'économie locale.

L'aménagement de l'axe sera fait avec une recherche de cohérence avec les autres modes de transport sur le territoire, j'ai évoqué le ferroviaire tout à l'heure, et bien évidemment nous intégrons, dès les premières réflexions, l'ensemble des thématiques environnementales.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Là, je vais passer brièvement puisque ça a été rappelé et qu'aujourd'hui, c'est le temps de la concertation qui démarre donc, du 10 janvier jusqu'au 25 mars. Concertation à l'issue de laquelle effectivement un bilan sera établi et le maître d'ouvrage aura deux mois pour tirer les enseignements de cette concertation.

Ce qu'il faut bien avoir en tête, c'est qu'à ce stade-là, tout est possible et tout est ouvert. C'est très important que vous l'entendiez et que vous soyez conscients que toutes les remarques, toutes les questions, les points d'attention qui auront été exprimés durant la concertation, ils seront pris en compte dans la suite des études, et ils guideront nos choix véritablement. C'est là-dessus que l'équipe de maîtrise d'ouvrage va s'appuyer ensuite pour construire le projet. Donc, cette étape elle est vraiment fondamentale.

Comment elle se déroule ? Vous voyez sur la carte qui s'affiche à l'écran tous les moyens qui sont mis à votre disposition. Elle illustre tous les dispositifs qui sont en place dès à présent, tout au long de la concertation, avec le lieu des réunions publiques, tous les outils et les moyens déployés de façon à couvrir au mieux l'ensemble du territoire et s'adresser à l'ensemble de ses habitants.

Donc, vous avez des formats numériques avec le site rn2.fr, sur lequel vous pouvez apporter vos contributions, poser des questions. Vous avez également la page Facebook. L'enveloppe effectivement a été distribuée à 55 000 exemplaires sur l'ensemble du territoire, soit 200 communes, mais tout le monde peut contribuer à cette concertation, même à l'extérieur du périmètre concerné.

Il y a également des panneaux d'information le long de la RN2 pour informer les usagers, une exposition temporaire qui circule dans les 4 intercommunalités et puis effectivement tout un dispositif de réunions publiques, dont vous avez la liste sur la plaquette qui a été distribuée et au fond de la salle vous retrouverez tous ces documents-là si vous ne les avez pas.

Et le bus, sans oublier le bus, qui est affrété spécialement aux couleurs de la RN2, pour venir à la rencontre des habitants. Deux jours par semaine, vous aurez des membres de l'équipe de maîtrise d'ouvrage, nos garants également qui seront présents pour accueillir les personnes qui ne pourraient pas se rendre dans les réunions publiques et répondre aux questions, discuter, échanger de manière très libre, de façon à ce que ces contributions-là également soient prises en compte.

L'objectif de la concertation, c'est ce qui est indiqué là, c'est d'identifier le scénario le plus équilibré pour le territoire. On va parler scénarios juste après, parce qu'il faut bien comprendre que le service qui est rendu par une route, par un axe routier, il ne se définit pas seulement par son nombre de voies, mais il y a toutes sortes de questions qui se posent : d'abord, quel niveau d'échanges on souhaite entre la route et le territoire, est-ce qu'on veut ou pas que les véhicules lents accèdent sur cette route réaménagée, quel niveau d'utilisation des emprises foncières on veut consentir, autrement dit quelle consommation d'espaces naturels et agricoles on accepte de faire pour aménager cette route ? et puis toutes les questions en termes de gain de temps, d'impact sur l'environnement, mais c'est l'objet des présentations suivantes.

Et donc c'est sur l'ensemble de ces questions, et bien d'autres encore, que les scénarios vont se différencier, c'est ce qui va vous être présenté et que la concertation doit permettre d'apporter des éclairages.

Je vous remercie.

## 2.2. Questions et échanges avec le public

### Jean-Paul SIRLANDE

Bonsoir. Je suis un habitant de La Capelle, j'habite sur la RN2, très près. Depuis septembre, on dort beaucoup mieux puisqu'il y a eu un revêtement nouveau dans la traversée, mais pendant des années, ça a été l'insomnie, le bruit et la fatigue.

Alors, j'ai fait un petit papier, ça va égratigner un peu.

Je voulais simplement dire, à l'attention de Mesdames et Messieurs les politiques qui sont présents aujourd'hui, pour la plupart, vous êtes jeunes, donc vous n'avez pas connu le long cheminement des projets de la RN2. Moi, j'ai débuté à la DDE [*direction départementale de l'équipement*] en 1966 et on en parlait déjà. Les sondages de la déviation d'Avesnes étaient déjà faits, et depuis il n'y a rien eu de bougé.

Alors, s'il vous plaît, plus de mensonges comme vos prédécesseurs nous ont fait pendant cinquante ans. Il est vraiment temps de passer aux actes concrets. Nous riverains, utilisateurs de cet axe, nous souhaitons une réalisation rapide et totale pour le développement de notre région, notre sécurité, l'avenir de nos enfants. Je reprends un peu les paroles de M. le préfet. Les interventions écologistes, un peu sectaires à mon avis, que l'on pourrait croire par moment complices des services de l'État pour freiner l'avancement des travaux, bien moi je leur dis stop.

Parce que c'est curieux, pendant longtemps, pendant cinquante ans, on n'a jamais dit qu'il y avait des milans noirs à Avesnes, ni des grenouilles vertes. Là, bizarrement, il y a la déviation qui se prépare et on en trouve. Laissons travailler les techniciens de la route que vous êtes, vous savez faire. Le document présenté, que j'ai regardé, que j'ai lu, est la promesse quand même d'une réalisation au rabais, au minimum. Il y a peut-être d'autres solutions, 4 voire 5, la possibilité de faire plus vite, plus fort. Je reprendrais une phrase du président de la République : le « quoi qu'il en coûte », on peut l'appliquer à la RN2.

Alors, la solution c'est peut-être la privatisation comme pour la RCEA, cette route Centre Europe Atlantique qui a été réalisée, une concession qui a été attribuée au groupe Eiffage, et qui se remboursera pour trente ans. Ici, ça peut être Vinci, Colas ou NGE, pour citer tout le monde. Ce sera un beau projet pour la RN2, si ça se fait. Ce sera la sécurité et le développement, parce qu'à chaque fois qu'il y a un échangeur, il y a toujours du développement. Il ne sera pas nécessaire dans ce cas-là de faire le doublement de l'autoroute A1 et de l'autoroute A2, le plus court chemin entre Paris et Bruxelles c'est quand même la RN2.

J'avais participé, lorsque j'étais à la DDE, à une réunion à Rotterdam et on nous avait évoqué, il y a bien longtemps, il y a plus de 30 ans, il y avait quelqu'un du conseil européen qui était là et qui avait évoqué l'axe Rotterdam-Marseille. Et moi, en tant que thiérachien, je me disais c'est bien, ça va passer par chez nous, eh bien non, l'axe Rotterdam-Marseille il passait par Charleroi, Charleville, Reims, Dijon. Donc on était écartés à l'époque.

Alors à nous de montrer aux Européens aussi nos exigences citoyennes. Merci. C'est ce que j'ai écrit sur le courrier que j'ai renvoyé à la DREAL.

### Nicolas CAMOUS, animateur

*Lit une question écrite*

Une question de Mme LEGRAND, de Froidestrées, qui dit : « N'est-il pas aberrant que l'on envisage encore, à l'heure actuelle, un projet type 2 x 2 voies alors que l'artificialisation des sols est devenue une préoccupation, confirmée par le ministère de la Transition écologique ? Un engagement a été pris : atteindre le "zéro artificialisation nette" ».

Je vous le lis parce que c'est une autre expression sur l'opportunité de ce projet.

## Damien COMPAIN

Bonjour à tous. Je me présente, je m'appelle Damien COMPAIN, j'habite Froidestrées, donc 3-4 kilomètres au-dessus.

Je n'ai pas beaucoup de questions à poser, je viens juste faire un constat. Je suis jeune agriculture. Je me demande vraiment réellement si nous sommes invités ce soir. À 17h30 en région Thiérache, la plupart des agriculteurs sont dans leur salle de traite, comme les 365 jours de l'année.

Pourtant, je pense que nous sommes les premiers concernés par ce projet, la route passera sûrement sur nos terres agricoles. Un manque de respect envers la profession. Nous ne représentons peut-être plus que 2 % de la population, mais nous entretenons quand même 80 % du territoire, ne l'oubliez pas.

Pour ma part, sur mon exploitation on m'interdit de retourner de la prairie, enfin on m'autorise un petit peu mais c'est un sujet sensible, pour nourrir mes animaux et si je me permets d'arracher ne serait-ce que quelques mètres de haies, la police de l'environnement débarque sur mes propriétés, que je peux même avoir en propriété moi personnellement, le revolver à la ceinture pour me faire un rappel à la loi.

Pour moi le projet RN2, quand je vois tout ça, il ne devrait pas avoir lieu sur notre belle région bocagère. Moi on me laisse me débrouiller moi-même alors je pense que je suis professionnel, je dois travailler avec le territoire comme il est. La RN2, elle était là avant nous, moi aussi j'habite le long de la RN2, je vais même dire mieux que ça, ma chambre elle est à 5 mètres de la RN2, avant j'habitais à l'écart et je m'y suis mis, c'est tout, c'est comme ça elle était là avant nous. Je sais bien qu'il faut améliorer les tronçons possibles, pour faire peut-être des voies de doublement, mais après casser un territoire, casser un environnement, tout ça ça va avoir des répercussions.

J'espère que la partie de la population qui qualifie souvent les agriculteurs de pollueurs et de destructeurs seront aussi virulents face à ce projet. Ce projet va encore faire disparaître des hectares de terres fertiles, un jour peut-être qu'on aura faim, ça on va droit dedans. Vous savez qu'en France la superficie d'un département disparaît sous le macadam et les bétons tous les 7 ans, après on se plaindra encore d'érosion des sols, on dira que c'est l'agriculteur. Vous savez quand il y a beaucoup d'eau qui tombe sur des surfaces bétonnées, ça fait beaucoup de volumes d'eau, surtout dans nos régions, de l'inondation, de l'érosion des sols et j'en passe.

Je ne veux pas parler de tout ce qui est économique parce que ce n'est pas ma spécialité, moi on me dit qu'on va peut-être développer de l'emploi, moi j'ouvre *La Thiérache*, enfin le journal, je vois que de l'emploi il y en a, les gens ils ne trouvent même pas de gens pour travailler. Je pense aujourd'hui que ce n'est pas la route qui va tout révolutionner et je pense que c'est un peu un problème de mentalité. Si on ne veut plus travailler, on ne travaillera plus. Je pense qu'il y a peut-être trop de soutien de ces gens-là, on les soutient trop, bon je ne suis pas dans la politique, moi je travaille 70 heures par semaine et puis je me bats, j'ai la niaque pour y arriver.

Alors en conclusion, le passage de cette route dans nos campagnes va tuer notre paysage, va tuer l'économie de proximité parce que n'oubliez pas, je vois M. le maire de La Capelle, les commerces de proximité comme ici à La Capelle, je pense à Carrefour Market et j'en passe, je pense que les gens quand ils auront une belle route, ils préféreront aller partir la journée sur Laon dans les centres commerciaux, et puis ils mangeront là-bas le soir et puis ils reviendront après. Donc, notre économie va en prendre un coup. Et ça va tuer le moral de certains parce que moi, quand je vois une route passer à côté de chez moi, une 2 x 2 voies passer au pied de mes bâtiments, eh bien je vous dis, ça va faire mal.

Et je peux même finir par dire que ça va faire mourir la ruralité. Je vous remercie.

*Applaudissements.*

## Nicolas CAMOUS

On a eu plutôt des prises de positions en l'occurrence, mais c'est l'objet même de la concertation qui nous réunit ce soir, donc plutôt favorable au projet pour monsieur, plutôt défavorable pour monsieur et pour la personne, Mme LEGRAND, qui a posé la question écrite. Je ne vais pas demander à la DREAL ce qu'elle pense de ces prises de position. Quelques points quand même, qui ont été évoqués : monsieur qui disait on n'espère une solution « pas au rabais », est-ce que vous avez des choses à dire qui puissent le cas échéant le rassurer sur ce point, il a aussi parlé de privatisation : est-ce que d'ores et déjà, cela fait partie des sujets que vous avez regardés ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Je pense que ce sera bien qu'on en discute davantage quand on aura présenté l'ensemble des scénarios, quand vous aurez la vue d'ensemble finalement de ce qui est proposé, parce que vous verrez qu'il y a une palette d'aménagements possibles, du plus simple au plus ambitieux ou plus complexe, avec des conséquences en termes d'aménagement du territoire, mais je pense que ce sera bien qu'on en parle de visu.

Je voudrais juste répondre à monsieur, jeune agriculteur qui vient de prendre la parole, pour dire qu'il y a une réunion spécifique sur le sujet agricole, le rappeler, qui a lieu le 18 à Étrœungt, qui est à 14h, en début d'après-midi et qui est, parmi toutes les réunions, celle dans laquelle ce sera vraiment le lieu pour échanger sur le sujet agricole, qui est vraiment un sujet central pour nous.

Alors, bien évidemment qu'on ne peut pas faire un aménagement routier sans consommer de l'espace. Mais on peut aussi choisir un scénario qui optimise cette consommation, c'est-à-dire qui réutilise notamment beaucoup les emprises existantes et qui finalement fasse des choix qui soient moins consommateurs d'espace que d'autres. Voilà. C'est un sujet qu'on développera également après.

### Nicolas CAMOUS

Est-ce que c'est aussi sur ce sujet que porte la question de Mme LEGRAND, qui parle d'artificialisation ? Là aussi, j'imagine qu'il y a un lien entre niveau d'artificialisation des sols et niveau d'emprise, enfin de consommation foncière.

### Virginie MAIREY-POTIER

Exactement. Vous verrez qu'il y a des scénarios qui sont plus consommateurs que d'autres.

### Nicolas CAMOUS

*Consulte les questions sur internet*

On a une question de M. ANCELOT, mais que je garde elle aussi pour la deuxième partie, qui dit : « Que deviendront les anciennes routes et qui les entretiendra ? » Donc, là aussi, c'est plutôt une question qu'on garde pour la partie présentation des scénarios, qui viendront ensuite.

### Patrick LAGNEAU

Je suis de Aulnoye-sous-Laon, la sucrerie. J'ai créé mon activité en 1994 et je me rappelle j'avais fait la foire-expo de Laon, où il avait la DDE qui présentait le projet de la RN2 en 4 voies, Paris-Bruxelles en 4 voies. Bon j'ai vu, après je me suis baladé sur Soissons, j'ai vu des ponts qui ont été fabriqués et par contre la route n'y était pas. Puis là, je m'aperçois que le tracé n'est pas identique. J'avais vu le tracé, je l'avais en tête à peu près...

### Nicolas CAMOUS

En 1994, il y avait un tracé en fait, c'est ce que vous dites ?

### Patrick LAGNEAU

Voilà, à la foire-expo la DDE qui présentait le projet. Ça devait être fini en 2004. J'aimerais comprendre et puis pourquoi le changement de tracé ?

Mais je trouve ça très utile, je suis positif parce que je vais souvent sur Paris, Bruxelles j'adore cette ville. Moi je suis en retraite et je bouge beaucoup, donc j'attends que ça soit réel.

## Sophie TABARY

Sophie TABARY, je suis agriculteur à Lerzy et je pense que certains me connaissent pour mes positions agricoles assez particulières, notamment en termes de préservation de la biodiversité de Thiérache.

Je suis tout à fait d'accord avec le monsieur qui vient de parler. On exige beaucoup des agriculteurs, et je suis la première à être très exigeante envers moi-même, et je trouve scandaleux que là où nous on est coincés par des impératifs économiques qui font que le monde agricole va très très mal, et qu'on soit du coup contraints, je peux le comprendre de gagner du temps et optimiser nos fermes en sacrifiant l'environnement, je ne comprends pas comment en 2022 des politiciens, pour des projets politiques, ressortent du fond des tiroirs un projet d'il y a 50 ans alors que j'en ai 32 et que ça n'est plus du tout en accord avec ce que les jeunes de ma génération pensent.

Par exemple, on parle de ligne ferroviaire. Moi j'ai 32 ans, j'ai fait des études, j'ai des copains qui sont ingénieurs, j'ai des copains qui habitent en ville, j'ai des copains qui veulent de la campagne, j'ai des copains qui retournent à la campagne. Mais ils veulent une campagne où il y a des trains parce qu'ils ne veulent pas prendre la voiture. Ils veulent une campagne où Paris n'est pas très loin, où Saint-Quentin ou Compiègne ou n'importe quelle ville, mais il faut absolument que ce soit le ferroviaire qui prédomine, et c'est dans leur choix. Quand ils vont en Bretagne, ils vont près d'une ville où il y a une gare, ils ne veulent pas faire de la voiture.

Donc, quand on parle d'attractivité pour toute cette population un petit peu plus riche dont on aurait besoin pour développer l'économie circulaire, on se rend compte que c'est un peu en déphasage avec ce qu'attendent les jeunes trentenaires qui potentiellement auront de l'argent et de la famille.

En fait les politiques d'il y a un demi-siècle sont-elles encore pertinentes à l'heure actuelle, c'est vraiment la question qui se pose ? On est sur des enjeux qui sont totalement différents pour la génération qui vient, on fait une route pour les gens qui ont actuellement 18 ans et qui sont même encore plus jeunes, et moi mes enfants je ne veux pas être responsable de n'avoir rien dit sur ce genre de projet.

Par ailleurs, quand on accueille énormément de gens à la ferme, qui passent et qui ne sont pas du tout du milieu, qui ne connaissent pas la Thiérache, quand ils viennent ils trouvent les paysages très jolis mais ils ont très peur des gens. Et ce n'est pas une route qui changera le fait que les gens ont du mal et qu'il faut les aider, je suis encore d'accord avec ce constat agricole qui est tout à fait pertinent : quand on va à Carrefour Market, les gens ont parfois peur.

## Nicolas CAMOUS

Ils ont peur de quoi ?

## Sophie TABARY

Ils ont peur de la mentalité des gens, de la misère qu'ils voient et ça peut les choquer. Et j'en suis moi-même profondément contrite parce que j'aime la Thiérache, j'en suis fière et je veux que les gens en soient fiers. Mais je trouve qu'il y a d'autres façons de rendre de la fierté aux gens.

Par ailleurs, on peut aussi se questionner d'un point de vue plus de mise en forme sur le projet, de la segmentarisation en fait des différentes thématiques. Je les comprends dans le sens ou par exemple un paysan va être disponible à 14h, mais un usager-citoyen qui travaille ne le sera pas avant 17h30. Mais on est quand même sur des projets en 2022 où on essaye d'avoir une vision transversale, c'est-à-dire qu'on prend en compte tous les aspects d'un projet.

Et segmentariser le niveau agricole, économique, le niveau agricole-environnemental puis le volet économique, ça fait en fait qu'on segmente et qu'on n'a pas de vision d'ensemble alors qu'on sait très bien que si le projet de 2 x 2 voies voit le jour, c'est parce qu'il y a des tiraillements entre les différents enjeux, il y en a 4 ou 5 je pense qu'on peut citer, l'environnement effectivement, l'agriculture, le développement économique, le développement social et le gain de temps, et la mobilité quoi. Et du coup, ne pas prendre en compte ces différentes tensions en faisant des réunions qui sont séparées, je pense que c'est une erreur en termes de rendu général.

Il faudra en tout cas du moins, si ça se passe comme ça, il faudra absolument qu'il y ait d'autres réunions de reconcertation et de remise en perspective des différentes thématiques qui ont été abordées dans les réunions.

Et encore une fois, on parle de la ligne ferroviaire qui n'est pas nécessaire pour les usages, la ligne ferroviaire on en fait ce qu'on veut, c'est aussi des choix de développement, pour le coup c'est de la politique.

*Applaudissements.*

### Nicolas CAMOUS

Alors, que s'est-il passé depuis 1994, première question. Pourquoi le projet prévu en 2004 finalement ne s'est pas fait. Est-ce qu'on sait dire pourquoi ?

### Nicolas LENOIR, adjoint au chef de service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

Bonjour à tous, je vais intervenir juste après. Je suis Nicolas LENOIR, de la DREAL également, du service mobilité et infrastructures.

À priori le détail de toute l'histoire depuis 1994, je ne l'ai pas forcément en tête, mais ce qui est clair, c'est que la RN2 dans son ensemble fait l'objet d'études depuis de nombreuses années, qu'il y avait eu des réflexions, j'allais dire « macro », qui concernent l'ensemble de l'itinéraire, les plus de 200 kilomètres, qui avaient dressé un peu des perspectives de quel type d'aménagement on fera selon les sections, ou en tout cas les grandes parties.

Ces réflexions d'itinéraire ont ensuite été mises en œuvre de manière séquencée. Cela a été dit tout à l'heure, par exemple au sud du département de l'Aisne, au sud de Soissons, cela a été mis en œuvre avec la réalisation des études approfondies, détaillées, la réalisation des travaux. Il n'y a à priori pas eu à ces époques-là, de décision formelle de mise à 2 x 2 voies comme parti d'aménagement pour l'itinéraire Laon-Avesnes dont on parle.

Et donc peut-être qu'il y avait eu des réflexions ou des études pour voir s'il y avait des intérêts ou des avantages à mettre à 2 x 2 voies, mais pas des tracés formellement décidés pour être réalisés.

C'est très récemment, puisque c'est grâce au pacte qui a été évoqué tout à l'heure, Sambre-Avesnois-Thiérache, que cette décision de réfléchir à la mise à 2 x 2 voies, et comment mettre à 2 x 2 voies, a véritablement été prise. Ce qui nous amène à la discussion d'aujourd'hui et aux études qui en découleront si nous poursuivons cette perspective.

Voilà, je pense qu'il faut distinguer des réflexions sur l'ensemble de l'itinéraire, qui pouvaient laisser croire que tout serait forcément réalisé en termes de réalisation de travaux, de séquençages dans le temps au fur et à mesure des années et comme on le sait, réaliser des projets routiers prend du temps, et de l'argent, et chaque chose en son temps j'allais dire.

### Nicolas CAMOUS

Merci. Par rapport à l'intervention de madame, il y a deux sujets en particulier au-delà de votre prise de position, madame : finalement, une ligne ferroviaire serait plus attractive qu'un aménagement routier pour le territoire. On a évoqué dans votre intervention, Mme MAIREY-POTIER, le ferroviaire. Est-ce qu'on peut revenir dessus : pourquoi finalement on n'envisage pas un projet ferroviaire à la place de cet aménagement routier ?

### Nicolas LENOIR

Comme Virginie l'a d'ailleurs présenté dans la partie d'introduction, en présentant les enjeux et le contexte du territoire, territoire en effet de nature rurale que vous connaissez d'ailleurs bien mieux que nous, une densification de l'habitat qui est relative, et donc on sait que le service de transport ferroviaire, qu'on appelle massifié, trouve sa place et sa pertinence quand il dessert justement des zones où il y a une quantification de l'usage. Et c'est d'ailleurs pour ça que la ligne ferroviaire qui existe entre Laon et Hirson est tout à fait adaptée à un usage scolaire, lycéens, étudiants, parce qu'ils représentent un nombre d'usagers à vouloir faire le même itinéraire à des horaires assez similaires.

Par contre, sur l'ensemble de l'axe Laon-Avesnes, il n'y a pas une densification et un territoire avec un nombre d'habitants qui justifieraient un investissement très lourd pour développer de nouvelles lignes ferroviaires.

Voilà la complémentarité qu'il y a entre le mode routier, pour desservir les usages locaux à différentes heures de la journée, du service ferroviaire qui aurait sa place dans d'autres contextes plus denses.

### Nicolas CAMOUS

Vous n'êtes pas la SNCF, mais est-ce qu'on sait si SNCF a des projets particuliers sur ce territoire justement aujourd'hui ?

### Nicolas LENOIR

Oui, cela a été encore évoqué intrinsèquement par Virginie : la ligne Laon-Hirson, est une ligne ancienne d'ailleurs, ce qu'on appelle une ligne de desserte fine du territoire, ou une « petite ligne » plus vulgairement dit, dont les infrastructures vieillissent et qui nécessitent d'être réhabilitées, ce qu'on appelle régénérées, pour être sûrs de faire perdurer sa vie et le service ferroviaire.

Et en effet la SNCF, financée d'ailleurs par l'État et la Région, porte ce projet de maintien de la ligne Laon-Hirson d'ici quelques années, pour régénérer cette voie.

### Nicolas CAMOUS

Merci de ces précisions. Et puis dans l'intervention de madame, il y avait également cette crainte de l'absence de vision transversale des choses. Comment est-ce que ces différentes thématiques qu'elle a évoquées, comment est-ce que vous les re-collez ensemble, comment est-ce que vous assurez cette transversalité dans le processus que vous pilotez aujourd'hui ?

### Virginie MAIREY-POTIER

D'abord, je vous rassure, on peut parler de tout dans toutes les réunions. Effectivement on a essayé, pour varier les sujets et puis attirer davantage de monde, de faire des thématiques pour certaines réunions, donc le volet agriculture et environnement, qui sera abordé mardi 18 à 14h à Étrœungt, il y a également une réunion économie et mobilité à Laon, également une réunion spécifique pour les usagers. Mais on peut parler et aborder tous les sujets à chaque réunion, notamment parce que ce ne sera pas nécessairement les mêmes personnes à chaque fois et que chacun s'exprimera à ce moment-là sur le sujet qui lui tient à cœur. Ça c'est la première chose.

Et la deuxième, c'est qu'on a prévu une réunion de restitution, donc de partage des contributions, qui se tiendra le 10 mars à 17h30 à Vervins, justement pour restituer au public qui sera présent les idées majeures qui auront été exprimées et puis permettre encore une fois à chacun de s'exprimer à nouveau, mais en partageant tout le matériau qu'on aura récolté. Et puis, à l'issue de cette dernière réunion, il y aura encore 15 jours pour s'exprimer si vous le souhaitez.

### Nicolas CAMOUS

*Consulte les questions sur internet*

Alors, c'est Nicolas qui pose la question : « Comment avez-vous envisagé de dynamiser le territoire pour rentabiliser le développement et l'attractivité du territoire ? » Cela rejoint un petit peu la remarque de madame sur comment est-ce qu'on rend un territoire en fait attractif, j'ai envie de dire à travers un aménagement routier notamment, comment est-ce qu'on fait ? Est-ce que l'aménagement suffit en lui-même ou comment on fait le lien entre route, aménagement routier, et attractivité ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Encore une fois, tout dépend de la nature de l'aménagement qu'on réalise. Il y a des aménagements plus perméables que d'autres, des aménagements qui irriguent davantage le territoire, et nous c'est ce qu'on a compris de l'intention générale pour cet aménagement : un aménagement perméable, qui soit à la fois le vecteur de déplacements, mais aussi la possibilité de rentrer sur le territoire...

### Nicolas CAMOUS

Pas seulement effectivement aller de Laon à Avesnes, mais pouvoir s'arrêter.

### Virginie MAIREY-POTIER

Voilà, ce n'est pas un tuyau qu'on traverse de part en part sans s'arrêter, en tout cas dans l'idée qu'on s'en fait, après libre à chacun de vous d'exprimer son souhait.

Mais notre idée à nous c'est effectivement quelque chose qui soit très perméable et qui permette justement l'accès à des zones économiques, le développement de zones économiques également, une transversalité forte, qui redonne de l'attractivité, qui rende le territoire justement attractif, qui fasse revenir des gens pour y habiter, pour y travailler.

L'aménagement en lui-même ne fera pas tout, mais c'est quand même essentiel, c'est le point de départ. En réduisant les distances, il apportera nécessairement un facteur important d'attractivité du territoire.

### Nicolas CAMOUS

Merci Mme MAIREY-POTIER.

On va donc évoquer, c'est vrai que ces questions nous permettent aussi justement d'introduire assez utilement cette deuxième partie où on va donc maintenant, Mesdames et Messieurs, vous présenter les scénarios d'aménagement qui sont envisagés, vous allez retrouver des éléments qui viennent d'être évoqués, notamment par exemple là sur le niveau de desserte du territoire. Donc on va rentrer un petit peu plus dans le détail, ça va être un tout petit peu plus long, mais c'est évidemment le cœur là-aussi du sujet.

Donc je vais demander à M. LENOIR, qui du coup s'est déjà présenté, de lancer cette présentation pour que lui, et ses deux collègues après, vous détaillent ces différents scénarios. Allons-y.

## 3. Présentation des scénarios d'aménagement envisageables et échanges avec le public

### 3.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France

*Cf. diaporama de présentation*

#### Nicolas LENOIR, adjoint au chef de service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

Je vais faire le lien avec la conclusion de la première partie de notre réunion, en rappelant l'objectif de la concertation qui s'ouvre depuis quelques jours qui est, comme l'a expliqué Virginie tout à l'heure, d'échanger avec vous, de recueillir vos points de vue, on voit déjà que les expressions ont eu lieu, dans l'objectif d'essayer d'aboutir au scénario le plus équilibré.

On va vous présenter les scénarios qui ont été envisagés et étudiés, mais l'idée c'est, sur la base d'un certain nombre de critères d'analyse, qui facilitent l'expression des points de vue, de voir quels sont pour vous les attentes que vous avez vis-à-vis de cet aménagement, les enjeux principaux auxquels il faut répondre.

On en a déjà donné quelques illustrations, par exemple est-ce qu'on souhaite que la future RN2 ait un accès le plus facile possible en lien avec les voies qu'elle croise, autrement dit qu'il y ait le plus de carrefours possibles avec la RN2 tout en restant bien évidemment mesuré par rapport à l'objectif qu'il y a de fluidifier et d'améliorer les temps de parcours. Et d'ailleurs, autre critère, est-ce que je souhaite que ce soit plutôt un scénario du type le plus rapide possible, on a déjà eu un peu une sorte de débat qui s'est instauré, pour aller du début à la fin de ces 70 kilomètres. Ou est-ce que je souhaite plutôt, là encore on voit déjà que les expressions ont eu lieu, privilégier des scénarios qui certes permettent d'atteindre les objectifs recherchés mais en optimisant et en minimisant les impacts soit sur la consommation foncière, soit, par voie de conséquence, sur les enjeux écologiques importants, qui font la richesse du territoire.

Voilà, l'objectif c'est de voir, tous ces critères pris ensemble, comment définir le scénario qui nous amène à l'équilibre par rapport aux attentes.

Je ne vais évidemment pas commenter et m'attarder sur cette diapo, qui figure dans la plaquette de présentation du projet, que vous avez eue et qui est à votre disposition. Ce tableau, il a justement pour vocation à résumer l'analyse qui a été faite de ces critères, dans le cadre des études menées ces derniers mois et ces dernières années, et qui permet de comparer on va dire, les effets des scénarios, est-ce qu'ils sont plus favorables ou moins favorables ? En colonne, vous trouvez chacun des scénarios qui vont vous être présentés de manière détaillée, et en ligne justement ces critères d'analyse, un peu en deux grandes catégories : les aspects effets sur l'usage et la circulation et puis la catégorie effets sur le cadre de vie, l'environnement, le territoire.

Ce tableau est coloré, très coloré. Assez naturellement, on doit comprendre que plus les cases sont colorées en vert, plus les effets sont positifs par rapport à la situation d'aujourd'hui ou la situation de la RN2 si elle n'était pas aménagée dans les années qui viennent. Et puis plus c'est rouge, ou plus orangé, plus les effets sont considérés comme négatifs par rapport à la situation d'aujourd'hui.

### Nicolas CAMOUS, animateur

Je précise, M. LENOIR, que ce tableau est dans le dossier de concertation, bien évidemment il y a une analyse très précise de ce tableau qui est livrée dans le dossier, donc si au demeurant certaines et certains d'entre vous souhaitaient quand même se plonger dans cette analyse, vous aurez tous les éléments dans le dossier.

### Nicolas LENOIR

Comme je l'ai dit, c'est le fruit un peu des analyses et des études que nous avons menées, mais qu'on souhaite justement confronter, partager avec vous pour recueillir vos éclairages sur cette analyse.

Rentrons dans le cœur du sujet avec la description de ces scénarios. Tout d'abord ce qu'on appelle le scénario « fil de l'eau », qui en soit n'est pas un scénario d'aménagement, autrement dit c'est la RN2 si on ne portait pas ce projet de mise à 2 x 2 voies. Cela consisterait à, malgré tout, mettre aux normes par rapport à la réglementation sur l'assainissement routier par exemple, recueillir les eaux de pluie qui tombent sur la route, les stocker, les traiter et améliorer ainsi la qualité des eaux souterraines et superficielles alors que les routes, qui ont un certain âge, n'ont pas toutes ces dispositifs qui permettent d'assainir.

### Nicolas CAMOUS

Si on ne décidait aucun scénario, on ferait ça, M. LENOIR, sans changer le nombre de voies, mais en tout cas on ferait ça sur les 70 kilomètres ?

### Nicolas LENOIR

C'est tout à fait ça. Et l'autre thématique qui serait traitée, mais c'est un peu la vie courante, cela a été évoqué dans les discours introductifs, il y aurait aussi évidemment des aménagements de sécurité plus ponctuels, sur les carrefours les plus dangereux, qui seraient répertoriés et qui sont déjà connus.

Chacun des quatre scénarios, il y en a quatre dont un qui se subdivise en trois variantes, ce qu'il faut comprendre c'est qu'ils apportent tous une réponse aux objectifs que nous suivons dans le cadre de ce projet de mise à 2 x 2 voies. Ce sont des points communs :

- ils améliorent tous la sécurité sur l'axe, vous le comprendrez aisément dans la présentation tout à l'heure, en supprimant un certain nombre de carrefours, en ayant des dispositifs de sécurité entre les voies qui se croisent. Chacun des scénarios, avec un curseur plus ou moins placé sur ce sujet-là, améliorent tous la sécurité sur l'axe ;
- ils mettent tous aux normes environnementales, un peu comme le scénario « fil de l'eau », bien naturellement puisque c'est un projet d'aménagement et de mise à 2 x 2 voies, ils mettent aux normes vis-à-vis de l'environnement, l'infrastructure, par exemple la collecte des eaux. Ça c'est un point commun aussi à chacun des scénarios, cela ne les distingue pas vraiment, ou alors que partiellement ;
- ils améliorent tous la circulation dans la traversée des communes et donc le cadre de vie des habitants qui s'y trouvent, par la réalisation des contournements, autrement dit des déviations de communes, évidemment que les nuisances sonores, ou de pollution, du trafic qui traverse ces communes seront supprimées pour les habitants qui y habitent ;
- ils améliorent tous, plus ou moins, les temps de parcours entre le point de départ de l'itinéraire, au sud de Laon, et le sud d'Avesnes-sur-Helpe, dans un gain de temps qui va de 20 à 30 minutes. Et c'est là où pour le coup les scénarios se distinguent, mais ils répondent tous à cet objectif majeur du projet qui est de fluidifier et d'optimiser le temps de parcours puisque, vous connaissez tous pour être des usagers quotidiens de cette route, les difficultés liées à la multiplicité des usages, c'est-à-dire les engins agricoles, les poids lourds, quantitativement nombreux en proportion sur cette route, qui font que les temps de parcours sont subis, longs, quand on va d'un bout à l'autre de l'itinéraire ou même que partiellement. Donc ils améliorent tous ces temps de parcours, ils répondent tous à cet objectif ;
- et enfin, dernier point commun, ils rationalisent tous le nombre de points d'échanges. Aujourd'hui il y a de très nombreux accès directs sur la RN2, de riverains ou de carrefours avec des voies départementales ou communales, et là encore pour améliorer les temps de parcours et sécuriser, ce nombre sera rationalisé. Aujourd'hui, en moyenne on va dire, tous les moins d'1 kilomètre il y a un accès sur la RN2. Et vous verrez, dans la présentation des scénarios, que cet écart forcément sera augmenté en rationalisant ce nombre de carrefours.

Et pour nous permettre de rentrer dans la description détaillée de ces scénarios, quelques éléments de vocabulaire, ou de rappel peut-être pour certains d'entre vous, mais pour que nous parlions bien de la même chose. Quatre icônes :

- en haut à gauche, ce qu'on appelle une voie bidirectionnelle, c'est j'allais dire très simple, c'est la RN2 d'aujourd'hui, une voie dans chaque sens ;
- en haut à droite, ce qu'on appelle, c'est un peu plus complexe, une 2 x 1 voie avec un terre-plein central, donc il n'y a toujours qu'une voie dans chaque sens qui se croisent, mais de manière sécurisée puisqu'il y a un terre-plein qui les sépare, avec des dispositifs de sécurité ;
- en bas, c'est plus simple, c'est les deux types de carrefours : soit des carrefours qu'on appelle « à niveau », aujourd'hui c'est des carrefours avec des stops, des cédez-le-passage tels que vous les connaissez, mais en l'occurrence dans les scénarios d'aménagement, ces carrefours à niveau seront, pour l'essentiel, des carrefours de type giratoire. Ou, en tout cas dans l'un des scénarios, des carrefours dénivelés, de type échangeurs autoroutiers avec la voie qui croise la RN2 qui passe au-dessous ou en dessous, et avec des bretelles qui permettent de passer de l'un à l'autre.

Ce tableau donne la vision d'ensemble des scénarios, avant de vous les présenter un par un, juste pour avoir une vision globale qui permet de les appréhender en une seule fois et de distinguer leurs grandes caractéristiques.

Dans les deux premières lignes, vous voyez le nombre de voies, le type de voies : en l'occurrence quand c'est coloré en vert, c'est bien là où il y a deux voies de circulation, et on voit bien d'ailleurs que dans chacun des scénarios il y a bien deux voies de circulation, du vert à chaque fois. Mais vous comprendrez tout à l'heure qu'il y a des distinctions dans la manière de réaliser ces deux voies.

La première ligne présente la typologie de la voie, il y a bien ces deux voies pour le contournement des communes, pour les déviations et puis la seconde présente la typologie de la voie entre les communes, hors déviations. La troisième ligne présente le type de carrefours. Là, cela fait bien le lien avec ce que je viens de dire avant, à savoir soit des carrefours à niveau, type giratoires, soit des carrefours dénivelés. Et enfin la dernière présente les usages autorisés :

- soit c'est une voie que l'on qualifie de « voie express », donc qui permet en grande partie de rouler à 110 km/h, sauf contrainte particulière sur certaines sections, voie express qui ne permet pas l'usage de la route aux engins qui roulent à moins de 70 km/h, donc par exemple, ce n'est qu'une illustration, les engins agricoles, mais à ce moment-là on réalise, ou on utilise les voies qui existent aujourd'hui, pour conserver la desserte de l'ensemble des parcelles agricoles ou d'ailleurs de n'importe quel habitant le long de la RN2 ou pas loin de la RN2, on réalise ces voies de substitution en plus ;
- et là où il n'y a pas cette petite icône, cela veut dire que tous les usages sont utilisés sur la RN2 et par voie de conséquence, il n'y a pas besoin de créer des itinéraires spécifiques ou parallèles.

### **Claire CAFFIN, adjointe à la chef de pôle maîtrise d'ouvrage, chef d'unité sud service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France**

Bonsoir. Claire CAFFIN, j'appartiens à l'équipe de maîtrise d'ouvrage au sein de la DREAL Hauts-de-France, et je vais vous présenter le premier scénario.

Le premier scénario permet essentiellement le contournement de 7 communes : Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamangrie. Dans ce scénario, on a donc des déviations sur ces 7 communes qui sont à 2 x 2 voies, c'est l'illustration que vous avez sur votre gauche. Pour le reste de la RN2, l'aménagement reste tel qu'aujourd'hui, c'est-à-dire qu'on a une RN2 à deux voies, en bidirectionnel, avec simplement les aménagements de remise aux normes environnementales qu'on a évoqués tout à l'heure sur le scénario « fil de l'eau ».

Ce scénario représente un aménagement d'environ 40 % de 2 x 2 voies sur son linéaire au total, et il permet de garder une accessibilité importante au territoire. Dans ce scénario, tous les véhicules sont autorisés sur la RN2.

Un peu plus de détails sur ce scénario, vous allez voir le même tableau sur chacun des scénarios pour vous résumer un petit peu :

- donc, tous les véhicules, y compris les véhicules lents, sont autorisés sur la RN2 ;
- les carrefours restent tous des carrefours à niveau, carrefours qui peuvent être aménagés en carrefours giratoires par exemple ;
- on a une consommation d'espaces agricoles qui est plutôt élevée du fait des déviations à 2 x 2 voies des 7 communes ;
- un accès au territoire qui va être un peu moins important que ce qu'on connaît aujourd'hui ; pour vous donner un ordre d'idée, aujourd'hui on a des carrefours à moins d'1 km en général – je parle des carrefours entre la route nationale et les différentes routes interceptées, je ne parle pas des accès privés –, donc aujourd'hui on a des accès qui sont à moins d'1 km, sur cette proposition de scénario on aurait des accès tous les 1,5 km en moyenne ;
- ce scénario permet un gain de temps de 20 minutes entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, aujourd'hui on a 1h20 de trajet entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ;
- il permet le contournement de 7 communes ;
- on a fait des estimations en termes de coûts à partir de ratios, ce sont les coûts qu'on estime à aujourd'hui, dans l'état actuel de la réglementation et dans l'état actuel de l'avancement des études, donc ce ne sont que des fourchettes à ce stade : le coût de ce premier scénario représente 350 à 400 millions d'euros

## **Stéphane DEHART, responsable d'opérations, service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France**

Bonjour. Je m'appelle Stéphane DEHART, je fais partie également de l'équipe projet de la DREAL Hauts-de-France, en charge de ce projet.

Je vais vous présenter le scénario n° 2.

Ce scénario constitue un aménagement total de la RN2 sur les 70 kilomètres entre Laon et le sud d'Avesnes-sur-Helpe. Sur ce scénario, nous vous proposons un aménagement à 2 x 1 voie, ce qui a été présenté tout à l'heure par M. LENOIR, c'est un aménagement avec une route qui est équipée d'un terre-plein central afin de garantir la sécurité des usagers pour éviter notamment, par exemple, les chocs frontaux. Pour permettre les dépassements, cet aménagement dispose de créneaux de dépassement sur approximativement 50 % de l'itinéraire, pour vous permettre de doubler.

Ce scénario dispose du statut de voie express, c'est-à-dire qu'on peut y rouler à des vitesses pouvant atteindre les 110 km/h. Comme cela a été annoncé précédemment, la contrepartie de cette vitesse légèrement supérieure est le fait que les véhicules n'atteignant pas les 70 km/h n'y auront pas accès.

Pour y pallier, nous construirons donc ou réutiliserons, par exemple au niveau des déviations des communes, des voies existantes, pour permettre la circulation notamment des véhicules agricoles.

Pour les tracés neufs, des voies nouvelles seront construites afin de rétablir tous les accès – je tiens à préciser que, évidemment, ce type de voie, ce sont des vraies routes, ce n'est pas un chemin de terre qui est fait à côté de la route pour permettre éventuellement à un agriculteur, ou à un cycliste, de circuler, on réalise de vraies routes, comme cela a été réalisé récemment au sud de Soissons.

Si on rentre dans le détail de ce type d'aménagement :

- il y a des restrictions d'usages pour certains types de véhicules ;
- l'ensemble des carrefours est essentiellement des carrefours de type giratoires ;
- du fait que l'aménagement est intégral sur les 70 km de l'itinéraire et dispose d'itinéraires de substitution, forcément l'impact sur le foncier nécessaire pour réaliser l'aménagement sera plus important ;
- l'accès au territoire également sera limité, du fait notamment des vitesses voulues sur ce type d'aménagement ; on estime approximativement d'avoir un échangeur *grosso modo* tous les 3 km ;
- le gain de temps sur la totalité de l'itinéraire est estimé à approximativement 20 minutes ;
- toutes les communes sont déviées ;
- et l'estimation de cet aménagement a été calculé à approximativement entre 625 et 725 millions d'euros.

## **Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation**

C'était juste un petit point, pour avoir votre opinion. Est-ce que vous préférez poser des questions, parce que c'est quand même des sujets très techniques, est-ce que vous souhaitez intervenir après chaque présentation de scénario, ou attendre la fin de tous les scénarios ? Vous avez une préférence pour une option ou l'autre ? Vous préférez attendre que tous les scénarios soient présentés, très bien.

## **Claire CAFFIN**

Je vais vous présenter le scénario 3. On attaque la famille des scénarios 3 qui portent tous sur des aménagements à 2 x 2 voies dans la globalité de la RN2.

Ce scénario 3-A prévoit une mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre les communes et des déviations de chacune des 12 communes par une route bidirectionnelle. On aurait sur ce scénario 3-A des carrefours qui seraient tout le temps des carrefours à niveau, carrefours à priori de type giratoires, et aucune restriction de circulation sur cette RN2 : tous les véhicules, y compris les véhicules lents, seront autorisés sur la RN2.

Quelques détails sur ce scénario :

- tous les véhicules sont autorisés ;
- les carrefours sont à niveau ;
- on a une consommation d'espaces agricoles qui reste élevée du fait des déviations d'agglomérations et du fait de l'aménagement à 2 x 2 voies sur place entre les communes ;
- un accès au territoire de l'ordre d'un carrefour tous les 2,5 km en moyenne ;
- un gain de temps d'une vingtaine de minutes ;
- les 12 communes traversées par la RN2 sont déviées ;
- et un coût estimé à 500 à 575 millions d'euros.

### Stéphane DEHART

Je vais vous présenter les deux scénarios 3 suivants simultanément, le scénario 3-B et le scénario 3-C. Pourquoi ce choix ? parce que vous allez voir qu'ils sont très similaires l'un par rapport à l'autre, à part une petite distinction, majeure.

Le scénario 3-B, comme dit précédemment, est un aménagement total de la RN2, sur la totalité de l'itinéraire. C'est une 2 x 2 voies sécurisée, avec un terre-plein central, qui permet les dépassements et de type « non express », à savoir avec une vitesse limitée à 90 km/h. Tous les types de véhicules sont autorisés sur cet aménagement.

Sur le scénario 3-C, vous avez le même type de voie qui est réalisée : c'est une 2 x 2 voies avec terre-plein central, par contre la vitesse est portée à 110 km/h car elle a le statut de « voie express ». Comme dit précédemment, cela a pour conséquence une restriction sur le type de véhicules autorisés à circuler, donc les véhicules circulant à moins de 70 km/h n'y seront pas autorisés, et il y aura donc forcément des voies de substitution pour y pallier.

En comparaison de ces deux scénarios :

- d'un côté, les véhicules lents sont autorisés pour le scénario 3-B et ne sont pas autorisés pour le scénario 3-C – mais il y a des itinéraires de substitution ;
- tous les carrefours sont du même type, ils sont de type giratoires ;
- la consommation d'espaces agricoles et naturels sera élevée pour le scénario 3-B, parce qu'effectivement on a un aménagement global de l'axe, mais elle sera plus élevée pour le scénario 3-C, parce qu'en plus, il y a tous les itinéraires de substitution à rajouter ;
- l'accès au territoire sera *grosso modo* identique, avec un accès approximativement tous les 3 km en moyenne, répartis sur la totalité de l'axe ;
- le gain de temps va se répartir entre 25 et 30 minutes, avec un gain de temps un peu supérieur dans le scénario 3-C que dans le scénario 3-B, du fait de la vitesse ;
- la totalité des 12 communes sont contournées ;
- les estimations à ce stade sont d'approximativement 675 à 775 millions d'euros pour le scénario 3-B et 800 à 900 millions d'euros pour le scénario 3-C.

### Claire CAFFIN

Enfin le dernier scénario, le scénario 4, qui est un aménagement à 2 x 2 voies, cette fois de type autoroutier. De type autoroutier, on est toujours sur une 2 x 2 voies avec un terre-plein central, mais avec des échanges qui cette fois sont tous dénivelés.

Sur ce type de route, on roule à 110 km/h, donc tous les véhicules qui ne peuvent atteindre les 70 km/h ne pourront circuler, donc on aura tout un réseau d'itinéraires de substitution, pour rétablir l'accès au territoire.

En termes de caractéristiques détaillées :

- les véhicules lents ne sont pas autorisés, on aura tout un maillage d'itinéraires de substitution ;
- tous les échanges sont dénivelés : les routes interceptées passent au-dessus ou en dessous ;

- on a une consommation d'espaces agricoles et naturels qui va être très élevée, du fait du passage à 2 x 2 voies de la RN2 dans sa totalité et du réseau de voies de substitution ;
- les échanges seront un peu plus espacés sur ce type d'infrastructure : on a un échange à peu près tous les 5 kilomètres en moyenne ;
- la contrepartie, c'est qu'on a un gain de temps, du fait de la vitesse pratiquée, un gain de temps un peu plus important, d'une trentaine de minutes ;
- toutes les communes sont contournées (les 12 communes) ;
- et on a un coût qui s'élève de 900 millions à 1 milliard d'euros.

### Nicolas LENOIR

Alors, en guise de conclusion de cette présentation détaillée et peut-être un peu technique de ces scénarios, je boucle la boucle en revenant un peu sur ce que je disais en introduisant, à savoir comment débattre et échanger sur les avantages et inconvénients de ces scénarios.

Je l'ai illustré tout à l'heure avec les indicateurs qui nous ont permis de comparer ces scénarios, et pour s'approprier ces indicateurs et les questionnements que les scénarios posent, dans leur aménagement, on peut l'illustrer sur la base de quelques questions, qui ne sont pas limitatives mais qui sont juste là pour nous inciter à chercher à y répondre ensemble, pour savoir ce qu'on privilégie dans les attentes qu'on a par rapport à cet aménagement.

Par exemple, on l'a déjà un peu évoqué, est-ce que la priorité est plutôt de limiter le plus possible la consommation des emprises foncières ? Maintenant, vous avez vu les scénarios et leurs conséquences d'une certaine manière, vous comprenez mieux comment, en répondant à cette question, on s'oriente vers, éventuellement, un scénario qu'on privilégierait.

Ou est-ce que je souhaite réduire le plus possible le temps de parcours ? Est-ce que c'est ça la priorité, auquel cas on voit assez aisément vers quel type de scénario on aurait tendance à aller.

Est-ce que je souhaite minimiser, un peu comme le foncier, les impacts sur le milieu naturel : là encore, assez naturellement, on voit quels sont les scénarios qui répondent un peu plus que d'autres, même si, je l'ai dit tout à l'heure, l'ensemble des scénarios répondent aux grands objectifs du projet.

Ou, autre exemple, d'améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain, c'est assez peu distinctif entre les scénarios, à part celui où il n'y a pas toutes les communes qui seraient déviées. Voilà, ce ne sont que des questions qui ont vocation à illustrer l'échange et à permettre de recueillir les points de vue.

### Nicolas CAMOUS

Merci beaucoup, Mesdames et Messieurs.

Voilà, les termes du débat sont posés, vous avez les questions, vous l'avez dit, M. LENOIR, il n'y a pas que celles-ci bien évidemment, mais voilà notamment comment vous pouvez, Mesdames et Messieurs, en vous exprimant sur ces questions éclairer le choix qui sera fait par la DREAL à l'issue de cette concertation.

À vous la parole à nouveau, vous pouvez avoir une expression sur ces questions qui viennent d'être posées, moi je considère que c'est tel élément qui est le plus important, ou ces deux-là me paraissent prioritaires par rapport aux autres. Vous pouvez avoir une question sur un scénario, il n'y a aucun problème, on peut évidemment y revenir, si vous voulez qu'on revienne sur l'un ou l'autre parce qu'il y a un élément qui ne vous paraît pas clair, dites-le, évidemment on y revient et on y reviendra à toutes les réunions qui suivent. Ou d'ores et déjà vous pouvez peut-être dire, moi je trouve que dans tous les scénarios qui sont présentés, c'est celui-ci qui me paraît le plus intéressant.

Toutes les autres questions sont évidemment aussi possibles. J'ai notamment une question écrite de Mme SAGOT, que je n'ai donc pas oubliée, mais que je poserai juste après et on a aussi une ou deux questions qui sont arrivées sur internet. Mais je ne voudrais d'abord revenir vers vous.

### 3.2. Questions et échanges avec le public

#### Johann WÉRY, maire de La Capelle

J'ai simplement une question technique : dans l'hypothèse de construction d'une nouvelle voie, donc on va consommer de l'espace agricole ou naturel, est-ce qu'il y a des mesures de compensation ? Est-ce c'est-à-dire qu'on va, demain, compenser l'espace qu'on va détruire. Est-ce qu'on va le recréer ailleurs, dans un espace qui n'est pas aujourd'hui naturel ?

#### Damien COMPAIN

Je vais être un peu plus optimiste que tout à l'heure, pas sur le fond : je vois qu'il reste de l'argent, donc je voudrais savoir d'où cet argent va venir, qui va payer réellement, parce qu'on entend parler de 50 %, est-ce que c'est vous les élus qui allez payer ? Nous, on se cache derrière vous, enfin on voudrait savoir. Je vois qu'il y a beaucoup de zéros, on s'y perd, j'aimerais être éclairé là-dessus. Je vous remercie.

#### Nicolas CAMOUS, animateur

*Lit une question écrite.*

Une question écrite de Mme SAGOT, alors pas directement en lien avec les scénarios, puisqu'elle m'a remis cette question avant le début de la réunion, qui dit : « Quand aurons-nous la réponse sur les tracés ? » Et elle précise : « Il est quand même important de connaître, de savoir notre avenir résidentiel. »

Donc, les mesures de compensation pour commencer, est-ce qu'il y en a ?

#### Claire CAFFIN, adjointe à la chef de pôle maîtrise d'ouvrage, chef d'unité sud service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

Aujourd'hui, on n'est que sur des grands principes de scénarios, donc on ne connaît pas encore l'impact précis de chacun des tracés, des scénarios, on n'a pas les tracés encore mais évidemment, dans la recherche de tracés on travaillera sur « éviter-réduire-compenser »...

#### Nicolas CAMOUS

Alors, c'est quoi ça ?

#### Claire CAFFIN

Éviter-réduire-compenser, c'est d'abord on essaye d'éviter les impacts dans toute la mesure du possible, et ce sera tout le travail de recherche de tracés, et puis une fois qu'on aura évité le maximum d'impacts, il en restera peut-être un peu, qu'on cherchera à réduire et à compenser. C'est toute la démarche, y compris sur l'artificialisation des sols, il y aura aussi un travail à faire pour essayer de compenser ce qui sera artificialisé.

#### Nicolas CAMOUS

Juste, pour bien préciser cette histoire d'éviter-réduire-compenser Mme CAFFIN, comment est-ce que par exemple on évite un impact : si on fait un contournement d'agglomération, on le fait ou on ne le fait pas, on ne va pas éviter le contournement, donc comment est-ce qu'on peut éviter un impact ?

### Claire CAFFIN

Si on reprend cet exemple, on peut contourner une commune de différentes façons, en passant par l'est, par l'ouest, en passant plus loin, moins loin, et ces différentes recherches de tracés, qui seront le travail qui viendra par la suite, permettront de trouver le tracé de moindre impact.

### Nicolas CAMOUS

Alors, ce sera quand ces tracés, puisque c'était du coup la question de Mme SAGOT ? On a bien vu et vous l'avez redit, on est aux grands principes, quand est-ce qu'on les aura ?

### Claire CAFFIN

Aujourd'hui, on n'a pas travaillé sur des tracés, on n'a pas de tracés à vous montrer, au risque de vous décevoir.

Aujourd'hui, on a pour autant travaillé sur les deux premières opérations qui étaient les premières opérations choisies par les élus à la suite de la signature du pacte, qui sont les contournements de La Capelle et de Froidmont-Cohartille.

On vous montrera tout à l'heure des fuseaux, qui ne sont que des fuseaux de principe, j'anticipe un peu sur ce qu'on dira tout à l'heure mais ce sont des fuseaux larges, des schémas de principe. Ne cherchez pas à y voir un tracé, aujourd'hui on n'a pas de tracé précis à vous montrer.

C'est toute la démarche qui se mettra en place de concertation sur ces fuseaux de principe. Alors, les fuseaux de principe sur La Capelle et sur Froidmont-Cohartille, on vous les présentera. Ce n'est pas l'objet de la concertation actuelle, mais on voulait quand même vous les montrer. Et on envisage à l'automne, une fois cette concertation terminée, suivant les conclusions évidemment de cette concertation, on envisage une concertation sur ces fuseaux de principe à l'automne, pour choisir avec vous le fuseau qui vous paraît le plus adapté.

Et c'est seulement une fois qu'on aura choisi le fuseau, qu'on commencera à travailler sur des tracés précis, les tracés précis on n'en n'aura pas en 2022.

### Nicolas CAMOUS

Pour répondre à la question de Mme SAGOT : pour Froidmont-Cohartille et La Capelle, à l'automne, mais des fuseaux, encore une fois, un fuseau c'est quoi en largeur à peu près ?

### Claire CAFFIN

C'est un kilomètre de large.

### Nicolas CAMOUS

Un kilomètre de large. Dans ce fuseau, on choisira après un tracé, c'est ça ? et donc pour les autres c'est dans plusieurs années ?

### Claire CAFFIN

Et pour les autres, voilà, ça viendra par la suite. C'est un aménagement qui ne pourra se faire que progressivement.

### Nicolas CAMOUS

D'accord. Cela rejoint du coup aussi la question de monsieur, qui disait « mais d'où vient l'argent ? ». Comment est-ce qu'on finance en fait, c'est cela la question qui est derrière, comment est-ce qu'on finance ce genre de projet, qui affiche effectivement des montants très très importants. Mme MAIREY-POTIER, comment ça se passe ?

### Virginie MAIREY-POTIER, directrice adjointe de la DREAL Hauts-de-France

Les grands projets d'aménagements routiers, les investissements sur les routes nationales, vous avez vu l'ampleur des financements nécessaires, cela se passe dans le cadre des contrats de plan État-Région, avec des financements apportés par l'État et la Région et d'autres collectivités effectivement. C'est par ce dispositif, un contrat de plan État-Région ça se déroule sur 5 ans – on est d'ailleurs en train de préparer le volet mobilité du prochain contrat de plan qui va s'ouvrir...

### Nicolas CAMOUS

On en a un actuellement ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Il se termine et on va en démarrer un nouveau.

C'est le lieu dans lequel ces grands projets d'aménagements routiers sont financés, sont cofinancés, et vous imaginez bien que l'ampleur des financements nécessaires implique que ces aménagements se font de manière progressive, parce qu'on parle de centaines de millions d'euros.

Et puis cette progressivité de toutes façons, elle est adossée au fait que, on le verra également, les études prennent un certain temps donc, entre le moment où on démarre un projet et le premier coup de pelleuse, là en l'occurrence on peut parler de 5 ans environ, donc c'est sur ce laps de temps nécessaire que l'opération se déroule et que les financements se mettent en place de façon progressive.

### Nicolas CAMOUS

Pour préciser les choses Mme MAIREY-POTIER, dans les contrats de plan État-Région si je comprends bien, puisqu'ils sont État-Région l'État dit moi je mets des sous sur tel et tel sujet, et la Région dit moi je mets aussi des sous sur tel et tel projet, et ce n'est pas seulement de la mobilité, on est d'accord il peut y avoir différents sujets. Mais c'est bien comme ça que ça marche, c'est un contrat où chacun dit moi je mets ça ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Oui, c'est le lieu dans lequel on définit la stratégie d'aménagement du territoire, et les priorités de chacun en termes d'aménagement. On discute également évidemment des financements nécessaires et une fois que ce cadre est posé, c'est dans ce dispositif-là que se déroule la réalisation des opérations, en l'occurrence on parle de nos opérations routières ce soir mais il y a bien d'autres volets dans ce contrat de plan État-Région évidemment, qui ne concernent pas les routes.

### Nicolas CAMOUS

Et dernier point, mais monsieur l'a évoqué dans sa première intervention, vous avez effleuré le sujet, on pourrait aussi se dire, notamment dans le scénario que vous avez appelé « de type autoroutier », on pourrait dire on n'a qu'à faire une concession. Une concession autoroutière, ça va plus vite, c'est un autre acteur qui met les sous, ce n'est pas de l'argent public. Est-ce que c'est envisagé dans le cas présent ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Ce n'est pas un scénario que nous avons retenu. C'est un sujet qui a été écarté en amont et donc, effectivement, nos scénarios ce sont ceux qu'on vous a présentés ce soir, avec financement public, il n'y a pas de solution de type autoroute à péage par exemple.

### Laurent MARLOT, maire de Fontaine-lès-Vervins

Bonsoir à tous, Laurent MARLOT, maire de Fontaine-lès-Vervins. Sur ce sujet, c'est vrai que c'est un peu dommage d'entendre le monde agricole s'opposer avec le projet, je trouve que tout le monde devrait être intégré, on devrait être tous dans le même sens.

Alors c'est vrai que ce sont des sommes faramineuses qui peuvent surprendre, pourquoi elles peuvent surprendre, c'est parce que la Thiérache et notre secteur n'a jamais eu la chance d'avoir la possibilité que l'État s'investisse autant sur notre territoire. Si pour une fois ça peut venir chez nous, il ne faudrait peut-être pas tourner le dos et faire attention à ça, donc c'est peut-être une bonne chose déjà.

Après, je pense que le monde agricole a à y gagner aussi, d'avoir de la fluidité, d'avoir du transport. Aujourd'hui on voit bien, à Laon il s'est installé une usine de traitement du lin. Pourquoi à Laon ? Parce qu'on sur le bord de l'autoroute, parce qu'il y a des dessertes, c'est important. Les gens qui ont fait de la pomme de terre, combien de fois on a vu des tracteurs et des convois de tracteurs de pommes de terre sur la nationale 2, d'ailleurs j'en voudrais juste comme exemple, un sinistre exemple, c'est un accident dramatique qui a pu avoir lieu l'année dernière ou il y a deux ans sur Maubeuge, donc les aménagements sont utiles et ils peuvent être utiles aussi au monde agricole et de l'agriculture.

Donc il faut vraiment faire attention à ça, on n'est pas là pour s'opposer, on a certainement une très bonne carte à jouer pour notre territoire.

Pour une fois, effectivement, il y a des élus qui se sont battus pour que l'État regarde la Thiérache, ne tournons pas le dos et essayons d'être constructifs, d'être positifs et d'aller dans le bon sens. Travaillons ensemble, trouvons des solutions, ça c'est un message fort et je pense que c'est important pour notre territoire. Il faut que les majorités, les gens qui disent bien oui, c'est une bonne chose, se manifestent aussi et les gens qui ont des bonnes questions, et qui suscitent une problématique, il faut qu'on les écoute mais il faut qu'on travaille tous ensemble dans l'intérêt de notre territoire, de l'agriculture et de tous les habitants, tous les Thiérachiens. Voilà, merci.

*Applaudissements.*

### Cédric MONCHICOURT

Bonjour, Cédric MONCHICOURT. Comme l'a décrit l'agricultrice, je suis ingénieur et je suis né au bord de la RN2 à Étroëungt. Donc j'ai toujours connu la RN2, j'ai toujours connu le trafic poids lourds, je l'ai vu aussi monter avec les années et, depuis quelques années on voit toujours de plus en plus de camions étrangers.

Donc quand je vois ça, je me dis aujourd'hui est-ce qu'il n'y a pas un mensonge parce que si on regarde le CGEDD [*conseil général de l'environnement et du développement durable*] en 2011, le CGEDD dit en 2011, il a fait un rapport en 2011 et il disait que la RN2, c'était un trafic international de poids lourds qui allaient de Paris à la Belgique.

Aujourd'hui ces poids lourds, une grande majorité, passent par l'A1 et l'A2. Aujourd'hui on le sait bien, quand on passe par Laon c'est long, et pour eux c'est une perte de temps, une perte d'argent. Donc aujourd'hui, ils passent par l'A1-l'A2, mais on en voit passer parce que quand même, c'est beaucoup de transporteurs étrangers qui se disent c'est un gain d'argent, donc ils passent quand même par la RN2. Mais en se disant on va faire une nouvelle RN2, donc on va gagner du temps, mais tous ces camions-là ils vont se dire pourquoi j'irais payer 35-45 euros sur une autoroute payante et 90 euros l'aller-retour, alors que c'est gratuit juste à côté.

Donc, quand j'entends un gain sur la pollution dans la Thiérache et l'Avesnois, je me dis c'est du *bullshit*, c'est faux, c'est pas possible, parce que demain les camions ils vont passer par ici. Il y aura forcément un report de trafic de l'autoroute A1-A2.

Moi ça m'inquiète parce que la pollution aujourd'hui on sait ce qu'elle fait et pourquoi, je me dis on a d'un seul coup 800 millions d'euros qui arrivent dans l'Avesnois et dans la Thiérache, est-ce que ce n'est pas une contrepartie, d'un côté aussi de se dire on ne va rien faire sur l'autoroute A1-A2 et les poids lourds vont passer par ici. Il y a de quoi être dubitatif, parce que le CGEDD dit quand même que si la RN2 est doublée entre Laon et Avesnes, c'est 5 000 poids lourds en plus par jour, c'est dans le rapport de 2011.

Donc moi ça m'inquiète et je me dis, quand monsieur tout à l'heure parlait des enfants, quand on parle de pollution, désolé la pollution sur les enfants ça a des impacts hyper négatifs. Et après, quand j'entends c'est positif pour les agriculteurs, moi je ne suis pas d'accord du tout, parce que déjà, si on artificialise des sols, c'est catastrophique pour eux, ils perdent des terres agricoles.

Si aujourd'hui on double la RN2 entre 2 x 2 entre Laon et Avesnes, c'est 700 hectares en moins pour eux. Et aujourd'hui 700 hectares, ça ne se retrouve pas, c'est impossible. Et quand on entend les mesures éviter-réduire-compenser, moi j'habite sur Étrœungt, j'ai toujours vu la RN2 et en ce moment on voit le contournement d'Avesnes, et le contournement d'Avesnes, désolé mais c'est une catastrophe. Les mesures éviter-réduire-compenser, elles ne sont pas là, les agriculteurs ont été oubliés et on ne peut pas dire aujourd'hui on va faire pareil, on a fini là-bas, on commence ici, on fait les mêmes promesses.

C'est pas possible, je suis désolé, c'est pas possible. Donc, c'est un peu tout ça, j'ai l'impression qu'en disant c'est bien, vous allez avoir une 2 x 2, vous allez aller vite à Paris ou Bruxelles ou Belgique, mais aujourd'hui il y a une contrepartie derrière.

*Applaudissements.*

### Nicolas CAMOUS

Dans le propos de monsieur, au-delà de votre prise de position, il y aura donc la question du report de trafic de l'autoroute A1 que vous avez évoqué M. MONCHICOURT.

### Théophile CHARPENTIER

Bonjour, Théophile CHARPENTIER, ingénieur aussi en agriculture.

Moi, je tiens à remercier déjà le maire de Fontaine-lès-Vervins qui a montré qu'il y avait des gens qui étaient pour cette 4 voies. Je pense que ça peut être déjà un atout par rapport aux jeunes, ça éviterait qu'on parte tous dans des villes assez loin et qu'on puisse encore habiter notre belle région.

D'un point de vue agriculture, je suis d'accord on perd des terres, c'est une catastrophe, mais est-ce qu'il n'y aurait pas intérêt à faire un remembrement et est-ce que c'est prévu de le faire ? Si ce n'est pas prévu de le faire, est-ce qu'il y a d'autres solutions qui sont proposées parce que ça peut être un gros atout économique pour les exploitations de notre secteur où on a des petits parcellaires, qui coûtent cher à cultiver ? et donc voilà ma question.

### Claire

Bonjour, Claire. Moi, je suis une usagère quotidienne de la RN2, j'habite à Rocquigny, donc pas sur la nationale, je prends la nationale à La Capelle et je la quitte à Marle. Donc je vais un peu donner mon point de vue sur les différents scénarios. Le scénario 1, vous proposez une déviation de 7 communes, principalement entre La Flamengrie et Vervins, c'est l'endroit où l'on double le plus facilement. Si à Vervins vous n'avez pas doublé un poids lourd, vous l'avez jusque Marle, voire plus.

### Nicolas CAMOUS

Cela veut dire que pour vous le scénario 1, ce n'est pas celui qui vous semble...

### Claire

Pour moi, ce n'est pas adapté à ce que je vois tous les jours, à l'aller comme au retour. Le scénario 2, la 2 x 1 voie, aucun intérêt, on ne peut pas doubler le poids lourd qui est à 70 devant nous, on ne gagnera pas de temps. Après sur les autres, moi les agriculteurs ils ne me dérangent pas, le tracteur au bout de 3 km on sait le doubler, par contre le poids lourd qui roule à 70, c'est lui qu'on galère à doubler. Donc les itinéraires de substitution pour les agriculteurs, j'y vois peu d'intérêt, mais qu'on ait de la place pour doubler.

## Nicolas CAMOUS

Je vais revenir vers vous, mais on a déjà ces deux questions : le report de trafic de l'autoroute A1, qu'en est-il ? Est-ce que, monsieur dit, les poids lourds en particulier vont se reporter sur cet axe aménagé à 2 x 2, qu'en est-il M. LENOIR par rapport à ça ? Et le cas échéant, le remembrement, l'aménagement foncier, est-ce que cela fait partie des procédures ou des démarches qui pourraient être mises en œuvre en cas d'aménagement de la RN2 ?

## Nicolas LENOIR, adjoint au chef de service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

Déjà, je vais juste compléter par rapport à une question qui avait été posée dans la série d'avant, qui était par rapport au scénario qui consisterait à faire une concession et à rendre payante cette route et cet itinéraire, parce que cela fait un lien avec les sujets de trafic.

Pourquoi ce scénario avait été évacué, en lien d'ailleurs avec nos collègues du ministère à Paris, tout simplement parce que le niveau de trafic justement sur l'itinéraire n'est pas à la hauteur de ce qui justifie la mise en concession et le péage. Pour faire simple, il ne serait pas rentable d'avoir une concession pour la société concessionnaire. Le niveau de trafic, d'un peu moins de 10 000 véhicules/jour qu'il y a en gros sur l'itinéraire, ne permet pas d'envisager ce scénario.

Pour revenir sur les aspects trafic, il est vrai que quand le DGEDD avait réfléchi à l'aménagement de cet axe, déjà ce qu'il faut avoir en tête c'est qu'il n'avait cette réflexion, telle qu'on l'a mené aujourd'hui, avec différents types d'aménagement. Autrement dit, des réflexions sur l'évolution du trafic, malgré tout, cela reste lié tout de même au choix du scénario. Donc on ne peut pas non plus réutiliser les chiffres anciens pour aussitôt les réinjecter dans un aménagement, parce qu'aujourd'hui, on ne sait pas, si on fait un scénario 4 qui permettrait d'aller très vite du sud au nord et éventuellement se faire poser la question par des transporteurs routiers pour éventuellement changer d'itinéraire, voilà, déjà cela dépend du scénario qu'on va faire.

Et puis, dans les études qu'on a menées, on a bien en effet aussi tenu compte d'un potentiel report de trafic poids lourds, mais là encore les conclusions du CGEDD n'étaient pas, en tout cas dans ce dont on a connaissance mais qui doit quand même être la même chose, du niveau quantifié qui a été évoqué. Et, en plus, cela n'amenait pas à la conclusion de dire la RN2 aménagée, on est d'accord aménagée de manière très ambitieuse en termes de mise à 2 x 2 voies, concurrencerait l'itinéraire A1-A2. La conclusion du CGEDD n'était pas de dire on va concurrencer, tout le trafic va se reporter. On peut dire qu'il va y avoir un léger report, mais ça reste relatif par rapport au trafic d'aujourd'hui.

Et puis troisième temps de la réponse : c'est évidemment des sujets que nous étudierons de manière encore plus détaillée et fine dans la suite du processus d'étude. C'est-à-dire, une fois que le scénario sera retenu, nous ferons un modèle de trafic pour encore mieux définir les impacts en termes de trafic de cet aménagement. Mais on voit bien que c'est lié au type de scénario qu'on va retenir.

## Claire CAFFIN

Sur la question des aménagements fonciers, il est encore trop tôt pour se poser la question mais oui, c'est quelque chose qui est envisageable, que l'on fait sur nos autres opérations en général. Mais on échange plutôt sur le sujet à partir du moment où on travaille sur les tracés, on a un tracé qui est déclaré d'utilité publique. Mais oui, on peut faire et l'État prend en charge le coût de l'aménagement foncier, évidemment.

## Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne

Je voudrais répondre, à la fois pour des réponses d'ordre un peu technique qui concernent le département, puisque tout à l'heure a été évoquée la question de ce que devenaient les voies lorsqu'elles étaient détournées, notamment celles qui traversent les villes : donc le département en général reprend cette voie, cela devient une route départementale, parfois une voie communale si la commune a intérêt à l'aménager et puis à en être propriétaire.

Je voulais aussi intervenir. Tout à l'heure, il y a une intervention qui m'a heurtée, je suis désolé de le dire, dans la manière dont elle a été posée. Je pense effectivement que chacun peut avoir des avis

différents et doit les exprimer, c'est tout le sens de cette concertation. Néanmoins cet axe qu'est la RN2, qui doit relier les hommes, elle ne doit pas nous diviser, en tout cas qu'elle nous divise sur le plan des idées c'est normal mais en tout cas on doit les uns et les autres se respecter. Tout à l'heure, il y a eu un terme qui a été utilisé, c'est celui de politicien, avec une forme très péjorative dans le sens où on avait seulement un intérêt de carrière. Alors moi je vais vous dire, franchement mais je pense qu'on est tous un peu dans le même cas ici, on est avant tout des élus du territoire.

Moi je suis aussi un Thiérachien. Alors j'habite Rozoy-sur-Serre, c'est pas vraiment sur la RN2 mais néanmoins j'ai envie que cet aménagement de la RN2 puisse servir le développement de Rozoy-sur-Serre. Si je me suis inscrit dans cette initiative finalement, m'inscrire au conseil municipal, au conseil départemental et aujourd'hui en être le président, c'est parce qu'en fait, je n'avais qu'une volonté, c'était servir mon village. Et Rozoy-sur-Serre, c'est un petit village qui a été avant un bourg. Et pourquoi on veut servir son village ? Parce qu'on a envie que les personnes qui y habitent puissent avoir une vie un peu comme partout ailleurs, avec des services qui soient rendus, et les services ils ne seront rendus que s'il y a une échelle, en tout cas un nombre de population, qui permet que ces services du quotidien soient rendus.

Aujourd'hui on manque de médecins, on manque d'activités de loisirs, on manque d'activités de commerce, parfois d'éducation, et tout ça c'est un écosystème, permettez-moi d'exprimer aussi ce nom parce que l'écosystème, on parle de biodiversité mais il y a aussi une espèce en voie de disparition qui est l'humain dans notre Thiérache. Et pourquoi elle est en voie de disparition ? Parce que, évidemment, on ne rend pas tous les services du quotidien à la hauteur de ce qu'on peut en attendre.

Et donc au fond, qu'est-ce qu'on souhaite nous, les élus, et non pas les politiciens comme cela a été dit tout à l'heure ? On souhaite que justement cet écosystème, pour les concitoyens que nous sommes toutes et tous, il soit à la hauteur de nos besoins.

Donc aujourd'hui, si vous n'avez pas des aménagements qui permettent, en termes d'infrastructure, de faciliter la communication, la communication sous toutes ses formes, dans la mobilité mais également la communication à travers tout ce qui est développement du numérique, c'est la raison pour laquelle on fibre grâce au département, grâce aux intercos, grâce aux communes, l'ensemble des communes, mais aussi l'ensemble des hameaux, que vous habitez Madame TABARY, la fibre elle va être partout, parce que cela permet de donner de l'attractivité. On fait également des efforts grâce à l'État sur la téléphonie mobile, etc. Et il faut aussi qu'on puisse donner un développement économique à travers les flux qui sont ceux notamment de la mobilité, et donc le développement qui permettra derrière d'assurer l'ensemble des services.

Alors moi, je n'ai pas envie que Rozoy devienne une métropole, je vous rassure, mais j'ai envie qu'on puisse vivre à Rozoy, qu'on puisse vivre à La Capelle ou à Sains-Richaumont avec un minimum de services qui soient rendus.

Et pour terminer par rapport au ferroviaire, moi je partage : si on pouvait avoir du ferroviaire un peu partout, tant mieux, mais je vais vous donner un petit peu l'idée qui est la mienne par rapport aux scénarios : moi je pense qu'il faut absolument, non pas avoir un axe qui traverse et qui finalement que celles et ceux, comme l'ont évoqué certains intervenants, vont passer en camion et puis nous on les regardera avec les vaches à côté comme on peut regarder les trains, non, il s'agit d'avoir finalement un axe qui permet d'irriguer l'ensemble du territoire.

Et comme je le disais à l'instant, moi j'habite Rozoy, j'ai envie que cet axe qui soit finalement amélioré, permette aussi qu'on puisse avoir une diffusion, avec une amélioration des routes départementales, et là ce sera le rôle du département d'agir, qui permette aussi d'améliorer les flux vers les routes qui s'insèrent dans la RN2 et tous ces territoires qui sont un petit peu plus décalés et qui permettront aussi de bénéficier de l'intérêt de cette rénovation de l'axe.

Donc moi je suis vraiment plutôt sur des scénarios 3-A, B ou C, peu importe, parce que toute cette réflexion elle doit se mettre en œuvre et puis évidemment on voit bien qu'il y a des différences. Mais sachez qu'on est des personnes qui habitons le territoire tout comme vous, tout comme les agriculteurs qui sont intervenus, quelquefois d'ailleurs avec des avis divers, tout comme Laurent MARLOT qui est chef d'entreprise, comme toutes celles et ceux qui sont ici et qui ont envie que leurs enfants, parce que moi aussi j'ai des enfants qui ont 25-26 ans, eh bien s'il y en a un qui veut rester ici, j'en serais très très content parce que cela voudra dire qu'il aura trouvé finalement un équilibre de vie ici aussi.

*Applaudissements.*

### Jean-Paul SIRLANDE

Je suis un ancien du ministère de l'Équipement, de la DDE, je l'ai dit, je voulais préciser à Nicolas, je n'ai pas dit politicien, j'ai dit politique... [*hors micro*] Ah bon d'accord.

Je voulais simplement faire remarquer à notre ami agriculteur, il est comme nous, il est en Thiérache, c'est vrai qu'il entretient l'environnement. J'ai l'habitude d'intervenir beaucoup dans l'Afrique subsaharienne et vous savez ce qu'on dit là-bas ? La route du développement passe par le développement de la route. Il ne faut pas l'oublier. S'il n'y a pas de route, il n'y a pas de développement.

Alors, scénario n° 4 : je l'aime bien ce scénario, il est sympa, vous savez je reviens toujours à la privatisation. Si on avait dit au pont de Millau, il n'y aura pas beaucoup de trafic, il n'y a personne qui va le payer. Eh bien, Eiffage a payé le pont de Millau et le trafic il y est maintenant. Et Eiffage est en train de l'amortir avec 21 ans d'avance. Donc ça va être payant. S'il n'y avait pas eu le pont de Millau, on passerait toujours dans Millau. Il y aurait toujours des accidents, il y aurait toujours des bouchons et des radars qui nous collent aux fesses à chaque fois qu'on passe.

Alors dans le scénario n° 4, vous avez des échangeurs ou des accès tous les 5 kilomètres, c'est un peu beaucoup. Moi, je prendrais bien le scénario n° 4 avec un échangeur à Avesnes, un à La Capelle, un à Vervins, un à Marle et un à Laon, ça suffirait. Et pour accéder aux autres communes, on prendrait l'ancienne RN2. Voilà, ça réduirait les coûts. Merci.

### Sophie TABARY

Pour répondre à M. FRICOTEAUX, si c'est moi qui aie dit politicien, il faut que vous sachiez que je le dis avec beaucoup de respect et avec beaucoup de sens, c'est-à-dire que pour moi un politicien c'est quelqu'un qui a des responsabilités pour le développement de son territoire, qui accepte en étant élu de les porter et de les défendre et je ne critiquerai jamais un politicien qui a le courage de le devenir.

En revanche, je voulais par exemple parler de mon cas, allons-y. Je fais du circuit court en Thiérache. On est arrivés quasiment les premiers à vendre des légumes en agriculture biologique. On a été des moteurs d'ouverture aussi et de dynamisme sur le territoire, pourtant ce n'était pas gagné. Vendre des légumes bios, si je les vendais à Paris mes légumes, si j'avais 30 minutes pour aller plus vite à Paris dans une Biocoop, je vendrais mes tomates l'été 6 euros. Mais je ne participerais pas du tout au développement du territoire. J'en profiterais pour faire mes courses à la Biocoop de Paris et je ne ferais pas mes courses à Saveurs et terroirs ou ailleurs.

Donc il y a aussi une notion qu'on oublie peut-être un peu trop en Thiérache, parce que justement il y a des difficultés financières, c'est que l'économie circulaire, et c'est la plus sûre à l'heure actuelle, elle est d'abord confinée ou pas, mais en tout cas il y a une notion territoriale très forte. Quand on nous parle de scénario 4 avec 5 échangeurs moi je me dis, OK très bien, mes légumes je vais les vendre à 6 euros à Paris, tant pis pour les Thiérachiens, ils mangeront ce qu'il reste de je ne sais pas quoi d'ailleurs, parce que voilà, et tant pis tant pis.

Pour le coup, notre vision de l'agriculture elle est politique, notre vision du territoire elle est politique et ce qu'on a offert aux gens en leur proposant des légumes de qualité qu'ils n'avaient plus conscience d'avoir, c'est hyper important et ça fait qu'après il y a des gens qui ont envie de se battre pour le territoire, qui ont envie de devenir maraîchers aussi, qui ont envie de faire du circuit court, et ce n'était pas gagné. Et du coup, je trouve ça un petit peu dur de votre part, voilà. Ça c'était un fait.

Par ailleurs, on investit au niveau de l'État et de la Région de l'argent dans « Petites villes de demain », moi je me rends compte que Vervins, La Capelle et d'autres étant contournées, je ne sais pas comment on va faire puisque, effectivement, on est sur des bassins de population très très pauvres, avec très peu de revenus. Et on compte bien sur le drainage routier pour réussir à le faire. Alors si on arrive à avoir des campagnes de communication sur la Thiérache pour faire venir des gens qui accepteront même de faire une heure pour aller jusqu'à Paris, ce qui m'étonne, et qui accepteront d'habiter en Thiérache et de consommer les produits de Carrefour Market, je veux bien. En réalité, ce n'est pas ce qu'il se passe, quand il y a des gens qui viennent travailler en Thiérache ils repartent à Saint-Quentin, ils repartent dans des villes, parce que c'est là où ils se sentent bien et c'est là qu'ils ont de l'offre, et du coup on verra bien. Mais je trouve ça dommage d'avoir deux projets.

J'ai conscience que pour les riverains, c'est quelque chose de difficile, j'ai conscience qu'il faut de l'aménagement, je ne le critique pas, je demande juste à ce qu'on soit très vigilant à ce qu'on offre aux gens du territoire. Je pense qu'on a la même idée en fait, vous avez la même conscience de vraiment réussir à ce que ce territoire soit irrigué par la route, et pas simplement un tuyau comme vous l'avez dit. Du coup je ne me considère pas en opposition si frontale que vous le décrivez, c'est dommage de voir aussi que finalement vous ne recevez pas non plus les choses de façon très ouverte.

Et voilà. À voir ce que ça donne mais je mets un point de vigilance sur cette notion-là, qui pour moi est importante et si effectivement s'il faut que j'aie à vendre mes légumes à Paris parce que je les paierai plus cher et que je me casserais moins les fesses à essayer de développer le territoire, dites-le moi tout de suite et ne donnez pas de l'argent pour mener des projets, du coup.

### Nicolas CAMOUS

Merci Madame. Je note dans votre intervention, et encore une fois au-delà de votre expression, la question sur le risque de paupérisation lié aux contournements. Donc on a beaucoup de questions. Si vous n'avez pas pu poser votre question ce soir, vous pouvez évidemment les poser encore une fois sur la plateforme, vous pouvez les poser par écrit, par courrier, vous pouvez les poser par courriel, par mail également. Il n'y a pas que les réunions publiques pour poser ses questions.

### Mme LEGRAND

Je suis un peu étonnée de ce que j'entends par rapport à l'environnement. Je ne sais pas, vous avez la télé, on est quand même un peu au courant du fait qu'il y a de gros problèmes d'environnement qui se présentent et je ne veux pas faire l'impasse là-dessus, vraiment : est-ce qu'on veut faire comme exemple la Belgique qui a un réseau autoroutier tellement dense qu'ils n'ont plus assez de terres et qu'ils viennent exploiter par ici, je ne sais pas il y a quand même des choses, il faut réfléchir quand même avant de se lancer là-dedans.

J'insiste, parce que j'ai l'impression qu'on est en train de décrocher du problème de l'environnement, pourtant en ce moment on en entend parler quasiment tous les jours de tous les problèmes qui s'accumulent et là, on est en train de faire ça, c'est pour la génération d'après. Honnêtement on est en train de penser à la génération d'après, ils ne sont pas là pour se défendre eux-mêmes, mais je n'ai pas envie de me lancer dans des projets... voyez, j'ai l'image d'un projet des années 1980, ça peut paraître violent de le dire comme ça, mais c'est un projet des années 1980 et avec du recul, on a peut-être un peu évolué non ? Je sais pas...

### André BOITTIAUX

Je suis capellois depuis 60 ans. Vous présentez une chose c'est, à priori, je ne suis pas du métier, très technique, très découpé, avec une variation des choses, vraiment très bien. Ça coûte beaucoup d'argent.

Mais moi, je voudrais vous dire une chose en tant que vieux capellois : le revenu moyen par habitant et vous savez que ça existe, le classement des communes, nous sommes 88<sup>ème</sup> sur 100. C'est pas 1<sup>er</sup> sur 3, vous voyez. Alors, à La Capelle, nous avons un départ de la population depuis une trentaine d'années qui est démesuré. Le collège ici à côté, qui est de très bonne qualité je précise, est passé de 630 enfants à 325 en trente ans. On a eu la chance qu'il y ait eu une très bonne organisation pour que ça ne ferme pas. Ici à La Capelle, un bac + 2, j'ai pas dit bac + 6 ou + 10, un bac + 2 il trouve du travail entre 50 et 100 kilomètres de La Capelle, c'est pour vous situer la chose économiquement.

D'où, à La Capelle, nous avons un vieillissement et un appauvrissement de la population qui est démesuré. Et qui n'est pas la faute des élus, c'est la perte d'emplois. Ici, on dit couramment dans un rayon de 10 kilomètres, on a perdu 1 300 emplois en trente ans. Et moi, vieux ici, je pourrais vous citer la liste et ça dépasserait peut-être.

Alors, j'ai deux enfants qui ont très bien travaillé à l'école, je suis heureux d'être père et grand-père et je pense qu'il y a beaucoup de petits vieux comme ça, mais mes enfants ont trouvé du travail l'un à 100 kilomètres et l'autre à 120. Alors, c'est pour essayer de vous faire comprendre, moi personnellement,

je ne parle pas au nom de tout le monde, les besoins c'est 50 emplois si c'était possible, voilà ce que je peux vous dire. Je vous remercie de m'avoir écouté.

### Nicolas CAMOUS

Est-ce que par rapport à ce que vous venez de dire, vous avez un avis plutôt pour plutôt contre le projet d'aménagement ?...

### André BOITTIAUX

L'aménagement routier, c'est une chose qu'on aura un jour ou l'autre, c'est pas idiot. Mais le problème, moi ce que je ressens, mon besoin c'est qu'ici on retrouve 650 enfants au collège en trente ans, et automatiquement des emplois.

Une image : moi si vous voulez j'ai une maison correcte, un beau jour je dis à un de mes gamins, qui a du travail à 100 kilomètres, quand on ira au cimetière, tu reviens ici ? Vous savez ce qu'il m'a répondu : qu'est-ce qu'on viendrait foutre dans le désert ? Voilà, excusez-moi, merci.

### Jean-Louis BRICOUT, député de l'Aisne

Merci. Merci à M. le maire d'accueil et puis merci de l'organisation, je trouve qu'il y a une organisation qui est absolument parfaite.

Je voudrais revenir un peu, j'ai l'impression quelquefois qu'on est en train de s'écarter un petit peu du sujet, parce que le sujet ce n'est pas exclusivement la mise en 2 x 2 voies de la RN2, c'est un sujet d'aménagement d'une infrastructure, d'aménagement d'un territoire, qui est complètement intégré dans notre projet de territoire, avec le pacte Sambre-Avesnois-Thiérache, avec toutes les composantes, avec tous les différents enjeux qui tournent autour de l'attractivité de notre territoire, et je crois que par rapport à ça, on ne peut être que positif.

On ne peut être que positif dans le sens où on a la chance de contractualiser avec l'État et la Région, qui nous mettent quand même à disposition une certaine somme pour dire maintenant faites votre projet, construisez votre projet. Il faut être positif, aujourd'hui les enjeux ils sont de se dire comment on va faire ce projet en respectant tout le monde, en respectant le monde agricole, en respectant évidemment le monde économique parce qu'il y a un gros sujet évidemment de développement économique. Je crois qu'il faut rester absolument positif.

Moi ma préoccupation, c'est de me dire, je n'ai pas envie non plus, comme beaucoup de Thiérachien, que la Thiérache soit complètement traversée mais qu'elle soit surtout regardée. Les enjeux sont sur cette connexion en fin de compte, cette irrigation du territoire avec peut-être la réhabilitation aussi des routes départementales, pour que le projet puisse irriguer l'ensemble du territoire, donne de l'attractivité supplémentaire au territoire, permette son développement économique.

Je crois que les enjeux sont là et là-dessus on ne peut pas être négatifs. Maintenant, que chacun donne son avis pour mesurer, équilibrer les projets, pour que tout le monde se retrouve et qu'on soit dans le développement et l'attractivité de notre territoire absolument.

### Christophe COULON, vice-président du conseil régional des Hauts-de-France

Je pique une réponse à la DREAL. Encore une fois, j'ai entendu beaucoup d'avis, d'opinions et on est là pour ça, personne n'a plus raison que l'autre, l'essentiel c'est que chaque point de vue soit exprimé.

J'aimerais répondre sur deux sujets. L'un qui concerne une des compétences régionales, l'autre qui est de partager une expérience personnelle.

Compétence régionale : le train. Le conseil régional fait ce qu'il faut puisqu'aucune petite ligne de train ne fermera, ça va coûter cette histoire plusieurs centaines de millions d'euros encore une fois, mais il est nécessaire de le faire. Et notamment, on a beaucoup insisté pour que le Laon-Hirson, ce ne soit pas

« rideau, et on ferme ». C'est là-dessus que la région va mettre beaucoup d'argent de manière à ce que Hirson soit connecté à Paris, c'est absolument indispensable.

Mais sous toute proposition, il y a un revers de la médaille : développer le train, n'est-ce pas aussi artificialiser les sols de manière aussi conséquente ? Faire une route ou une voie de chemin de fer, certes en termes de largeur il n'y a pas de commune mesure entre une voie de chemin de fer et une 2 x 2 voies, surtout à chaussées séparées si on va sur une infrastructure très très large. Mais pour autant, c'est aussi de l'artificialisation des sols de développer le train. Et moi j'ai la conviction, cela a été exprimé par la DREAL et je pense que c'est tout à fait objectif, en Thiérache le transport collectif, ça ne marche pas de toutes façons. Il y a une très faible densité de population, les transports collectifs ça marche surtout quand on a une zone urbaine très très dense et c'est là généralement que cela a le plus de succès.

Après une réponse, que je vous pique Mesdames et Messieurs de la DREAL : une infrastructure rapide, de contournement, fait-elle en sorte qu'un territoire s'appauvrit ? J'ai vécu une expérience personnelle en tant qu'anciennement habitant de la commune de Bruyères-et-Montbérault, au sud de Laon. Il a été organisé, construit, une déviation de la commune au moment où Center Parcs est arrivé, parce que, à l'époque les élus départementaux, l'État, se disaient on va accueillir un flux significatif de voitures avec des touristes qui viennent au Center Parcs, et on s'en réjouit. Et donc, il était question de contourner la commune qui n'avait pas la largeur de croisement de voies nécessaire et qui, je dirais, là c'est pas à 5 mètres de la RN2 qu'on dormait, c'est à 0,50 mètre du passage de la voiture quand on était dans sa chambre.

Donc il y a eu cette déviation de la commune. Si aujourd'hui vous avez la possibilité, ou l'envie d'aller à Bruyères-et-Montbérault, vous allez voir que cette commune désormais contournée, elle a des commerces de proximité, elle est extrêmement vivante, vous avez une attractivité, grâce au Center Parcs notamment mais pas que, mais parce que la voie finalement a ramené de la tranquillité dans le village tout en permettant de contourner la commune.

Le doublement de la RN2 au sud de Laon. Si vous allez faire un tour à Chavignon, commune anciennement traversée par la 2 x 2 voies, allez voir si cette commune est aujourd'hui en difficulté, paupérisée... Alors, la Thiérache, le Laonnois, ce n'est pas la même chose, je sais bien que comparaison n'est pas raison, mais pour autant ces inquiétudes peuvent être éclairées par des réalités sur la RN2, sur de plus petits axes. Et à un moment ou à une autre, c'est ma conviction, ça n'est que la mienne, je n'ai pas forcément raison plus que d'autres, je pense que les échanges, le développement sont faits de flux. Que ce soit aujourd'hui un projet des années 1980, un projet du XXI<sup>e</sup> siècle, il y a matière à se poser la question, mais une chose est certaine : c'est que si on est enclavés, prisonniers d'un territoire, il est certain qu'à un moment où à un autre on ne communique pas à l'extérieur. C'est d'ailleurs pour cela que le département a largement financé le développement de la fibre dans les communes. On pourrait se dire finalement on n'a pas besoin de mettre internet, tout se passe bien en Thiérache, si on avait réfléchi par l'absurde sur le fait des flux.

Je pense que c'est très important de ne pas laisser – je n'habite pas la Thiérache, j'habite Aulnoyes-sous-Laon, pas très loin de la RN2 –, je pense que c'est absolument fondamental et c'est le point de vue de la région de faire en sorte que l'on n'ait pas ce *corner* sur le plan des infrastructures routières en Thiérache et que l'on forme l'hypothèse que la liberté de circuler va permettre justement le développement des territoires.

## Nicolas LENOIR

Juste pour compléter ce que vient d'exprimer M. le vice-président, en effet il a répondu, ce qui nous amène à ne pas forcément avoir à répondre nous-mêmes, mais je pense que cela a aussi été fait en référence avec la politique « Petites villes de demain » et je pense qu'en effet on peut le voir aussi comme complémentaire.

Comme vous le disiez, cela amène de la tranquillité dans le bourg traversé et du coup, cela peut être complémentaire avec un projet qui vise à utiliser cette tranquillité amenée, dans le cadre de la politique « Petites villes de demain ». Voilà, ce n'est pas à moi de m'exprimer là-dessus, mais je trouve que les deux questions étaient complémentaires par rapport à ce que vient de dire M. le vice-président.

## Nicolas CAMOUS

*Consulte les questions sur internet.*

Nous avons une question de Nicolas : « Pourquoi parlez-vous jusqu'à Avesnes-sur-Helpe alors qu'il est plus pertinent de parler jusqu'à Maubeuge. Globalement Laon-Maubeuge, 50 minutes avec une 2 x 2 voies contre 1h45 à 2h aujourd'hui ».

## Virginie MAIREY-POTIER

Ce projet qui nous occupe ce soir s'arrête effectivement au sud d'Avesnes-sur-Helpe. Pourquoi ? Parce que le contournement d'Avesnes-sur-Helpe c'est un autre projet, qui est beaucoup plus avancé : on vient de finir l'enquête publique, on attend l'arrêté préfectoral d'autorisation et là on est au stade du premier coup de pelle, donc vous voyez on a fait un bond en avant. Ensuite, il y a les autres projets successifs qui nous mènent jusqu'à Maubeuge : il y a une partie qui a déjà été réalisée et le chaînon manquant au centre, les études également vont commencer prochainement, il est également plus avancé, on a déjà fait les acquisitions foncières, etc.

Je vous le disais en introduction : on est constamment en train de faire des aménagements sur cette RN2, un peu partout, et il y en a qui sont déjà commencés depuis bien plus longtemps. Donc là aujourd'hui, on se concentre sur la partie Laon-sud d'Avesnes.

## Nicolas CAMOUS

*Consulte les questions sur internet.*

Merci. Il y avait la question de Mickael ANCELOT mais on y a répondu, qui disait : « Que deviendront les anciennes routes et qui les entretiendra ? », donc merci M. le président.

Je précise juste, même si elle apparaît comme non publiée, il y a une question de Mme ALEXANDRE : « Comment peut-on se procurer le dossier ? » : tout est téléchargeable sur la plateforme de toutes façons.

Question de Corentin CARION : « Je voulais savoir si les équipes de maîtrise d'ouvrage vont travailler avec les "Petits villes de demain" – mais cela rejoint ce que vous venez de dire, M. le vice-président – afin d'assurer l'avenir des commerces de proximité ? », c'est ce que vous venez de développer avec les exemples de communes qui n'ont pas souffert, bien au contraire, de ces contournements.

Et enfin une question de Krokodile, Pierre L : « Pourquoi on fait des prévisions sur le trafic – sous-entendu le trafic routier – et aucune prévision sur le ferroviaire ? ».

Sur le trafic ferroviaire, c'est peut-être la région qui peut nous le dire : vous avez des prévisions sur le trafic ferroviaire, M. le vice-président ?

## Christophe COULON

On a la prévision de mettre déjà plusieurs centaines de millions d'euros pour que cela puisse continuer à fonctionner, parce qu'il faut rappeler tout de même que sur le train, là les chiffres sont impressionnants, mais je peux vous dire que les projets sont à ce même niveau de financement. L'ensemble des petites lignes, c'est plusieurs centaines de millions d'euros de la part de la région, mais aussi de la part de SNCF, notamment sur la ligne Paris-Laon.

Les prévisions de trafic chez nous sont, je dirais, relativement simples à faire notamment sur cette ligne, parce qu'elle fonctionne avec un très faible niveau de service sollicité. Cela a été expliqué tout à l'heure, il y a la régularité, il y a le pendularité des besoins, c'est-à-dire domicile-travail ou collège-lycée-CFA-domicile, et donc ça c'est à des horaires, c'est une fois le matin, une fois le soir, ça n'est pas utilisé comme transport de mobilité du quotidien où à un moment ou à un autre on a besoin de prendre le train, comme on peut être en urbain.

Donc, on est relativement tranquilles parce qu'on sait bien, l'infrastructure, l'essentiel c'est qu'elle soit toujours sécuritaire, et elle est capacitaire d'ores et déjà aujourd'hui, avec des trains qui sont suffisants.

Peut-être que sur certains moments, le volet Laon-Paris ne donne pas satisfaction, j'en suis même certain, mais sur le volet ferroviaire vers la Thiérache, il n'y a aucune difficulté en matière de capacité du matériel.

### Nicolas CAMOUS

Merci beaucoup. On a déjà un peu dépassé le temps, mais c'est parce que nous avons beaucoup d'échanges, donc c'est pour une excellente raison. On va néanmoins se diriger vers la fin de cette réunion, non sans avoir pris une dernière série de questions.

### Laurent MONCHICOURT

Bonsoir. Laurent MONCHICOURT, Étrœungt. Donc une question technique pour la DREAL, au niveau des choix des scénarios pour qu'on soit bien éclairés.

Donc vous parlez beaucoup de terre-plein central, à chaque fois, même sur la voie bidirectionnelle en 2 x 1 voie, je précise bien en 2 x 1 voie, où là il y aura un terre-plein central. Bien sûr, on précise bien que le terre-plein central c'est pour une sécurité, surtout pour les chocs frontaux. Ma question c'est est-ce qu'il y a un terre-plein central pour cette voie pour toute la continuité du tracé, seulement par secteurs ? Parce que là, vous venez de parler à l'instant du contournement d'Avesnes, et sur le contournement d'Avesnes, il y a 3,5 km en 2 x 1 voie sans terre-plein central.

Donc ma question est, je suis étonné, pourquoi à Avesnes il n'y a pas de terre-plein central et pourquoi vous proposez un scénario avec un terre-plein central ? Merci pour votre réponse.

### Sophie TABARY

C'est juste un droit de réponse en plus, je ne vais pas re-re-re-redébattre. Je trouve ça intéressant de quand même avoir conscience que la différence entre la voiture et le train, c'est que c'est un transport qui quand même beaucoup moins polluant et que même si ça coûte de l'argent, c'est quand même plus une thématique d'avenir que la voiture et c'est ce qui fait que ce sera difficile, que vous le vouliez ou non, parce qu'on est très loin d'une ville où il y a vraiment de l'emploi donc ça va être difficile. Ça reste compliqué, on n'est pas près de Laon, donc voilà.

Et je voulais aussi préciser le fait que, autant sur le développement du numérique, mais bien sûr sur des tiers lieux, sur des espaces de *coworking*, sur des choses qui font rêver les jeunes, bien sûr il faut y aller, et c'est quelque chose de très audacieux et je remercie le département de l'avoir fait. Le fait de ne pas avoir de réseau était quelque chose de complètement insupportable, quand on veut être connecté au monde, qu'on veut continuer à avoir des idées et pouvoir avoir de l'ouverture d'esprit et puis des techniques aussi, en termes de santé, etc. Bien sûr que oui, c'était quelque chose de très pertinent, et qu'il faut continuer à travailler et qu'il faut faire valoir auprès des gens qui pourraient s'installer en Thiérache.

Mais on ne peut pas dire que le train et la voiture c'est la même chose, quand même, je suis désolée.

### Nicolas LENOIR

Si j'ai bien compris la question, c'était dans le cadre du scénario 2, de ce type-là, qui est en 2 x 1 voie sécurisée, avec un terre-plein central, déjà est-ce que c'est d'un bout à l'autre, c'était ça la question ? En effet, l'idée du scénario, c'est bien de traiter l'ensemble du linéaire entre Laon et Avesnes avec cette typologie d'aménagement, donc d'un bout à l'autre, évidemment sauf aux endroits où il y a des carrefours aménagés de type giratoire, comme on le voit ici. C'est le parti d'aménagement qui serait retenu dans le cadre de ce scénario-là.

Et en effet, dans le cadre du projet d'Avesnes qui est, comme l'a dit Virginie MAIREY-POTIER tout à l'heure, plus ancien dans son déroulement, dans ses études, qui remonte à plusieurs années voire à plus de dix ans, qui avait amené à la déclaration d'utilité publique. À l'époque les études, plus fines que ce qu'on est en train de faire là nous pour Laon-Avesnes puisque plus détaillées, pour amener à la DUP

[déclaration d'utilité publique], avaient au vu du trafic sur ce tronçon-là, ces deux derniers kilomètres, amené à la conclusion qu'il n'était pas indispensable d'avoir deux voies et, pour limiter la consommation d'emprises et foncières, le choix avait été fait d'avoir un aménagement de type bidirectionnel sans terre-plein central.

C'est la justification du projet de l'époque, alors que là le scénario prévoit bien l'ensemble du linéaire à 2 x 1 voie.

#### 4. Présentation des contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle et des prochaines étapes

*Cf. diaporama de présentation*

##### **Nicolas LENOIR, adjoint au chef de service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France**

On a déjà évoqué tout à l'heure, donc je pense que ce n'est pas forcément nécessaire de s'attarder si ce n'est pour rappeler les séances d'échanges qui auront lieu. Claire CAFFIN l'a expliqué tout à l'heure, il y a eu des études un peu plus précises menées sur des principes de fuseaux de contournement de deux premières communes, et c'est cela qu'on souhaite partager au cours de cette concertation, et plus spécifiquement à l'occasion de deux réunions, qui auront lieu le 3 et le 15 février pour chacune de ces deux communes. On pourra partager en effet avec les participants et leur connaissance du territoire, les enjeux, les intérêts de passer, comme on le voit, à l'ouest, à l'est, de manière plus ou moins longue en termes de déviations.

##### **Nicolas CAMOUS, animateur**

On vous montrera cela, Mesdames et Messieurs, beaucoup plus précisément aux deux réunions que vous venez d'évoquer, M. LENOIR.

##### **Nicolas LENOIR**

Et la suite ? Cela reprend ce qui a déjà été évoqué, c'est-à-dire la suite à court terme, à l'issue de la concertation : les conclusions des garants, leur rapport, puis les décisions que prendra le maître d'ouvrage pour la suite de la conduite du projet.

Et ce qui nous amènera, dans la suite, à rentrer dans les études plus détaillées de l'aménagement, par sections potentiellement, avec la prise en compte de la connaissance très fine des enjeux environnementaux, de la connaissance sur la faune, la flore, etc. pour arriver à l'autorisation qu'on appelle environnementale – là aussi autre exemple qui permet de nous projeter, c'est le cas du projet de la déviation d'Avesnes qui est lui à ce stade – et ensuite quelques années après, de l'ordre de 5 à 6 ans, à pouvoir envisager potentiellement le démarrage de travaux de première section.

Voilà, c'était pour se mettre en perspective, au regard d'ailleurs de projets plus avancés tels que vous les connaissez sur le contournement d'Avesnes.

## 5. Conclusion

### Régis GUYOT, garant de la concertation

Je voudrais dire, avec mon collègue, à quel point la variété, la diversité, et le caractère contradictoire des opinions qui ont été émises, autant que des questions qui ont été posées, me fait penser que la plupart d'entre vous trouveraient un intérêt majeur à aller sur le site voir le document complet, détaillé, pas seulement la synthèse mais le document détaillé, notamment de tous les scénarios. Il est sur rn2.fr, j'ai fait l'expérience et vous trouverez ce document complet.

Pourquoi je dis ça ? Parce que l'expérience d'autres concertations m'a montré qu'on part généralement de positions très fixes. Chacun a fait son analyse, qui tient compte de son spectre, et pas forcément de tous les autres et au fur et à mesure que les personnes, les groupes, les intérêts se confrontent, il s'aperçoit que sa priorité doit être prise en compte, mais celle des autres aussi. Et que, pour y arriver, eh bien il faut se parler et chercher des compromis. Dans l'affaire de la RN2, votre problème collectif, c'est de trouver la ligne de crête des avantages et des inconvénients, de la quantité d'avantages et de la quantité d'inconvénients que l'on peut accepter parce qu'il n'y a de solution qui n'ait que des avantages et de solution qui n'ait que des inconvénients.

Les différentes réunions, et la consultation de ce document complet pour avoir le temps de développer votre réflexion contradictoire avec vous-même, les différentes réunions doivent vous permettre aussi d'entendre d'autres sons de cloche. Ici on était en Thiérache mais au nord immédiat de Laon, il y a beaucoup de gens qui voient éventuellement les choses de façon différente. Et il peut y avoir, selon les endroits du parcours, des solutions un petit peu différentes, l'essentiel c'est d'irriguer le territoire, de ne pas le fermer sur lui-même mais de l'irriguer, c'est ce que vous cherchez.

Donc je ne peux que vous suggérer d'aller voir le site, de participer à d'autres réunions, vous avez tout un panel de réunions, et il n'y a pas de réunion spécialisée sur un seul domaine. On ne peut pas parler d'agriculture sans parler d'environnement, ça va de soi, sans parler de mobilité. On ne peut pas parler de la route sans parler du niveau de mobilité dont on a besoin.

Et puis vous avez la réunion d'échanges finale, qui aura lieu à Vervins, et qui est précisément le moment où on vous suggère de regrouper un petit peu les différentes catégories de prises de position et chacun de réfléchir à une espèce de synthèse.

Ce que chacun a dit aujourd'hui, c'est une vue d'aujourd'hui. Moi l'expérience m'a appris que les meilleures solutions sortent quelquefois tout à fait à la fin parce qu'on observe qu'il y a un cheminement de la réflexion, parce que les gens travaillent, parce que les citoyens s'intéressent à ce qui les concerne, il y a un cheminement de la réflexion qui fait que vers la fin de la période, chacun a une vue plus mûre, plus diversifiée, plus relativisée et que c'est à ce moment-là que surgissent quelquefois des bonnes solutions collectives, qui n'étaient pas forcément dans les scénarios proposés au départ.

Voilà, je voulais simplement, très modestement, vous faire part de l'expérience de concertations de ce type. J'ai le sentiment que vous démarrez très bien parce que précisément, vous avez exprimé toute une diversité d'opinions et que maintenant il faut les marier. Merci.

*Applaudissements.*

### Nicolas CAMOUS

Je vous rappelle juste, Mesdames et Messieurs, avant que nous nous quittions, les dates des réunions, vous les trouverez sur le site, dans le dossier, dans la plaquette, mais néanmoins je conclus là-dessus : donc nous pouvons nous retrouver si vous le souhaitez, et je le redis, Mme MAIREY-POTIER l'avait évoqué, vous allez le voir on a des thèmes préférentiels mais on peut parler de tout à toutes les réunions, le projet sera présenté à toutes les réunions et on peut parler de tout. Donc :

- Étœungt, plus particulièrement sur l'agriculture et l'environnement, ce sera mardi 18 à la salle des fêtes à 14h ;
- à Laon, sur les thèmes économie et mobilité le 25 janvier à la salle de l'hippodrome à 18h ;

- on aura également deux ateliers, cela vient d'être évoqué, sur les contournements de La Capelle et de Froidmont-Cohartille : pour La Capelle ce sera dans cette même salle le 3 février à 18h et pour Froidmont-Cohartille, ce sera à Grandlup-et-Fay, le 15 février à la salle polyvalente à 18h ;
- et puis il y aura un atelier plus particulièrement consacré aux usagers de la RN2, avec probablement une organisation un peu particulière, ce sera à Marle le 24 février à la salle des fêtes, à 18 h ;
- et donc, vous l'avez évoquée à l'instant M. GUYOT, la réunion publique de partage, la dernière, à Vervins le 10 mars, à la salle polyvalente à 17h30.

Entre toutes ces réunions, vous avez bien évidemment la possibilité de déposer vos contributions, de donner vos avis avec toutes les modalités qui vous ont été précisées.

Merci beaucoup de vos échanges, de vos prises de position et de la richesse de nos débats de ce soir. À bientôt peut-être et bonne fin de soirée à toutes et à tous.