

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 publique
avec un focus « agriculture & environnement »
Étrœungt – 18 janvier 2022 à 14h

Affluence : environ 70 participants

- Dans la salle : environ 55 ; à distance (diffusion en direct sur internet) : 15 participants

Intervenants :

Garants de la concertation (commission nationale du débat public)

- Régis GUYOT

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

Table ronde des acteurs de la profession agricole

- Ghislain FRANÇOIS, maire de Bas-Lieu, président de l'association foncière de l'aménagement foncier de Bas-Lieu
- Marc TEMPLIER, chambre d'agriculture de l'Aisne, référence pour la chambre d'agriculture sur le projet RN2
- Bertrand DONZE, SAFER

Table ronde des acteurs de l'environnement

- David TURLA, office français de la biodiversité
- Guenaël HALLART, association Picardie Nature
- Guillaume DUÈGE, parc naturel régional de l'Avesnois
- Sophie TABARY, association Fanés de carottes

Animateur :

- Cédric VITTOZ, Algoé

Déroulement (environ 3 h) :

- Introduction (15')
- Présentation des fondamentaux du projet des scénarios d'aménagement envisageables et échanges avec le public (1h15)
- Table ronde sur les thématiques agriculture et environnement et échanges avec le public (1h25)
- Conclusion (5').

Sommaire

1. Introduction de Régis GUYOT, garant de la concertation	3
2. Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios d'aménagement et échanges avec le public	3
2.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France	3
2.2. Questions et échanges avec le public	3
3. Tables rondes sur les thématiques agriculture et environnement et échanges avec le public	14
3.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France	14
3.2. Table ronde des acteurs de la profession agricole	14
3.3. Présentation de la DREAL Hauts-de-France	17
3.2. Table ronde des acteurs de la profession agricole	14
3.5. Questions et échanges avec le public	21
4. Conclusion	34



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

Les noms des personnes ayant pris la parole au cours des échanges sont retranscrits d'après l'enregistrement de la réunion et les émargements ; nous vous prions de bien vouloir nous excuser de l'éventuelle inexactitude de leur orthographe.

1. Introduction de Régis GUYOT, garant de la concertation

Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement

2. Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios d'aménagement envisageables et échanges avec le public

2.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France

Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement

2.2. Questions et échanges avec le public

Cédric VITTOZ, animateur

On va passer au premier temps d'échanges de l'après-midi. Nous sommes filmés donc on a également des internautes qui nous posent aussi des questions via la retransmission en direct.

Du côté de la salle, deux façons de vous exprimer, ce n'est pas forcément poser des questions, c'est aussi émettre une remarque, un avis sur ce que vous venez de voir et d'entendre, mais vous pouvez aussi poser des questions. Deux façons : soit vous levez la main, je viens vers vous, vous vous présentez et vous posez votre question, ou alors vous avez vu que vous avez aussi des petits bulletins, si vous ne souhaitez pas vous exprimer directement en public, je peux aussi venir récupérer les bulletins et on traitera les questions, les remarques qui y sont inscrites.

Je prendrai les questions par séries de deux ou trois, cela permettra d'en traiter plus et puis on se tournera régulièrement vers l'équipe de la DREAL pour répondre ou pour réagir.

Bernard LAUREAU

Je suis agriculteur à Toulis-et-Attencourt. Une route temporaire sera construite sur mon terrain or, l'essentiel des charges de ma culture, celle de cette année, devrait être approvisionnée à ce jour.

J'ai besoin de plus de précisions sur la surface concernée par cette voie temporaire. Je sais bien que je mets la charrue avant les bœufs mais sinon je vais faire des frais que je n'ai pas besoin de faire. Donc je n'ai pas besoin de vous livrer un terrain qui sera ensemencé en betteraves par exemple, on va réduire les frais. Ça c'est la première question.

J'aurais aussi voulu savoir le cahier des charges de cette route temporaire, même si ça ne se fait pas, je pense que vous l'avez et c'est intéressant que le service technique de la chambre d'agriculture l'ait.

D'autre part, tout à l'heure vous avez montré une photo qui montrait le rétablissement d'un gabarit agricole sous un pont de la SNCF. Pour le moment, ça ne mène à rien. Il faut savoir qu'il y a vingt ans, le syndicat agricole de Marle vous avait envoyé une lettre en vous disant que vous aviez fermé la route pour les gabarits larges, qui sont agricoles maintenant, le convoi agricole. Il faut savoir qu'il y a deux

rivières, la Serre, le Vilpion et vous avez aussi la voie ferrée, donc sur le contournement de Marle il y a vraiment un endroit qui est très dangereux pour les agriculteurs.

Cédric VITTOZ

Merci, Monsieur. Pour bien préciser, vous parliez d'itinéraire temporaire, c'est ça ?

Bernard LAUREAU

Il s'agit du carrefour de Toulis/Dercy, ce sera un giratoire donc...

Bernard CUISSET

Oui, bonjour. Je suis ancien directeur d'entreprise, fils et petit-fils d'agriculteurs. Sur le scénario 3-C, comparé au scénario 4, on ne voit pas de différence dans le temps gagné : 30 minutes de chaque côté. La seule différence, ce sont les carrefours ou alors les ponts autoroutiers on va dire.

Est-ce que vous avez un retour sur la sécurité des carrefours qui sont aménagés déjà dans l'Aisne, entre Laon et Paris, qui sont au niveau de la route et donc qui sont réduits je crois à 80 km/h, par rapport au niveau des accidents. Est-ce que vous avez un retour d'information là-dessus, et si on voit que c'est accidentogène dans ce cas-là, il vaut mieux choisir à mon avis les ponts autoroutiers pour limiter les risques d'accidents.

Après, on disait une entrée à peu près tous les 5 kilomètres, à mon avis si on est sur un type entre guillemets autoroutier, ça pourrait être entre tous les 7 à 10 kilomètres, pourquoi pas. Ça réduirait le nombre, on va dire d'entrées, et évidemment l'emprise de terres agricoles.

Wilfrid SALMON, maire de Larouillies

Bonsoir. Ce qu'on constate avec l'ensemble des scénarios qui sont présentés, c'est qu'il y aura semble-t-il un gain de temps entre les communes d'Avesnes et de Laon d'environ 20 à 30 minutes. Il est évident que ce gain de temps sera bénéfique à l'augmentation du trafic sur cet axe.

Moi, ce qui m'ennuie aujourd'hui, c'est qu'on envisage un scénario, notamment le scénario numéro 1, qui ne permet pas le contournement de l'ensemble des communes, ce qui fait que je pense que ça va certainement améliorer le cadre de vie des communes qui seront contournées, par contre celles qui ne seront pas contournées, et notamment la commune de Larouillies, on va avoir une aggravation de ce cadre de vie.

C'est quelque chose à laquelle je suis confronté, la RN2 a été refaite en août 2020 mais préalablement à cette réfection, je recevais régulièrement des réclamations, des personnes qui venaient en mairie avec de la vaisselle cassée parce que, sur cet axe lorsqu'il n'est pas entretenu, et c'est quelque chose quand même qui arrive fréquemment, je veux dire la durée de vie d'une chaussée c'est une dizaine d'années, c'est entre 10 et 15 ans, et lorsque la chaussée est en mauvais état, lorsqu'on a un trafic important, notamment on a un véhicule sur 4 qui sont des poids lourds, on a énormément de vibrations dans les maisons, on a un cadre de vie qui est fortement dégradé.

Donc augmenter le trafic si on diminue le temps de circulation sur cet axe, ça va générer des nuisances supplémentaires pour toutes les communes qui ne seraient pas contournées. Pour moi, le scénario n° 1 me paraît difficile si on veut être équitable avec l'ensemble des 12 communes de cet axe.

Cédric VITTOZ

Je vous propose déjà de traiter l'inquiétude de Monsieur sur la dernière intervention par rapport au scénario 1 et au fait que certaines communes n'étaient pas contournées et aux nuisances que cela pouvait apporter. Ce n'était pas tout à fait une question, c'était une remarque ou une inquiétude par rapport au scénario 1, mais vous avez peut-être des compléments ou des précisions à apporter côté DREAL ?

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

En effet, vous pointez de manière tout à fait pertinente ce sujet, c'est que le scénario 1 est le seul qui est un scénario partiel finalement en termes d'aménagement. C'était un scénario qui avait pour vocation à cibler les contournements d'une certaine manière un peu prioritaires par rapport au nombre d'habitants mais qui n'est pas... enfin, ce que je retiens de votre observation c'est que, d'une part le scénario 1 ne répond pas à l'objectif qui est d'améliorer le cadre de vie de tous les habitants de toutes les communes traversées, donc cela amène plutôt naturellement à se dire ce sont plutôt les autres scénarios qui atteignent vraiment cet objectif – cela dit c'est logique puisqu'il n'est que partiel -, et puis on peut aussi en retenir que s'il s'avérait que ce scénario 1 avait vocation à être poursuivi, il mériterait potentiellement d'être un peu approfondi et complété en objectivant un peu mieux le besoin de contournement au-delà des 7 qui sont prévus dans ce scénario.

Comme cela a été dit en introduction, on est là pour concerter, recueillir les points de vue, les avis, et améliorer les scénarios qui sont proposés même si le but est bien de choisir vers les caractéristiques d'un de ces scénarios.

Donc, on peut en retenir que c'est assez logique puisqu'il n'est que partiel, donc il n'atteint pas complètement tous les objectifs et c'est un peu ce que j'ai dit dans la présentation tout à l'heure, où en effet certains scénarios répondent moins aux objectifs tels qu'on les a.

Wilfrid SALMON

Ce n'est pas que cela ne répond pas aux objectifs, c'est que ça les aggrave et c'est cette particularité moi qui me gêne, je ne peux pas accepter une aggravation de la situation.

Nicolas LENOIR

Oui, après ce n'était pas complètement l'objet de la question mais en termes d'évolution de trafic, c'est plutôt la suite des études, dans notre démarche d'étude et de conception du projet où on sera amené à mieux projeter, faire des analyses d'impact sur le trafic, même si on en a déjà fait quelques-unes.

L'aménagement a priori ne créera pas de manière notable du trafic qu'on appelle induit, c'est-à-dire une augmentation de trafic conséquente. Mais en tout cas, on peut en retenir qu'en effet, cela a un effet inverse, voire négatif sur la commune de Larouillies puisque finalement elle n'est pas déviée, alors qu'il y aura malgré tout une légère évolution positive du trafic.

Cédric VITTOZ

Sur la question relative aux scénarios 3-C et 4, Monsieur nous disait que le gain de temps était à peu près identique, la grande différence entre ces scénarios c'est les types d'échangeurs, donc Monsieur demandait si on avait un retour d'expérience sur ce qui a été fait entre Paris et Laon en termes d'accidents, je pense, de sécurité en général.

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

Je vais vous répondre effectivement d'abord sur la différence entre les deux scénarios. Ils ne répondent pas aux mêmes objectifs. Effectivement, on constate un gain de temps similaire, mais l'aménagement est complètement différent et l'intention dans cet aménagement est différente.

Sur le scénario 3-C, on est sur une route express mais cela reste quand même une route ouverte sur le territoire, avec des carrefours à niveau. Et on est dans le dernier scénario qui permet vraiment une irrigation du territoire, une perméabilité de la route avec les communes et qui n'a pas cet effet de tunnel qu'on peut observer peut-être dans le scénario 4, en tout cas c'est la question qu'on vous pose, avec effectivement des échangeurs plus espacés et dénivelés. On est sur un aménagement qui est quand même davantage en dur et finalement ce n'est pas la même intention.

Sur le scénario 4, on traverse vite, avec une vitesse assez rapide et sur le scénario 3-C on traverse assez vite également, mais on est quand même sur un scénario beaucoup plus perméable.

Après, sur la question de l'accidentologie, en réalité les aménagements qu'on fait aujourd'hui répondent à des caractéristiques techniques, à des normes de sécurité et donc ils ont des vitesses limite adaptées, qui doivent les rendre à peu près équivalents, sous réserve évidemment que les automobilistes respectent bien cette réglementation.

Dans tous les cas, dans tous les scénarios qu'on vous propose, on vise cette norme de sécurité, on vise des dépassements sécurisés, ce qui n'est absolument pas le cas aujourd'hui. Tous ces scénarios ont ça en commun, la possibilité de doubler de manière sécurisée, des aménagements de carrefours sécurisés également, ils limitent également les accès directs qui sont recensés comme étant très accidentogènes aujourd'hui. Dans les premiers coupon-réponses qu'on reçoit là, beaucoup disent l'accès direct sur la RN2, c'est très accidentogène, c'est aussi très anxiogène, on a peur de se lancer sur cette route où les gens roulent quand même à une vitesse assez importante.

Bernard CUISSET

Je pense que vous n'avez pas répondu à la question sur l'accidentologie, dites simplement non je ne connais pas les chiffres, on va les regarder, mais ne me dites pas oui il va y avoir les panneaux, on va respecter les règles de sécurité, etc. Non non, c'est du vrai, du concret qu'il faut arriver à trouver. Si vous n'avez pas les chiffres, je vous bénis, je vous pardonne, parce que vous ne pouvez pas tout avoir, mais il faudra quand même regarder ce point-là.

Virginie MAIREY-POTIER

Ce que vous propose, on peut vous répondre, formulez-nous la question par écrit sur notre site et comme ça on pensera à le faire et on vous donnera les chiffres, ça c'est facile à trouver probablement.

Mais ce que je voulais partager avec vous, c'est quand même l'intention de cet aménagement. Vous avez des préoccupations qui concernent l'accidentologie, c'est bien normal, et l'intention de nos six scénarios, c'est bien de répondre à cette préoccupation et finalement quel que soit le scénario retenu.

À mon sens aujourd'hui, il n'y en a pas un qui est plus sécuritaire que les autres, je ne pense pas qu'on puisse à ce stade en retenir un qui aurait des caractéristiques plus favorables encore que les autres. C'était le sens de ma réponse, mais on vous donnera les chiffres précis si vous le souhaitez.

Nicolas LENOIR

On peut d'ailleurs aussi compléter en disant que dans le dossier de concertation, il y a déjà des données sur l'accidentologie, alors de l'axe dont on parle, de l'aménagement-là. Si j'ai bien compris c'était aussi au regard d'autres sections de la RN2, par exemple au sud de Laon où il a des carrefours à niveau, pour voir s'ils n'étaient pas eux-mêmes accidentogènes et du coup on n'allait pas un peu refaire la même chose.

En fait non, justement, ces carrefours ne sont sans doute pas mis aux normes et leur défaut c'est justement peut-être, pour certains d'entre eux, d'être encore à niveau et pas de manière sécurisés, tels que l'objectif l'est dans ce projet, par exemple avec les carrefours giratoires, ce qui ne doit pas être le cas ou très rarement me semble-t-il quand on est sur la section sud de Laon sur la RN2.

Cédric VITTOZ

Avant d'aborder le sujet de Monsieur sur les itinéraires temporaires, j'en profite pour rebondir sur l'une des nombreuses questions qu'on a sur internet par rapport aux vitesses, parce que vous évoquiez les vitesses de circulation. De mémoire, dans le dossier de concertation elles étaient indiquées, c'est indicatif, 80, 110, selon le statut des routes. En deux mots effectivement, selon les scénarios on sait à peu près globalement les vitesses limite qui seront imposées, en tout cas elles sont indiquées dans le dossier, il me semble. C'était pour traiter ce sujet. Je vais venir juste après puisque je sais qu'on m'entend sur internet sur les questions internet, parce que ça défile.

Après, la question sur les itinéraires temporaires, l'impact sur le foncier, et Monsieur qui avait besoin d'en savoir un petit peu plus justement sur cet impact et il a évoqué aussi le cahier des charges de ces itinéraires.

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

M. LAUREAU, pour répondre à votre question, là on n'est pas tout à fait dans le cadre de notre concertation parce que vous évoquez un projet qui est déjà actuellement en cours, qui est le premier aménagement de la RN2 qui a été voulu par les élus et qui va démarrer au printemps, à savoir le prolongement du créneau de dépassement de Voyenne.

Effectivement, dans le cadre de ce projet une voie provisoire va être réalisée, notamment impactant votre champ. Je vous propose de voir ça directement avec vous et de vous recontacter en dehors de la réunion, parce que ce n'est pas vraiment le sujet ici de parler de ce point-là, qui est vraiment un point spécifique par rapport à des travaux qui vont débiter, y compris pour la voie et le cahier des charges.

Cédric VITTOZ

Je traite une petite série de questions internet. Il y en a une, j'allais dire facile, qu'il faut qu'on évacue pour qu'il n'y ait pas de malentendu : Mme Frida KEUPER qui nous dit qu'au sein du conseil municipal de Laon, les membres semblent penser que l'information a été envoyée « à tort et à travers », je la cite, cela revient à la question du tout début, mais que ce soit bien clair et qu'il n'y ait pas d'ambiguïté : ces 55 000 enveloppes qui ont été adressées dans 192 communes, on n'est pas à l'abri qu'il y ait eu peut-être un loupé, que ce soit bien clair, c'est noté et cela va être réparé.

Stéphane DEHART

Tout à fait. Si vous voulez, nous on a distribué approximativement 55 000 enveloppes dans les 192 communes des 4 EPCI [*établissements publics de coopération intercommunale, soit les communautés de communes, ou communauté d'agglomération pour Laon*] qui longent la RN2.

C'est la Poste qui a réalisé cette prestation pour nous. Pour être clair avec vous, effectivement je commence à avoir des retours sur des personnes qui disent, là je l'ai eu, là je ne l'ai pas eu, apparemment une commune complète, ce que me dit M. LAUREAU, j'ai donc engagé un litige, un contentieux avec la Poste sur ce point-là.

Par contre, n'hésitez pas à faire remonter, par exemple avec l'e-mail rn2@developpement-durable.gouv.fr parce que la Poste me demande les rues, voire même les numéros d'habitation pour pouvoir enclencher le litige. N'hésitez pas à me faire remonter ces informations-là pour étayer mon dossier.

Après, je suis tenté de vous dire également, tous ces documents, donc y compris la plaquette et le dossier de concertation, sont téléchargeables sur rn2.fr. Vous pouvez récupérer toutes ces informations sur internet. Pour ceux qui auraient des difficultés ou qui ne pourraient pas télécharger, je vous propose de nous contacter directement et on vous renverra une enveloppe éventuellement.

Sachant qu'il y a également des enveloppes qui sont disponibles sur chaque réunion publique. Autre solution pour récupérer les enveloppes pour ceux qui ne l'auraient pas reçue : sur l'itinérance du bus, qui est annoncée chaque semaine sur Facebook, nous disposons également d'enveloppes que nous pouvons vous distribuer.

Régis GUYOT, garant de la concertation

Soyez gentil de répéter l'adresse internet à laquelle il faut faire remonter les courriers pas arrivés.

Stéphane DEHART

Oui, vous pouvez m'envoyer un message sur rn2@developpement-durable.gouv.fr.

Cédric VITTOZ

J'aborde quelques questions techniques, on verra si l'avancement des études est suffisant pour pouvoir y répondre, en tout cas je cite au moins les grandes familles de questions techniques que Frida KEUPER nous pose sur internet : on a beaucoup parlé de l'amélioration des temps de parcours, est-ce

qu'il est possible en deux mots comment on calcule 30 minutes de gain, 20 minutes de gain sur ce genre d'itinéraire à ce niveau d'avancement des études ?

Stéphane DEHART

En fonction de l'itinéraire, du nombre de linéaire à 2 x 2 voies, si vous voulez il y a des temps de passage qui sont estimés : pour passer un carrefour giratoire pour passer un véhicule traditionnel c'est quelques secondes, pour un poids lourds c'est un petit plus, *grosso modo* ce qu'a fait notre prestataire qui a établi ces ratios, il a positionné sur l'ensemble du linéaire quel pourrait être un tracé on va dire médian et il a fait des ratios, des calculs de ratios, ce qui nous a permis effectivement de donner ces fourchettes de temps. Je ne pourrai pas vous dire précisément à la seconde près le temps qu'on va gagner, cela reste à ce stade-ci des ratios.

Cédric VITTOZ

On nous demande aussi si on a prévu des écrans acoustiques et si oui, est-ce que des écrans acoustiques qui laissent passer la lumière existent ?

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

On n'en est pas encore à la définition des écrans acoustiques, on ne l'a peut-être pas redit en amont mais aujourd'hui on n'a aucun tracé à vous proposer, on n'est pas encore à ce stade des études où on définira les tracés.

Mais évidemment, il y aura des études acoustiques, notamment dans le cadre de l'étude d'impact qui arrivera par la suite. Il y aura des études, il y aura des mesures qui seront réalisées et puis il y aura des protections acoustiques qui pourront être mises en place en fonction de la réglementation.

Nicolas LENOIR

Si on prend un peu de recul par rapport aux scénarios et aux aménagements qu'ils comportent, comme on l'a dit tout à l'heure, l'amélioration du cadre de vie est un des grands objectifs et il est atteint dans ces scénarios parce que, en termes de nuisances sonores, avec cet aménagement et le contournement des communes, c'est plutôt, j'aurais dit drastiquement, un nombre d'habitants qui seront épargnés par celles qu'ils vivent aujourd'hui.

Avec des tracés de contournement, le moment venu potentiellement il y aura à regarder des points précis, mais il ne faut pas perdre de vue que c'est plutôt quantitativement une amélioration pour un grand nombre d'habitants du territoire concerné.

Cédric VITTOZ

Je termine avec les questions de Mme KEUPER, et je lui indique aussi que de toutes façons on récupère le texte de toutes les questions et qu'on y répondra plus précisément. Ce sont des questions qui sont assez techniques et précises, mais je cite quand même comme je viens de le faire sur les écrans acoustiques et sur les temps de parcours, la question relative aux pistes cyclables.

Je pense que c'est sur le tracé, vous allez me le confirmer, entre Chambry et le pôle du Griffon, on nous demande si on prévoit a priori d'inclure une bande cyclable dans cette partie-là, qui est actuellement circulée par apparemment beaucoup de cyclistes, le long d'une zone d'activités qui est en cours de développement.

Claire CAFFIN

Tout dépendra du scénario qui sera retenu, en fait. On peut imaginer qu'à partir du moment où on a un itinéraire de substitution, on pourrait envisager que cet itinéraire soit aussi utilisé par les cyclistes. Dès lors qu'on n'a pas d'itinéraire de substitution, il y aura une étude à faire et cela fait partie des obligations

auxquelles on se pliera bien volontiers, il y a des études à faire pour définir les itinéraires et mettre en place les éventuels dispositifs nécessaires.

Encore une fois, on connaît les principes mais aujourd'hui on n'a pas la réponse technique.

Cédric VITTOZ

Dernière question sur internet puis je reviens vers la salle, c'est de agriculteur59, qui nous dit qu'il est agriculteur à Floyon, qu'il ne pouvait pas être avec nous aujourd'hui et qu'il a vu page 10 du dossier de concertation une carte avec les communes directement concernées et il se demande pourquoi la commune de Floyon apparaît.

Claire CAFFIN

Simplement parce que le territoire de la commune de Floyon est traversé aujourd'hui par la RN2.

Interventions hors micro.

Un petit bout de terre peut-être, pas la commune, pas la commune on est bien d'accord, le territoire de la commune. Je n'ai pas revérifié la limite communale... voilà, ça doit être ça. On vient de regarder, effectivement on est tout juste à la limite.

Cédric VITTOZ

En tout cas c'est la raison pour laquelle, à ce stade, le nom de la commune de Floyon apparaissait et ce sera précisé ultérieurement. Je reviens vers la salle.

M. BOURDEAUX

Je salue la salle, je suis arrivé en retard parce que j'utilise la nationale 2, je suis sorti de l'autoroute à Laon et je me suis trouvé bloqué derrière des camions systématiquement, même sur les zones de dépassement. Je suis fils d'agriculteur à Landouzy-la-Ville et mon métier c'était chauffeur professionnel, donc j'ai quand même un petit recul par rapport à la circulation. Et j'utilise très régulièrement l'axe Reims ou Landouzy-la-Ville-Berlin parce que j'ai mes petits-enfants qui sont à Berlin. Voilà.

Moi, j'ai beaucoup d'interrogations parce que ce qui préoccupe apparemment les personnes, c'est le gain de temps. Alors, le gain de temps peut-être, mais je ne vois pas en quoi il peut être une référence et la seule référence. On ne parle pas de la surface agricole qui va être impactée. J'ai posé une question à laquelle je n'ai pas eu de réponse parce que moi je suis pour la 2 x 1 voie.

J'ai un petit côté écolo parce que je trayais les vaches à la main, et j'ai demandé pourquoi la consommation d'espaces-artificialisation des sols était en rouge sur la 2 x 1 voie, bon j'aurai la réponse un jour.

Mais je voudrais savoir pourquoi on n'a aucune notion par exemple sur les haies qui vont être arrachées, l'obligation de replanter des haies mais attention, pas ce que l'on voit actuellement, des haies qui sont broyées trois années de suite et qui après disparaissent parce que les ... [*mot manquant*] ne peuvent pas revivre, donc des haies qui soient conservées en tant que haies sur le territoire.

Donc on ne parle pas de surface, on ne parle pas des haies, je pense que c'est très important. Moi je suis un Thiérachien et je vois le bocage se réduire en peau de chagrin avec tout ce que ça concerne. La terre, elle ne nous appartient pas même si on est agriculteur, on l'emprunte à nos enfants et à nos petits-enfants. C'est très important et ça, ça n'apparaît dans aucune... j'ai lu à peu près tout ce qui concerne la nationale 2, vous avez un petit logo avec des petites feuilles vertes mais bon, c'est tout, ça s'arrête là.

Je voudrais aussi faire part de mes observations sur le contournement des villages. Bien sûr que je suis pour le contournement des villages mais en plus, il y a quelque chose qui est vraiment très bien en Allemagne, c'est que quand il y a un contournement de ville ou de village, la vitesse est limitée à 80 voire 60. Et moi je suis pour que la vitesse soit limitée parce que maintenant, le bruit des véhicules c'est pas le bruit des moteurs, c'est le bruit des pneus.

Pourquoi a-t-on des zones de dépassement-là, sur la nationale 2, avec un radar en plein milieu ? C'est vraiment se moquer du monde, c'est la caisse enregistreuse pour les petits copains parce que je vous signale quand même que celui qui gère les radars en France, c'est un petit copain d'un homme politique. Donc c'est le *jackpot* à chaque déplacement.

Et surtout pourquoi on se retrouve sur la nationale 2 avec des véhicules qui n'empruntent pas l'autoroute alors qu'ils devraient emprunter l'autoroute A26 pour monter dans le nord, pourquoi on n'interdit pas ces véhicules ? Je peux montrer les plaques polonaises, je ne suis pas anti-polonais, c'est pas ça, mais on a des véhicules qui n'ont rien à faire sur la nationale 2. Les camions en général n'ont rien à faire sur la nationale 2. Pourquoi ils y sont ? Pourquoi ils ne sont pas interdits ?

Et ma petite dernière question, c'est, je reprends encore l'exemple allemand, où sur les portions de route à une voie ou à deux voies, donc les zones de dépassement, les camions sont interdits de dépasser. Parce que moi j'ai été bloqué, je vous dis, tout à l'heure, deux zones de dépassement, deux camions qui se grattent à 3 ou 4 km/h de différence. Et ils bouffent toute la zone de dépassement au détriment des usagers automobiles.

Applaudissements.

Cédric VITTOZ

Essentiellement des remarques et des suggestions de Monsieur, on pourra peut-être simplement revenir tout à l'heure sur la circulation ou non de certains types de véhicules entre l'autoroute d'un côté et la nationale 2 de l'autre. On a bien noté qu'il ne fallait pas forcément de votre point de vue focaliser sur les temps de parcours mais aussi sur les aspects environnementaux, on va y revenir juste après pendant la table ronde environnement, et également vos suggestions sur les limitations de vitesse pour les contournements, on y revient après.

Régis TRICOTEAUX, maire de Clairfontaine

Bonjour, Clairfontaine donc c'est la départementale 1043 maintenant, l'ancienne nationale 43 où il y a énormément de circulation aussi puisqu'on récupère les véhicules venant de la RN2 qui se dirigent vers Charleville-Mézières, également de la D1029 venant de Saint-Quentin, c'est un axe où il y a une réelle nuisance aussi.

Depuis la distribution des enveloppes dans les boîtes aux lettres, j'ai croisé quand même un bon nombre d'habitants qui disent, voilà, c'est un projet on en parle depuis très longtemps, est-ce que ça va se réaliser un jour ? Il y a cette question qui revient souvent. Est-ce que c'est encore possible d'y croire ? Quand on croise des jeunes, ils nous disent nous on a une qualité de vie ici, on veut aller faire des études, on aimerait venir vivre après dans le territoire mais pour le travail c'est compliqué quand il faut faire beaucoup de route.

Je pense également au développement économique du territoire. J'étais vendredi à la première réunion de La Capelle, d'autres personnes également, il y a une attente de pouvoir implanter des entreprises sur les zones. Les élus ont préparé des zones de développement économique, à ma gauche M. VERON qui était président de l'interco Thiérache du Centre avant, a travaillé pendant de nombreuses années pour cela. Jusqu'à Vervins il y a quand même un peu de développement, plus loin c'est plus compliqué. Et les jeunes disent pourquoi nous, nous n'aurions pas le droit à un axe pour circuler digne de ce nom ? Alors après, je vais prendre ma casquette professionnelle. Je suis agriculteur, je traverse un petit peu La Capelle pour aller sur des parcelles un peu plus loin, c'est compliqué. On est régulièrement doublés sur une ligne blanche, globalement c'est plutôt dangereux, c'est pas très dangereux.

Ensuite je suis également élu professionnel à la chambre d'agriculture de l'Aisne et il y a quelques semaines, fin décembre, avec différents responsables professionnels, nous avons rencontré le préfet sur une exploitation à côté de Soissons. C'était une exploitation d'élevage centrée sur les ovins mais on a également parlé de différentes problématiques ou de satisfactions de l'agriculture et, où je veux en venir, c'est par rapport à ce qui a été fait sur Soissons, Villers-Cotterêts, où, si j'ai bien compris, c'est une voie express, il y a des problématiques de circulation pour les engins agricoles qui doivent, je pense, passer vers Soissons ou dans Soissons. Ce n'est pas toujours possible, il faut prendre d'autres itinéraires, c'est très compliqué et voilà, globalement les agriculteurs disent c'est un point à réellement

traiter. Pour envisager un tel projet Laon-Avesnes, on se dit il faut être ambitieux et ne pas créer d'autres problématiques après, pour les véhicules qui n'auraient pas le droit, si le scénario choisi impose des itinéraires de substitution.

Juste un autre point pour illustrer, ma femme est originaire d'Étrœungt, ses parents ont été concernés par la 2 x 2 voies ici là tout près. À l'époque, dans les années 1970, il y a plusieurs ponts ou buses qui ont été construits, dont une qui les concernait principalement et je peux dire aujourd'hui que c'est plutôt un boviduc qu'un réel passage pour des tracteurs, puisque ça a quand même pénalisé l'exploitation. J'attire l'attention sur tous ces points, toutes ces conséquences après, qui pourraient amener des entraves dans le quotidien des professionnels locaux.

Et où je veux en venir pour finir mon intervention, c'est sur les aménagements fonciers. Voilà, ce n'est pas un gros mot, il faut y regarder sérieusement.

Cédric VITTOZ

Pour les thématiques circulation d'engins agricoles et aménagements fonciers comme vous venez de l'évoquer, on va en parler justement grâce à la table ronde qui va suivre juste après. Je note pour la séquence de maintenant, j'ai envie de le résumer comme ça : est-ce que nos enfants peuvent y croire ? J'ai bien vu d'autres mains se lever : est-ce que ce sont bien des questions qui ne concernent pas l'environnement et l'agriculture, parce qu'on va en parler juste après. Je voudrais qu'on garde quand même bien le temps pour les séquences 2 et 3 ?

Margaux ESPIÉ, responsable du service urbanisme, communauté de communes de la Thiérache du Centre

Bonjour. Je voudrais juste avoir une précision sur la définition de l'itinéraire de substitution. Est-ce qu'il est considéré systématiquement comme une emprise nouvelle ou est-ce que ça peut être, par exemple, l'emprise actuelle de la RN2 ? Donc je pense notamment aux scénarios 2, 3-C et 4. Et puis, dans le cas des scénarios 3-B et 3-C, que deviendrait la RN2 actuelle, l'emprise actuelle je veux dire, en termes d'entretien ?

Virginie MAIREY-POTIER

Je voulais revenir sur la remarque qui a été faite sur est-ce que ça va enfin se réaliser et est-ce qu'on va avoir un axe digne de ce nom. Juste pour vous redire que la mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est un engagement fort, je vous l'ai dit, il a été inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache. Le président de la République lui-même est venu confirmer cet engagement de l'État et de ses partenaires, donc c'est écrit. C'est un engagement fort et c'est bien pour ça qu'on est là aujourd'hui.

On est là pour la première étape de ce grand aménagement. La concertation c'est vraiment un temps fort. On est là pour vous écouter, c'est ce qu'on est en train de faire et on entend tout ce que vous nous dites. J'ai notamment entendu l'observation sur le gain de temps n'est pas la seule référence.

Je suis bien d'accord avec vous, le gain de temps n'est pas la seule référence. Je vous remontre mon petit tableau, c'est écrit en petit mais on a un certain nombre de critères, ils sont nombreux, justement qu'on examine ensemble et qui ne sont pas les mêmes selon qu'on s'adresse à Monsieur, ou à Monsieur. Voilà, chacun a sa propre idée du scénario à retenir. Et c'est bien la mise en commun de toutes ces envies, de toutes ces idées qui va permettre ensuite, à la fin, de retenir le scénario qui répond le mieux à la fois à vos besoins, aux besoins du territoire et au mode de fonctionnement. C'est important. On va définir un parti d'aménagement cohérent, sur les 60 kilomètres de l'axe, et en essayant de répondre au mieux à l'ensemble de vos besoins. Donc, effectivement que le gain de temps n'est pas la seule réponse. Vous aviez d'autres questions plus précises...

Cédric VITTOZ

La question était sur les itinéraires de substitution : est-ce qu'ils seront sur des emprises nouvelles et/ou sur la RN2 et le cas échéant qui entretient ces itinéraires de substitution ?

Nicolas LENOIR

On y reviendra peut-être d'ailleurs aussi dans la table ronde sur l'agriculture, mais oui, les itinéraires de substitution dont le schéma, j'allais dire le tracé, sera à définir selon le scénario qui pourra être poursuivi, peuvent très bien soit reposer sur des voies qui existent aujourd'hui, voies communales, voies départementales, quitte à ce qu'elles aient besoin d'être aussi ponctuellement réaménagées, soit faire l'objet de tracés neufs avec un besoin d'emprises nouvelles, qu'on cherchera, tout comme dans la logique d'ailleurs de l'aménagement de la RN2, le moment venu sans doute à minimiser. Et évidemment, quand la RN2 aura fait l'objet par exemple, en tout cas en partie de contournements de communes, l'ancienne RN2, l'ex-RN2 pourra être utilisée comme itinéraire de substitution bien naturellement, ce qui permet d'optimiser le besoin de tracés neufs.

Peut-être juste revenir en deux mots, même si ce n'est pas complètement l'objet du débat, sur la circulation des poids lourds.

Moi, ce que je retiens de l'intervention qui a été faite et qui a pris comme exemple le fait d'interdire quasiment le trafic de poids lourds sur la RN2 au bénéfice d'itinéraires autoroutiers, ce que j'en retiens, ce n'est pas quelque chose qui est prévu, je ne sais même pas si c'est des choses qu'on fait sur des très longues distances, on le fait souvent quand ce sont des traversées d'agglomérations, on pourrait prendre l'exemple de la traversée de l'agglomération lilloise où certains itinéraires dans un sens sont interdits au transit de poids lourds, mais ce que retiens surtout c'est la logique de votre intervention, de votre avis qui est que vous alliez vers la promotion d'un scénario où on n'a pas besoin de rouler le plus vite possible, où il ne faudrait pas qu'il y ait des poids lourds et où, même quand on contourne les communes, il faudrait qu'on ne roule pas trop vite. Tout cela pour dire que votre priorité, c'est en effet un scénario qui préserve le plus la consommation foncière.

Pierre LARQUET

Bonjour. La France s'est engagée à réduire son émission de CO₂, mais si on augmente les vitesses de 90 à 110 km/h parce que c'est actuellement 80, vous pouvez mettre 90 ou 110, de 90 à 110 km/h, le coefficient de traînée étant égal, on augmente la pénétration dans l'air, la résistance à l'air de 30 %.

Entre 90 et 110 km/h, j'ai les calculs avec la traînée, les coefficients, j'ai calculé, on augmente de 30 % la traînée. Donc la consommation de carburant augmente, donc les émissions de CO₂. Donc, si la France veut respecter ses engagements, ce qu'elle ne fait pas actuellement, il faudrait dans le scénario inclure la vitesse, et éviter de mettre à 110 ou 90.

3. Table ronde sur les thématiques agriculture et environnement et échanges avec le public

3.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France

Cf. diaporama

3.2. Table ronde des acteurs de la profession agricole

Cédric VITTOZ

Je commence avec vous, M. FRANÇOIS. Vous êtes président de l'association foncière d'aménagement foncier de Bas-Lieu. On échangeait ensemble avant aujourd'hui, vous me disiez qu'au regard de votre vécu récent sur une opération d'aménagement foncier, en quelques mots, en tout cas je l'ai compris comme cela, vous disiez que ça pouvait bien se passer, à certaines conditions, un aménagement foncier.

Ghislain FRANÇOIS, maire de Bas-Lieu, président de l'association foncière d'aménagement foncier de Bas-Lieu

Bonjour. Je suis maire de Bas-Lieu, mais je suis aussi agriculteur, j'ai des collègues qui sont là dans la salle, agriculteur qui a été concerné par le futur tracé. Nous, c'est le tracé 4 qui a été réalisé, qui va se réaliser. Quand vous avez chez vous une voie rapide qui passe sur vos parcelles, c'est un mur, voilà.

On vous met un mur, donc il faut avoir l'intelligence derrière, et je remercie la DREAL parce que nous avons réussi à travailler, avoir l'intelligence de ne pas être au pied du mur. Il faut réussir à trouver des solutions. Le remembrement intercommunal qui a eu lieu, chez nous, a concerné 5 communes, Bas-Lieu, Semousies, Floursies, partiellement Beugnies, partiellement Dourlers.

Nous avons travaillé en partage d'emprises, la SAFER pourra dire ce qu'elle peut apporter. Il faut absolument que les agriculteurs s'investissent.

Concernant le bocage, parce que nous terminons de 2,3 millions de travaux pour l'aménagement foncier, le bocage, ça va. 17 kilomètres de haies arrachées, même si on n'est pas pour, plus de 33 kilomètres de haies plantés. Je sais que ce n'est pas les mêmes haies, mais c'est pour les générations futures.

La voie rapide, quand elle passe, elle passe, il faut s'adapter avec, ça on n'a pas le choix. Surtout, ayez l'intelligence de travailler sur votre aménagement, sur votre territoire. Le territoire est aux agriculteurs mais il est également à ceux qui nous entourent. Nous vivons dans une société. La société doit comprendre aussi que le bocage, c'est un outil de travail. Si les agriculteurs ne travaillent pas, il n'y a plus de coopératives, il n'y a plus de laiteries, il n'y a plus de transporteurs, il n'y a plus de marchands de machines agricoles, voilà. Au niveau de notre communauté de communes, 1 emploi sur 5 est en lien avec le monde agricole. C'est une force, il faut l'accompagner.

La DREAL, que je remercie, parce que même si elle fait son travail, il y a des endroits elle passe, il n'y a pas de boviduc, heureusement qu'il y a eu un remembrement. Mais ils sont là, on a du dialogue, je crois qu'on a réussi, bien, un beau remembrement. Dans quelques années, vous traverserez ce paysage en étant sur une voie rapide, qui sera à 110...

Intervention hors micro

... si si, vous le regarderez parce qu'il sera vraiment beau. Voilà, c'est du vécu.

Cédric VITTOZ

Merci M. FRANÇOIS. M. TEMPLIER, côté chambre d'agriculture de l'Aisne, vous souhaitez aborder une question qui a été posée tout à l'heure, donc cela nous permet d'y revenir, c'est très bien, la circulation des engins agricoles. On voit que selon les scénarios, on pourra ou pas circuler directement sur la RN2 ou sur des itinéraires de substitution, voilà votre premier point. On parlera après des emprises foncières.

Marc TEMPLIER, chambre d'agriculture de l'Aisne

Tout d'abord, je vais me présenter. Marc TEMPLIER, je suis agriculteur à Chassemy, ça ne vous dit rien, c'est dans le Soissonnais et donc je suis en dehors de la zone concernée par ces travaux. Je tenais à saluer la salle, MM. les maires, Mme la députée aussi, de votre présence et de la grande sagesse de toutes les interventions, c'était vraiment très intéressant vos interventions.

Pour revenir au sujet agricole, vous l'avez déjà abordé, et d'autres dans la salle, je suis là en tant que représentant du président de la chambre d'agriculture. Ma première remarque va être quand même qu'aujourd'hui on traite de l'agriculture et de l'environnement sur cette table ronde, mais demain, dans quelques jours, il y aura une conférence autour de l'économie, mais l'agriculture devrait être aussi présente à ce moment-là. Voilà, ça c'est un petit message.

En ce qui concerne les accès, comme je viens de Soissons, je suis passé par Laon et j'ai eu la chance de remonter toute la RN2 pour venir jusqu'à vous, et force est de constater que les accès sur la RN2 sont continus, de fermes qui sont embranchées sur cette route, ce qui irrigue le territoire, et on voit bien que les fermes, à l'arrière il y a des pâtures et il n'y a pas d'accès à l'arrière de ces exploitations. On voit même parfois des exploitations qui ont leur stockage d'un côté de la RN2 et puis l'activité de l'autre côté.

La chambre d'agriculture n'a pas d'avis à donner, que des encouragements et des recommandations auprès de la DREAL, mais bien bien prendre en compte ce besoin de l'agriculture, qui est une activité économique comme vous l'avez dit, pour ces travaux-là, et ça ne va pas être facile, et donc la chambre d'agriculture est aussi à votre disposition pour toutes les études que vous voudrez mener sur ce sujet.

Il faut bien voir qu'également, cette nationale 2 est utilisée par les agriculteurs qui font de l'élevage. Il y a moins de production de paille par ici et donc il y a des périodes de transhumance où on a de la paille qui vient du sud et qui remonte jusque dans les territoires où il y en a besoin. Ça il faut l'intégrer, parce que le prisme de regarder un paysage sur des moyennes, on ne voit pas l'impact et les besoins à différentes périodes de l'année. On travaille en tant qu'agriculteurs sur des cycles plutôt longs, et on aime bien que les moyennes soient caractérisées par des éléments prégnants.

Voilà, je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais une belle recommandation sur l'accès aux agriculteurs et aux véhicules agricoles.

Cédric VITTOZ

Il y avait un point de vigilance par rapport aux emprises foncières, je vous relance sur ce sujet parce que cela fera le lien avec l'intervention de M. DONZE de la SAFER.

Marc TEMPLIER

On a la SAFER autour de la table donc je ne vais du tout empiéter, mais cela a déjà été évoqué par mon collègue tout à l'heure mais voilà, la consommation de foncier... alors bienvenue dans notre vie d'agriculteurs avec ces injonctions contradictoires, parce qu'il va falloir faire une route et en même temps faire attention au foncier. Alors tout à l'heure vous l'avez dit, percer des pâtures, exploser l'azote dedans et puis en même temps donner des accès aux usagers qui devront traverser ce territoire, voilà, ce sont nos préoccupations en tant qu'agriculteurs et chambre d'agriculture au sujet du foncier.

Cédric VITTOZ

Merci, M. TEMPLIER. Forcément, quand on pense foncier, on pense entre autres et surtout à la SAFER. Si vous pouviez nous rappeler quand même en quelques mots votre rôle dans tout ça, et quelles opportunités vous voyez en termes d'anticipation de ces sujets fonciers.

Bertrand DONZE, SAFER

Bonjour à tous. Ça a déjà été dit un petit peu, l'emprise foncière, même si elle est minimisée et qu'elle est travaillée en amont, elle sera présente cette emprise foncière sur l'agriculture, c'est une évidence.

Notre rôle, au niveau de la SAFER, va être non pas de minimiser l'emprise elle-même, mais de minimiser l'impact sur les exploitations agricoles concernées.

Qui dit tracé routier dira remembrement, alors on l'a dit tout à l'heure, ce n'est pas un gros mot, ça peut très bien se passer. Notre rôle va se situer à ce moment-là, dans l'anticipation et dans l'accompagnement du maître d'ouvrage pour minimiser les impacts fonciers et de ponction foncière sur chacune des exploitations. Comment ? C'est un travail qui s'anticipe, on l'a travaillé notamment sur le tronçon précédent, entre Maubeuge et Avesnes, puisque la SAFER a commencé à constituer les réserves foncières dès les années 2000 pour accumuler un stock foncier suffisant qui permette *in fine*, le remembrement venu, de pouvoir abonder des terres propriétés de la SAFER, qui par un jeu de mécanique va diminuer d'autant les impacts sur les exploitations.

Concrètement, la SAFER va donc acheter des terrains, sur un périmètre de part et d'autre du futur tracé, acheter des terrains parfois amiables, dans le cadre de ses activités classiques d'acquisition, départ en retraite d'un agriculteur, un propriétaire-exploitant qui se sépare de pâtures éloignées de son siège d'exploitation, par différents biais. Il ne s'agit pas ni de préempter ou d'exproprier ici, pour constituer peu à peu, en douceur j'allais dire, un stock foncier qui va permettre d'amortir demain.

Sur le tronçon précédent, il me semble qu'on avait pu acquérir peu à peu une cinquantaine d'hectares, qui correspondaient *grosso modo* à l'emprise foncière effective du tracé de la RN2 sur ce tronçon, ce qui fait que le géomètre, le jour du remembrement, a pu utiliser ces terres acquises par la SAFER, un petit peu disséminées pour les rassembler sur l'emprise du tracé lui-même de la déviation de la RN2.

La SAFER mécaniquement est devenue propriétaire du futur tracé, qu'elle a rétrocédé ensuite à l'État, à la DREAL, pour la réalisation du projet. Donc on comprend là que théoriquement, si cet outil est utilisé pleinement et si on parvient à faire le plein de foncier, on peut arriver à zéro emprise sur les exploitations. Cela ne veut pas dire zéro emprise foncière parce que, encore une fois, le projet est ce qu'il est, mais zéro emprise sur les exploitations. Voilà, le rôle de la SAFER c'est vraiment un outil technique d'accompagnement, au service des agriculteurs, de l'agriculture, pour faire en sorte que l'impact soit le moins important possible sur chacune des exploitations.

Ça veut dire un partenariat avec la DREAL dès à présent, en fait dès l'amont du projet, pour peu à peu constituer ces réserves, à la fois pour compenser le projet lui-même.

Et j'ajouterais peut-être aussi un point sans vouloir empiéter sur la table ronde environnement, mais on se rend compte aujourd'hui que les nécessités de compensation environnementale ont tendance à avoir également maintenant un impact sur le foncier des agriculteurs. Je prends l'exemple du tronçon précédent : je vous ai dit tout à l'heure emprise foncière 50 hectares, nécessité de compensations environnementales 150 hectares de recherche de foncier.

Ça veut dire qu'il faut aussi l'anticiper ça aujourd'hui, de deux manières : l'État et la DREAL devra l'anticiper en travaillant à minimiser les impact sur l'environnement, ça sera possible dans certains cas, dans d'autres ça ne sera peut-être pas possible, mais il faut également l'anticiper pour d'ores et déjà rechercher des zones qui demain serviront de compensation aux impacts qu'on va faire : des plantations de haies, des zones humides à restaurer, des peupleraies à dégrader, qu'on peut d'ores et déjà acquérir pour demain les utiliser également et éviter de venir taper à la porte des agriculteurs pour leur demander des zones de compensation environnementale ou des contraintes supplémentaires sur l'exploitation.

Donc ça c'est aussi à mon sens des choses qu'il faut anticiper et qui ont été vécues sur le précédent tronçon.

Cédric VITTOZ

Merci, M. DONZE et effectivement le lien agriculture-environnement avec ce que vous venez de dire sur les compensations environnementales.

Pour être tout à fait complet avant de passer aux échanges, on pouvait aussi avoir des administrateurs de la société de la coopérative Cérésia Tereos, mais qui n'étaient pas disponibles cet après-midi, avec qui on a échangé en amont et qui, parmi les sujets qu'ils auraient évoqués autour de la table ronde, mais qui rejoignent des choses qui ont déjà été dites, mais je le dis pour être complet : la circulation des engins agricoles aussi qui revenait comme une préoccupation pour eux, et puis une alerte, en tout cas un point de vigilance pas pour tout de suite, mais l'articulation entre les travaux lourds et les périodes de culture, avec la bonne pratique d'un lien entre la maîtrise d'ouvrage et l'exploitant de la route, pour veiller à ce que les déviations et les itinéraires temporaires tiennent au mieux compte des périodes cruciales de culture de céréales et de betteraves notamment.

3.3. Présentation de la DREAL Hauts-de-France

Cf. diaporama

3.4. Table ronde des acteurs de l'environnement

Cédric VITTOZ

M. TURLA, sur ce genre de projet en termes d'environnement, et on en a parlé à La Capelle vendredi, on entend souvent parler du fameux principe ERC, est-ce que vous pouvez nous en dire quelques mots et pourquoi pour vous c'est une philosophie qui doit guider le projet ?

David TURLA, office français de la biodiversité

D'abord, je vous salue tous. Je vous remercie de l'accueil et je remercie la DREAL de nous avoir invités à participer.

S'agissant du principe ERC, on entend beaucoup parler de la séquence ERC, déjà ERC, c'est quoi ? C'est éviter, réduire, compenser. C'est un principe qui a été utilisé depuis déjà pas mal de temps sous forme de doctrine et depuis la loi biodiversité de 2017, c'est un principe qui est rentré pleinement dans la loi.

Derrière ces mots, qu'est-ce qu'il y a ? C'est d'abord E, éviter, éviter au maximum l'impact du projet sur l'environnement, sur la biodiversité, sur les milieux naturels, essayer d'éviter le plus possible dans la mesure où ça ne remet pas fondamentalement en cause le projet, tous les impacts. Typiquement, vous avez un projet, vous avez deux options : première option, vous devez détruire 2 km de haies, deuxième option vous devez détruire 10 km de haies, le principe veut qu'on passe par l'option qui a l'impact environnemental le moins fort.

Ensuite réduire, c'est réduire justement ces impacts environnementaux qu'on ne peut pas éviter, on essaye de les réduire au maximum. Je vais reprendre mon exemple de la destruction de haies, détruire 2 km de haies au printemps, en pleine période de reproduction, ce n'est pas la même chose que détruire à l'automne, où ça aura nécessairement moins d'impacts.

Et enfin, ce qu'on n'a pas pu éviter, l'impact environnemental résiduel, on doit le compenser. La compensation peut se faire de différentes manières : sur les haies, on va replanter les haies qu'on a détruites, on va mettre un petit ratio supplémentaire parce que évidemment, la haie qu'on a détruite c'est pas la même que celle qu'on va replanter, en tout cas celle qu'on va replanter elle va mettre plusieurs années, plusieurs décennies à retrouver des fonctionnalités environnementales qui vont être équivalentes à la haie qu'on a détruite et sur certains domaines, ça peut être plus compliqué. Replanter des haies, c'est relativement simple, venir compenser une destruction de zone humide, c'est déjà quelque chose d'un peu plus complexe.

C'est pour ça que c'est vraiment important d'éviter au maximum, de réduire les impacts environnementaux et en tout dernier lieu de compenser.

Là-dessus, et je rebondirais sur l'intervention précédente, c'est vrai que ça a été une vraie difficulté dans le projet notamment du contournement d'Avesnes, où finalement au moment de devoir compenser les impacts environnementaux, on se rend compte que des sites qui sont en capacité d'avoir des mesures de restauration suffisamment grandes pour compenser ce qu'on a détruit, il n'y en pas tant que ça. Il n'y en n'a pas tant que ça parce que, notamment sur le sud de l'Avesnois, la Thiérache en général, on est déjà sur des milieux qui sont, vous le savez aussi bien que moi, qui sont hyper intéressants, qui sont magnifiques, et donc améliorer ces milieux, c'est très compliqué parce que c'est déjà très bien.

Donc tout ce qu'on va détruire, finalement, on aura beaucoup de difficultés à venir le compenser, d'où l'importance d'éviter le plus possible. Et l'évitement, quelque part, c'est aujourd'hui que ça se joue, parce que c'est aujourd'hui qu'on va décider du scénario, c'est aujourd'hui qu'on va décider du tracé, quand je dis aujourd'hui c'est dans la séquence qui va arriver maintenant. Et finalement, si on ne se pose pas ces questions-là tout de suite, quand le projet sera lancé, ça sera difficile de revenir dessus.

Aujourd'hui, c'est une approche qui doit être globale et bien penser que la compensation, ça ne sera pas forcément évident et que donc il faut bien penser à éviter, réduire en premier lieu.

Cédric VITTOZ

Merci, M. TURLA, d'avoir clarifié cette philosophie ERC. Justement, M. HALLART, de Picardie Nature, avec qui vous travaillez régulièrement si j'ai bien compris aussi avec l'OFB [*office français de la biodiversité*], cela permet aussi de rebondir sur cette philosophie, concrètement, sur le terrain, quelles sont les richesses, les enjeux environnementaux que vous voyez, que vous aviez envie de nous signaler ?

Guenael HALLART

Bonjour à tous. J'adhère complètement à cette mise en garde de l'OFB sur l'importance d'avant tout éviter ce qui peut être évité. Je suis aussi membre du CCRPN [*conseil scientifique régional du patrimoine naturel*], dans ce cadre-là je vois passer beaucoup beaucoup de dossiers qui suivent cette logique ERC. Quand on en arrive au C, c'est très compliqué parce que, en fait, compenser une destruction, compenser un impact, ça demande de pouvoir le faire.

Et quand on part d'un bocage de très bonne qualité, ou de zones humides, peut-être encore pire, et qu'on arrive à une route bitumée à 2 x 2 voies, on part du presque meilleur qu'on ait dans la région pour arriver presque au pire qui soit possible. Pour compenser ça, il faudrait presque retrouver quelque chose qui soit d'une qualité zéro, équivalent à une 2 voies pour passer à quelque chose qui soit équivalent à une zone humide bocagère. Clairement, on ne peut pas et donc toute cette problématique de la compensation, il faudrait débitumer autant qu'on bitume, quasiment.

C'est d'autant plus important qu'on est en Thiérache. Quand je vois sur la carte contournement La Capelle, contournement Étréaupont, pour ceux qui connaissent un peu les milieux naturels, on est sur les quasiment plus beaux secteurs de Picardie, en termes de bocage, en termes d'espèces. Je pourrais en citer 10 mais je n'apprendrais pas grand-chose à grand-monde, mais on est sur des secteurs où il y a du triton crêté dans toutes les mares quasiment, on est sur des secteurs où il y a des sites d'hibernation de chauve-souris. Je regardais les différentes variantes du tracé de contournement possible de La Capelle, il y en a au moins 3 sur les 5 qui détruisent des sites d'hibernation de chauve-souris connus.

Donc, en termes de compensation, on sait déjà qu'il y aura des énormes besoins et vraiment, plus il y a d'enjeux, et plus il est important de pouvoir vraiment réduire, et même éviter avant d'imaginer même de pouvoir compenser ça.

Cédric VITTOZ

Merci, M. HALLART. Propos complémentaires je pense de M. DHUIEGE, du parc naturel régional de l'Avesnois, qui dans son rôle de garant de la biodiversité, doit être évidemment associé le plus en amont possible sur ce genre de projet.

Guillaume DHUIEGE

Effectivement. Merci beaucoup de nous donner la parole. Bonjour à toutes et à tous. Merci à la DREAL de nous associer très en amont au projet.

Effectivement, un parc naturel régional c'est un territoire d'exception, classé, reconnu, dans lequel il y a des enjeux écologiques forts et c'est également un projet de territoire construit avec les élus, construit avec les agriculteurs, construit avec les habitants et donc nous avons une connaissance relativement fine du territoire. Et associer un parc naturel régional à la mise en œuvre de ce projet, dans le cadre de cette séquence ERC, cela nous permet aussi de travailler très en amont sur des propositions, travailler très en amont pour réduire ces impacts de ces tracés.

J'ai pris quelques exemples pour illustrer la richesse de la biodiversité sur les deux communes du parc qui seraient traversées, c'est-à-dire Larouillies et la commune d'Étrœungt : Étrœungt, c'est 4 ZNIEFF [zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique] présentes, c'est pratiquement 100 % de la commune dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique. La commune d'Étrœungt, c'est 2 170 hectares, sur les 2 170 hectares, c'est 80 % de la surface dédiés à la prairie. Sur ces 80 % dédiés à la prairie, c'est 417 kilomètres de haies, donc une richesse écologique forte, avec des enjeux, des espèces, Guenaël HALLART nous parlait du triton crêté, des chiroptères [*chauve-souris*], c'est d'autres enjeux liés aux zones humides, liés à des espèces de flore qui sont présentes uniquement sur ce territoire, sur ces territoires de la Thiérache, avec des espèces patrimoniales qu'il est difficile de compenser lorsque l'impact est présent.

Donc, essayer de travailler très très en amont avec les acteurs du terrain, pour effectivement prendre en compte ces enjeux de biodiversité.

Cédric VITTOZ

Merci d'avoir illustré très concrètement les enjeux sur le territoire. Et puis, je trouvais bien de finir cette intervention avec Mme TABARY, de l'association Fanes de carotte, parce que comme vous nous l'aviez indiqué aussi vendredi lors de la réunion d'ouverture, pour vous ce qui est important c'est finalement, ça a déjà été un peu dit aujourd'hui, la vision transverse, on parle d'environnement, on a parlé rapidement aussi d'économie, de social. L'opportunité du projet, son devenir doit être vu, pour vous, avec une grille de lecture la plus transverse possible ?

Sophie TABARY, association Fanes de carotte

J'ai plusieurs casquettes en fait, en tant qu'élue, en tant qu'agricultrice, en tant que membre d'association comme les Fanes de carotte qui vise à développer les circuits courts et l'alimentation de qualité auprès du grand public en Thiérache.

C'est vrai que moi, quand on me dit que les haies c'est un outil de travail, ce n'est pas que ça en fait, c'est aussi notre mission que de travailler à améliorer l'environnement, et pour l'agriculture telle qu'on la connaît en tout cas, c'est la seule porte de sortie face par exemple à de la viande de laboratoire. Il faut bien que les agriculteurs d'aujourd'hui en aient conscience. Et du coup, c'est un petit peu ne pas voir les enjeux à très très long terme que de dire que l'environnement n'est qu'un outil de travail pour nous, c'est beaucoup plus que ça.

Par ailleurs, j'ai une petite pique à faire parce qu'elle est facile et que mon amour de la polémique ne peut que saisir de l'occasion, on a vu une petite photo de vache là, c'était écrit vaches laitières, en réalité j'espère que les Parisiens qui viendront jusque chez nous grâce à 30 minutes de route supplémentaires sauront que les vaches qui étaient là, n'étaient pas des vaches laitières mais des vaches à viande. Voilà, c'était ma petite pique, il fallait que je la fasse.

Par ailleurs, je ne vais pas me cacher du fait que j'ai une exploitation en agriculture biologique. On a participé à un concours d'agroforesterie il y a à peu près 5-6 ans maintenant qu'on a replanté des vergers, et quand on replante du coup, c'est une histoire de compensation crédit carbone, on a des techniciens nationaux du projet qui viennent, et internationaux qui vont aussi en Afrique, aussi en Amérique du Sud, qui sont venus voir ma ferme pour voir comment se passaient les plantations, et la personne m'a dit en fait votre ferme là, c'est la plus patrimoniale que j'ai pu voir, ce qui veut dire qu'en

fait les arbres qui sont présents ici, la quantité d'arbres sur ma ferme, leur ancienneté, ils n'avaient jamais vu ça dans une autre ferme.

Donc, il n'y a pas eu de remembrement là, il faut bien le savoir aussi, les arbres sont vraiment très très anciens. Et c'est vrai que j'ai à cœur, vous connaissez pour certains peut-être mes prises de position sur les haies, sur le bocage et sur les devoirs agricoles qu'on a, mais aussi le respect des citoyens qu'on exige, et leur pouvoir d'achat qu'on veut, on veut bien entretenir les paysages et travailler à l'avenir mais il faut aussi qu'il y ait du circuit court qui fonctionne, moi c'est mon *deal*, c'est comme ça que je vois la Thiérache, et j'avoue que je ne comprends pas, alors que les agriculteurs sont serrés à la gorge économiquement, qu'ils essaient de se débrouiller comme ils peuvent avec des prix de plus en plus bas et qu'effectivement ils veulent gagner 20 minutes avec leur pulvé et qui vont arracher un peu de haies : c'est économique, alors arracher des haies pour des questions politiques, ça m'interroge.

À 32 ans, au vu des problématiques sociétales, environnementales qu'on connaît, franchement ça m'interroge, ça me fait mal au cœur, et je trouve qu'on n'est pas à la hauteur des enjeux du tout. On est peut-être trop vieux en Thiérache, je ne sais pas, en tout cas je suis fâchée. Ça c'est ma vision.

Troisième chose que je voudrais dire aussi : on parle de la 2 x 2 voies comme une façon de désenclaver le territoire. Je concède le fait qu'il faille faire des aménagements sur la RN2, bien sûr, mais il ne faut pas qu'on oublie que la Thiérache si elle est enclavée, c'est d'abord parce qu'il y a vraiment un traumatisme collectif. Quand on a peut-être 6 enfants sur 10 ou sur 11 qui sont maltraités, qui ont des problèmes de famille, qui sont violés, avec des cas d'incestes, on est sur vraiment un pays qui a besoin qu'on l'aide socialement. On a besoin de protection de l'enfance, on a besoin de ce genre de choses qui fait qu'ensuite on arrive à avoir un terreau social des citoyens qui prennent en compte leur territoire.

Moi, quand j'ai des gens qui viennent à la ferme, et on a plein de passage à la ferme parce qu'on accueille plein de gens pour montrer ce qu'on fait, tous les gens qui viennent et qui sont en ville, et qui arrivent en Thiérache, me disent que les paysages sont super beaux mais que les gens font peur. Et les gens font peur, pas parce que la N2 passe mal là où elle passe, mais parce que les gens il y a vraiment un problème qu'il faut traiter là, et qui est bien plus urgent que la 2 x 2 voies.

J'avoue que quand j'ai parlé vendredi à la réunion de lancement, je finis juste avec ça, je suis un peu émue parce que ce n'est pas facile pour moi de discuter autant de toutes ces problématiques qui me tiennent à cœur parce que mon territoire, je l'aime, mais quand j'ai parlé, j'ai senti que les élus étaient très très heurtés par ce que je disais, et par ma façon de voir les choses.

Je comprends qu'ils ont lutté et j'étais là à la réunion de l'hippodrome quand on parlait du lancement du pacte, je comprends qu'ils aient lutté pour qu'il y ait des financements pour la Thiérache, je comprends que ça a été difficile, que les tensions entre la région et l'État étaient présentes, et je ne voudrais pas être celle qui empêche la Thiérache de se développer, par contre je crois vraiment qu'on a d'autres combats à mener pour la Thiérache, et que si la 2 x 2 voies ne se réalise pas, eh bien peut-être qu'il faut faire pression sur l'État pour avoir de l'argent pour nos enfants, pour la protection de l'enfance parce que, à mon avis c'est ça qui fait qu'un territoire retrouve de la fierté, c'est quand ses enfants arrivent à grandir.

Il y a des agriculteurs qui ne sont pas d'accord avec mes propos, je ne pense pas qu'ils aient encore beaucoup d'années d'agriculture à faire, et du coup, j'aimerais bien qu'ils écoutent un peu la nouvelle génération. 50 hectares de la SAFER, ça devrait aller à l'installation d'un jeune, pas à une autoroute, voilà.

Applaudissements.

Cédric VITTOZ

Merci, Mme TABARY et merci à tous les intervenants.

3.5. Questions et échanges avec le public

M. COMPAIN

J'habite à Sorbais, en pleine Thiérache. Ce que je trouve inadmissible, c'est qu'on est un bassin laitier, on produit du lait, on est en AOP Maroilles, moi chez moi je suis en AOP Maroilles, c'est-à-dire que j'ai une exploitation de 150 hectares, j'ai 34 kilomètres de haies. Il y a quelques années, je me suis permis d'arracher 400 mètres, j'ai eu la police qui est venue me trouver. J'ai replanté. Aujourd'hui, on va traverser aussi bien mon exploitation qui est en AOP Maroilles, avec une 2 x 2 voies. Je ne comprends pas. J'ai des vaches quand elles vont voir ça, elles vont faire la gueule c'est le cas de le dire. Quand elles vont voir passer 5 000 camions sur la route, je ne sais pas où on va. Mais Messieurs, je vais quand même vous dire ceci : on va avoir du gaz, on a du courant, on a du macadam pour gagner 20 minutes, mais regardez ce qu'il y aura dans votre assiette à l'avenir. C'est tout ce que j'avais à dire.
Applaudissements.

... le projet, combien il va anéantir d'hectares agricoles ? Et je voudrais parler aussi, à Monsieur aussi là-bas, de la chambre. Vous m'avez dit « je suis du Soissonnais » mais vous savez, une 4 voies à Soissons et une 4 voies en Thiérache, croyez-moi ici on travaille avec du vivant, Monsieur, n'oubliez jamais ça. À Soissons, on prend le gros tracteur, on va faire quelques kilomètres on va faire la terre d'à côté, vous comprenez ce que je veux vous dire, mais ici on vit qu'avec du vivant. Mais, croyez-moi si vous bousillez la Thiérache, ben bravo les politiques.

Cédric VITTOZ

Peut-être une réaction sur les typologies d'agriculture entre Soissons et ici ?

M. COMPAIN

Intervention hors micro.

Marc TEMPLIER, chambre d'agriculture de l'Aisne

Je souscris tout à fait à votre propos et j'ai voulu illustrer de façon tout à fait humoristique le fait que j'étais venu en voiture, que j'avais bien observé le bocage et tous ces trésors, mais je peux vous assurer que la chambre d'agriculture pour l'instant n'est pas... c'est la DREAL qui œuvre pour l'État et ces travaux, et la chambre d'agriculture n'est là, invitée que depuis 3 jours, que pour défendre l'agriculture, avec vous, moi, tous ensemble, et les enjeux d'installation sont prioritaires pour nous. Et évidemment, il ne s'agit pas du tout de sacrifier notre Thiérache, mais elle a besoin aussi de s'ouvrir comme vous l'avez dit. Mais je vous rassure, ma position est très proche de la vôtre.

Sophie TABARY

Je suis contente que vous soyez là parce que j'ai trouvé votre intervention hyper importante sur les mouvements de tracteurs qu'on peut voir sur la N2. Effectivement, on est sur un système d'échanges, on est quand même sur une montée des intrants assez importante en agriculture, avec de la difficulté de se procurer de l'azote et des problématiques sur l'approvisionnement aussi, sur la façon dont il est construit, les créneaux qui sont créés. Le fait qu'en agriculture biologique, on fait beaucoup d'échanges paille-fumier, et effectivement il y a des mouvements de balanciers entre zones d'élevage et zones de qui risquent de s'intensifier. Ça fait partie des enjeux d'autonomie en azote des fermes en France à l'horizon 2030-2035, donc ce n'est pas négligeable, c'est vraiment, ce mouvement de balancier pendulaire obligatoire entre les fermes d'élevage et les fermes de céréales, et c'est aussi la possibilité d'une coopération, d'arrêter d'opposer les agricultures, parce que ça moi je n'aime pas trop.

Marc TEMPLIER

Tout à fait d'accord, et de toutes façons nous n'avons pas, notre génération, inventé l'agriculture, nos pères, nos grands-pères l'ont faite et ces échanges paille-fumier, vous avez utilisé le terme technique mais vous avez bien compris ce que je voulais illustrer, et voilà. On est des agricultures, tous ensemble, et on a besoin de la fibre, du gaz, du canal à grand gabarit, de l'autoroute de l'autre côté, du train, et il va falloir faire fonctionner tout ça au mieux et la mission de la DREAL est là pour ça et cette ouverture à tous les intérêts individuels est garantie par M. GUYOT. Et on va y arriver.

Jean-Paul SIRLANDE

Bonjour. Je suis ex-employé à la DDE. Alors, vendredi j'ai assisté à la grand-messe de La Capelle, j'ai trouvé ça formidable, très bien organisé.

Aujourd'hui, on est un autre pas en avant, où il y a des gens qui viennent exposer ce qu'ils ont vécu, en particulier Monsieur de la chambre d'agriculture, de Chassemy, je pense d'ailleurs même qu'il a été exproprié pour faire des sablières – extraire du sable qui permet de construire, faut pas l'oublier, c'est aussi essentiel –, M. FRANÇOIS qui a été exproprié au nord d'Avesnes et qui, avec le Monsieur de la SAFER, a exprimé comment ça fonctionne.

Moi je trouve que ça a très bien fonctionné, et M. FRANÇOIS a très bien parlé. Ensemble, on peut avancer. C'est le but de ces réunions. Alors, quand j'entends parler de Thiérache, de bocage, au-delà de La Capelle du bocage il n'y en a déjà plus beaucoup, hein, au-delà de Vervins il n'y en a plus du tout. Alors, arracher des haies, on les refait, M. FRANÇOIS a expliqué.

Sophie TABARY

Sortez de la route, justement.

Jean-Paul SIRLANDE

Moi, j'ai participé à la réalisation du contournement de Bavay, on a arraché un peu de haies, et maintenant quand vous prenez ce contournement de Bavay, vous avez l'impression de rouler dans une forêt, parce que la nature a repris ses droits et je pense qu'on capte plus le CO2 maintenant qu'il y a 30 ans. Voilà.

Il y a une chose aussi qu'il faut vous dire en Thiérache : moi j'habite La Capelle et la Thiérache, c'est Fourmies, c'est Hirson, c'est Vervins, c'est Le Nouvion, il n'y a pas que l'agriculture, il y a l'emploi, le chômage des jeunes.

Tout à l'heure, Régis TRICOTEAUX parlait en aparté de l'abattoir du Nouvion. Il s'en va à Saint-Quentin pour quelle raison ? Ben, parce qu'il n'y a pas de route ici. Les porcs, on doit les faire voyager vivants et une fois qu'ils sont abattus, il faut l'autoroute pour les emmener dans les magasins. Ici, on n'a rien. Donc, on n'abat plus au Nouvion, on va perdre 40 emplois.

Quand on parle des 30 minutes de gain, je ne pense pas que ce soit par rapport à moi qui suis retraité pour faire des courses ou me rendre chez ma fille qui habite Tours, mais c'est aussi pour l'industriel qui regarde à venir s'installer en Thiérache. Combien de temps vont mettre les camions pour m'amener de la matière première, combien de temps ils vont mettre pour repartir pour aller livrer mes clients ? Voilà.

Alors, ces réunions faites par la DREAL, je trouve que c'est très constructif. J'ai connu le passé, je peux vous dire déviation d'Étrœungt, comme l'a exprimé Régis, ça a été fait au rabais, comme je l'ai exprimé vendredi, moi je suis plutôt pour le projet 4, voire le projet 5 avec la privatisation : pas de route au rabais, une route au rabais ici, la déviation d'Étrœungt, c'est vrai qu'il y a des carrefours dangereux et puis il y a un passage avec une buse Armco [*marque de buses préfabriquées*], qui est plutôt un passage pour les animaux qu'un pont.

Alors, merci à la DREAL et merci à tous de ce que vous faites, de ce que vous construisez et merci M. FRANÇOIS.

Cédric VITTOZ

Alors peut-être une réaction sur comment on concilie justement, comme le dit Monsieur, les impératifs environnementaux, l'activité économique...

Sophie TABARY

Pour moi, l'attractivité économique, elle est possible quand on habite tout près et qu'on est drainé par des grandes villes, on est quand même très loin de grandes villes et c'est ça qui va poser problème pour attirer toute une population jeune, j'en suis persuadée.

En revanche, par exemple que dit Florence AUBENAS quand elle parle de Thiérache, elle ne parle pas du fait qu'il n'y a pas d'entreprises, elle ne parle pas du fait qu'il y a une route qui est merdique, elle parle du fait qu'il y a des poussettes et des femmes de 15 ans avec des enfants devant un MacDo. Elle parle de ça. C'est ça la tristesse.

C'est ça le chômage, mais le chômage c'est quoi ? c'est des gens qui ne sont pas capables de créer leur emploi, c'est des gens qui ne sont pas capables mais qui n'ont pas les clés pour réussir. C'est des enfants qu'on n'a pas aidés, et qui sont restés au stade d'enfants qui font des enfants à 15 ans, qui sont dans des misères sociales fondamentales et je suis désolée, si on a du mal à avoir des ouvriers en Thiérache ce n'est pas parce qu'il n'y en a pas, c'est parce qu'ils ne sont pas capables de tenir la route, et ça c'est la vérité, c'est un fait certain.

Regardez ce qu'il se passe à Hirson. Vous parlez de l'abattoir du Nouvion, vous voulez qu'on parle de l'abattoir de Valenciennes, pas de problème ? Il y a une route à Valenciennes, l'abattoir de Valenciennes il est près de fermer, c'est pas parce qu'il n'y a pas de route. Il ne faut pas tout confondre non plus et il ne faut pas mentir quand on dit des choses, il faut quand même les vérifier.

Jean-Paul SIRLANDE

Intervention hors micro

Sophie TABARY

Ce n'est pas l'emploi qui empêche les cas sociaux, c'est la non-misère qui empêche les cas sociaux. Qu'il y ait besoin d'emplois, je suis d'accord, mais il y a d'abord besoin d'avoir des employés qui soient capables d'être employés et pas autre chose.

Jean-Paul SIRLANDE

Intervention hors micro

Sophie TABARY

C'est pas la question des universités, c'est une question de structuration des familles, c'est tout ça qui rentre en ligne de compte, c'est tout ça. Vous éduquez les enfants maintenant de 0 à 3 ans en Thiérache, vous avez des ouvriers et des gens qui sont capables de devenir des auto-entrepreneurs à 18 ans, il n'y a aucun problème pour moi.

Mais si on ne s'attaque pas à ce malaise fondamental des Thiérachiens, on n'a rien compris et ce n'est pas une route qui va changer, la route elle viendra peut-être après, mais on n'a pas la ressource humaine pour que la route serve à quelque chose, c'est ça la différence. C'est ça que vous ne comprenez pas et c'est pour ça que je me bats là en ce moment.

Pierre LARQUET

Chacun est là pour s'exprimer, mais on ne va pas s'opposer ici. Donc, l'anticipation c'est quelque chose d'important. Le projet, le roi a dit qu'il veut une 4 voies donc tout le monde se précipite, hein le roi de France a parlé donc on va dire le projet va se faire. De deux maux, il faut choisir le moindre et on est là pour essayer de choisir celui qui va faire moins mal à la Thiérache parce qu'en fait ce projet va la faire souffrir.

Donc, l'anticipation on ne l'a jamais faite au niveau du Gouvernement. Il y a quinze ans, on devait faire le ferroutage à partir de l'est pour aller sur l'Espagne et l'Italie. La SNCF, qu'est-ce qu'on a fait ? on a fait des TGV. Les TGV, comme dit Madame, c'est pas fait pour les pauvres, Caen-Paris ça coûte 36 euros. Donc, qui va prendre le TGV, les députés, les sénateurs, les ministres ? Ils ne payent pas le train, ils s'en fichent, donc on les amène jusque chez eux. Pourquoi pas un TGV à Vervins pour le

député, etc. ? L'anticipation, c'est le maître-mot alors de deux maux il faudra choisir le moindre et je vous demande, en votre âme et conscience, de choisir celui qui va faire le moins mal.

Cédric MONCHICOURT

Bonjour. Je trouve déjà qu'on parle beaucoup des jeunes, de moins de 30 ans, c'est plein de personnes âgées qui parlent des jeunes mais en fait personne n'écoute les jeunes. Il n'y a aucun jeune dans la salle, il faut peut-être se poser les bonnes questions pourquoi ils ne sont pas là aujourd'hui aussi, ça après c'est une autre question.

Moi après, je vais tomber de ma chaise, parce que j'ai entendu dire ce qui s'est passé sur Avesnes ça s'est bien passé. Moi ça me rend fou ce que j'entends aujourd'hui. Parce que déjà, si on parle d'agriculture, en termes de remembrement, le remembrement c'est une catastrophe, le remembrement d'Avesnelles. Parce qu'aujourd'hui, en début d'année, on a une réunion en disant aux propriétaires fonciers, ils doivent payer ce qui n'a pas été fait, parce qu'on a dépensé tout l'argent avec des procédures judiciaires contre des personnes, enfin bref il y a eu des problèmes de partout. Après, il y a déjà des problèmes financiers, déjà je me dis waouh, le remembrement d'Avesnelles il se passe mal, et après si on contrôle les haies qui sont aujourd'hui.

Monsieur qui s'est occupé du remembrement de Bas-Lieu, après je ne sais pas ce qui s'est passé sur Bas-Lieu, mais sur Avesnelles, sur Avesnelles les haies elles ont disparu. Il y a des haies qui ont disparu de partout. Aujourd'hui, on dénonce la situation, je dénonce la situation, moi j'ai moins de 30 ans, j'habite l'Avesnois, je suis attaché à mon territoire, je vois les haies disparaître chaque année, je me dis merde, mais qu'est-ce qui se passe ? On signale qu'on voit que ce sont les haies du remembrement qui ont été arrachées, il y en a qui ont même été arrachées par l'État, la DIR [*direction interdépartementale des routes*], qui est venue arracher des haies avec ses machines agricoles, des haies qui sont passées dans les compensations en plus. Donc, aujourd'hui, j'ai envie de me dire mais on ne se foutrait pas un peu de ma gueule quand j'entends ce discours-là ? Enfin désolé, je suis peut-être un peu vulgaire mais ça me rend fou d'entendre ça. De dire tout se passe bien autour d'Avesnes et on va faire des mesures ERC, waouh, j'entends mesures ERC, éviter, réduire, compenser.

Aujourd'hui, les chauve-souris elles ont été totalement oubliées, il n'y aucune hotte, les essences elles ont mal été choisies, on parle d'essence qui ne sont pas marcescentes, qui n'ont pas de feuilles pendant les périodes d'hiver pour empêcher les chauve-souris de traverser, tout ce qui est passage faune, on a des passages de 1,6 kilomètre sans aucun passage faune, bon on a complètement oublié la nature quoi, il faut le dire, il ne faut pas mentir.

La nature elle a complètement été zappée dans le contournement d'Avesnes et le remembrement est une catastrophe.

Et après, je vais encore parler du troisième point : les agriculteurs. On est propriétaires de plus de 20 hectares de terrains, qu'on loue aujourd'hui à un agriculteur d'Étrœungt. Cet agriculteur va avoir ses terrains coupés en deux par la nouvelle RN2 du contournement d'Avesnes, sur la partie entre Avesnelles et Étrœungt et là où c'est coupé, rien n'a été prévu. Aujourd'hui, il va se retrouver avec une partie, ses 3 hectares, et le reste de ses parcelles de plus de 20 hectares qui vont être coupées en deux et on a rien prévu, zéro boviduc, rien du tout, c'est-à-dire que l'agriculteur aujourd'hui, il n'aura pas de point d'eau, il n'aura pas de passage.

Et aujourd'hui qu'est-ce qui nous reste comme solution ? aller au tribunal ou je ne sais pas quoi parce que là, en fait, on n'a pas été écoutés, personne ne s'est occupé de vraiment savoir ce qu'il se passait et aujourd'hui quand j'entends des promesses, ou même quand j'entends l'OFB [*office français de la biodiversité*] qui dit... je ne sais pas, on a signalé à l'OFB qu'il y avait des arrachages de haies pendant les périodes de nidification et que même ils sont venus reboucher une mare avec des batraciens au mois de juillet sur les premiers travaux du contournement d'Avesnes, qui ont eu lieu au mois de juillet, pour refaire les canalisations d'eau et les passages d'électricité, moi je me dis la nature, elle est complètement oubliée aujourd'hui.

Là il faut vraiment arrêter de se jeter des fleurs en disant que tout se passe bien sur Avesnes, c'est complètement faux. Et même le PNR [*parc naturel régional*] qui est là aujourd'hui, j'ai l'impression qu'il est un peu distributeur de bonne conscience, parce qu'il n'a même pas donné son avis dans l'enquête environnementale. Le PNR qui est soi-disant, je pense pour moi qui devrait être le garant de notre biodiversité, le garant de l'agriculture, le garant de l'environnement, des chauve-souris, de tout ça, enfin

de tous les batraciens, eh bien aujourd'hui il n'a pas donné son avis. Donc moi je suis un peu frustré de me dire, waouh, on ne peut pas prendre le contournement d'Avesnes pour exemple, je suis désolé. Moi j'entends ça, ça me rend fou, je suis désolé.

Cédric VITTOZ

Merci. Peut-être qu'on fasse attention à ne pas focaliser sur le projet, qui n'est pas le projet l'objet de la concertation. J'entends bien que vous ne partagez pas forcément le côté positif du retour d'expérience, ça on l'entend, il faut qu'on veille à ne pas focaliser sur un autre projet, qui est lié, mais voilà.

Ghislain FRANÇOIS, maire de Bas-Lieu, président de l'association foncière d'aménagement foncier de Bas-Lieu

Juste un petit mot : Avesnelles, je n'ai pas vécu, je n'ai pas vécu le remembrement. Moi j'ai parlé de Bas-Lieu, Semousies, Floursies, partiellement Beugnies, partiellement Doulers. Aujourd'hui, tous les agriculteurs de ce territoire-là ont été associés. Il y a 400 propriétaires, ils ont été associés aussi, il n'y a pas eu de souci. Si, il y a eu des réclamations, il y a eu des contestations, il y a eu de tout, le dialogue a été ouvert, les travaux ont été vus, sollicités par les agriculteurs, par les propriétaires, et ils sont en train de se terminer. Moi j'ai Ageci qui suit tous les travaux, c'est un organisme indépendant, qui vérifie la conformité. Voilà, c'est comme ça que ça se passe. Avesnelles, je n'y étais pas, je ne peux pas critiquer.

Intervention hors micro

Non, moi j'intervenais pour parler de mon vécu et aujourd'hui, c'est ce que j'ai dit, attribuez-vous ce remembrement, s'il y a un remembrement, attribuez-vous les travaux. Aujourd'hui, il est trop tard pour vous, il y a eu des enquêtes publiques concernant le remembrement à Avesnelles.

Intervention hors micro

Oui, mais c'est trop tard, concernant les travaux et les aménagements. C'est pour ça qu'aujourd'hui, pour le futur projet, c'est aujourd'hui qu'il faut vous attribuer, ouvrir l'œil, surveiller, interroger, être associés, aujourd'hui.

Cédric MONCHICOURT

Pourquoi est-ce que l'OFB ne contrôle pas ? C'est pas moi, moi je suis simple citoyen, je travaille sur Lille, je fais partie de cette jeunesse dont on parle, cette jeunesse qui est là, qu'on parle d'elle, on parle tout le temps d'elle, moi aussi j'ai vu l'Avesnois changer, je la vois changer.

Et si demain on fait une Avesnois où on a 5 000 camions qui passent par jour, c'est ce qu'on nous prévoit si on fait une 2 x 2 voies, ça fait des poids lourds étrangers qui vont passer en plus par jour. L'Avesnois, il faut qu'elle reste... elle a une plus-value en fait aujourd'hui, et aujourd'hui on est en train de nous dire parce que les jeunes veulent ça. Les jeunes, moi désolé, les jeunes que j'entends aujourd'hui, en ville, ils ne passent plus le permis de conduire, l'essence elle est tellement chère. On est en train de dire à des gens donnez-leur encore plus de voitures, comme ça ils vont encore rouler plus. Mais non on ne peut plus, enfin il faut écouter un peu les jeunes, ce n'est pas des gens qui sont à la retraite, je suis désolé, ce n'est pas pour vous attaquer, il faut laisser la parole aux jeunes. Les jeunes aujourd'hui, je ne suis pas sûr qu'ils soient pour une route, eux ce qu'ils aiment bien c'est moins d'asservissement à la voiture, voilà.

Régis GUYOT, garant de la concertation

Je vais revenir une minute au sujet de vos propos sur le besoin d'écoute. Vous opposez, et on peut le comprendre, les jeunes qui ont leur vie à faire et les plus anciens qui ont vécu autre chose. Et le problème n'est pas celui-là. Le problème est de partager les expériences bonnes et mauvaises. Et de se mettre à travailler ensemble tout de suite. Si les jeunes agriculteurs, et j'ai connu ça dans certaines régions, si les jeunes agriculteurs se regroupent, viennent travailler en groupe, viennent faire des propositions en groupe, cette concertation sera utile.

Intervention hors micro

Attendez. Si chacun repart dans son coin en disant j'ai raison, et les autres ont tort. Vous parlez d'une expérience dont je ne peux pas parler, je ne la connais pas, et je n'aurais pas cette vanité, vous parlez d'une expérience malheureuse. Ce qui serait intéressant, ce serait de voir ce qui fait que l'expérience que vous avez à vivre et à préparer ici, comment cette expérience peut être positive. Il y a des tas de coins de France où on a fait des contournements en région agricole. Il y en a qui ont été réussis, il y en a qui ont été mal réussis. Votre problème aujourd'hui, c'est de faire en sorte que celle-ci soit une expérience réussie, dans un coin qui est extraordinairement beau, c'est vrai, en n'oubliant pas qu'il y a la Thiérache, et puis il y a le nord de Laon et que les problématiques agricoles et environnementales sont, à l'évidence, assez différentes. Il faudra traiter les deux et peut-être de façon différente.

Je voulais simplement faire appel à cette idée du regroupement des contradictions. Elles sont bonnes pour trouver les bonnes solutions, du moment qu'on accepte de traiter les contradictions ensemble, entre les contradicteurs. Et qu'on ne pense pas, et je ne dis pas ça pour vous, qu'on ne pense pas qu'on a les solutions à soi seul. Personne n'a les bonnes solutions à soi seul dans quelque chose d'aussi complexe, je voulais juste dire ça.

Intervention hors micro

D'accord. Eh bien alors, dites aux jeunes de s'engager. De mon point de vue, comme vous l'avez dit d'ailleurs, il n'y en avait pas tout à fait assez aujourd'hui. Or, cette réunion a été voulue, je peux en témoigner parce qu'on en a parlé dans l'organisation, a été voulue à 14 h en se disant qu'évidemment, ce n'était pas à 17 h ou 18 h qu'on allait inviter les éleveurs laitiers. De mon point de vue, à 14 h, on n'en n'a pas assez. À vous de les rameuter peut-être, peut-être que les jeunes rameuteront plus les jeunes que les vieux ne rameuteront efficacement les jeunes.

Cédric VITTOZ

Côté parc naturel ?

Guillaume DHUIEGE

Oui, merci de me donner la parole puisque nous avons été cités 5 fois dans les propos.

Et pour compléter, si je puis me permettre, les propos de M. GUYOT, notre garant, tirons les leçons du passé pour tracer les traits d'avenir, et c'était le sens de nos propos d'introduction de cette table ronde, c'est associons les acteurs du territoire, les acteurs qui ont la connaissance, associons, en tout cas sur son territoire, le parc naturel régional, puisqu'effectivement nous connaissons bien notre territoire.

Et c'est peut-être fruit d'erreurs du passé, le parc naturel régional de l'Avesnois n'a pas été suffisamment associé peut-être sur certaines mesures compensatoires et ce n'est pas nécessairement faute de l'avoir demandé, et donc dressons une perspective d'avenir sur ce projet de tracé de RN2, que ce soit le scénario 1 ou le scénario 5, s'il y a un scénario 5, mais effectivement essayons de prendre en compte l'ensemble des acteurs et le parc naturel régional, pour justement prendre en compte tous ces enjeux et pour dresser effectivement un beau projet pour désenclaver la Thiérache.

Alors, je complète juste mes propos puisque vous l'avez effectivement indiqué tout à l'heure, le parc naturel régional n'a pas de pouvoir de police et le parc naturel régional n'a pas été sollicité officiellement, en tant que personne publique associée, à rendre un avis sur le dossier d'enquête. Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, qui est effectivement animé par le parc, a été sollicité officiellement, mais le syndicat mixte du parc naturel régional de l'Avesnois n'a pas été consulté officiellement pour rendre un avis.

M. FAUCONNIER

J'étais agriculteur. J'habite à [nom manquant] donc j'ai subi le remembrement et le passage de la route, parce qu'aujourd'hui tout est fait depuis 10 ans, nous avons récupéré une nouvelle parcelle en 2011, donc...

Ce qui s'est passé à Avesnelles, c'est qu'au niveau de la SAFER, puisqu'on parlait tout à l'heure de la SAFER, il y a eu trop de surfaces qui ont été retenues, parce qu'en fait ça a duré 10 ans le remembrement avant vraiment de se mettre en place, et il fallait à peu près 33 hectares pour l'emprise et le reste a été redistribué à certains agriculteurs, juste avant qu'on ne termine le remembrement, ce qui a perturbé toute la fin du remembrement.

C'est pour ça qu'il y a des gens qui n'ont pas pu récupérer les terrains qu'ils auraient dû récupérer là où ils auraient dû les avoir. Ça c'est le premier point. Alors les responsables, on citera le conseil départemental ou la SAFER, je ne sais pas qui décide.

Et ensuite, pour les travaux d'aménagement foncier, c'est-à-dire l'AFR, il s'est passé que le maître d'œuvre a complètement délaissé tous les travaux, il était à 150 kilomètres et il n'a absolument pas surveillé les travaux de remembrement, les travaux connexes. Il y a un maire qui les a mis au tribunal, celui d'après il a tout laissé tomber, donc vraisemblablement on ne sait pas comment ça va se finir mais c'est vrai qu'il n'y a pas eu les haies qui auraient dû être replantées, toutes les haies n'ont pas été replantées, il y a des travaux aujourd'hui de routes qui ne sont pas réalisés, je ne sais pas s'ils seront réalisés ou si elles seront mises à la charge des agriculteurs, on n'en sait rien. De toutes façons, c'est un très très mauvais remembrement, je suis désolé.

Interventions hors micro.

Cédric VITTOZ

Merci, Monsieur. Moi il faut absolument que je sois le garant du cadre de cette réunion, je ne peux plus prendre de questions sur le bilan et le procès de l'opération d'Avesnes-sur-Helpe, ma mission est la concertation de l'opération entre Laon et Avesnes. Donc, on a bien entendu, oui, on a bien entendu que les retours d'expérience positifs et négatifs devaient absolument être pris en compte, mais je pense que si on refait toute l'opération du contournement d'Avesnes, à 9 h on est toujours là. Elle est à une phase bien plus avancée, de ce que je comprends du projet, donc pour garantir...

Interventions hors micro

Oui, certes... Je me permets de dire que je pense que le message est passé, vraiment, sincèrement.

Est-ce qu'on a d'autres questions, qui ne concerneraient pas le bilan que vous tirez de l'opération du contournement d'Avesnes-sur-Helpe ? Après je viens vers vous, je prends encore deux questions, je fais attention à l'heure.

Marie MONCHICOURT

Bonjour. J'oublie Avesnes, par contre je m'interroge de savoir pourquoi, là je tiens dans mes mains un stylo vert, c'est écrit RN2 mise à 2 x 2 voies, avec des petites feuilles d'arbre. Moi là, je ne comprends pas parce que les feuilles d'arbre, ça n'a rien à voir avec une route, c'est complètement antinomique. Je ne vois pas pourquoi on affiche des feuilles d'arbre partout, pourquoi il y a un bus RN2 avec des feuilles d'arbre, un bus vert. D'ailleurs quand on est allés à la réunion de La Capelle, le cabinet du préfet de l'Aisne, l'équipe du cabinet du préfet de l'Aisne, qui a rigolé en regardant le bus et qui a dit eh bien dis donc il est bien vert le bus pour une route. Donc même l'État se rend compte de l'aberration de la situation.

Là aussi, sur le stylo c'est écrit mise à 2 x 2 voies, là il y a des scénarios qui sont en 2 x 1, donc j'ai l'impression qu'on est en train de nous influencer sur le choix du scénario, on est en train de nous dire que c'est une mise à 2 x 2 voies alors qu'il y a d'autres possibilités. Je ne comprends pas parce qu'il y a des panneaux d'information sur le bord des routes, il y a des courriers qui ont été envoyés à 50 000 habitants dans plusieurs communes et c'est écrit partout ça, alors qu'il y a des scénarios qui ne prévoient pas forcément cette situation. Je ne comprends pas.

Je voudrais aussi m'adresser au garant de la CNDP [commission nationale du débat public] parce qu'il est sensé surveiller que le débat public se tienne bien et que l'information soit bien diffusée partout. Et donc je voulais savoir, Monsieur, comment vous pouvez dire que l'information est bien diffusée si les

jeunes, si tout le monde a l'impression que le projet est déjà choisi, que le scénario est déjà choisi parce que mise à 2 x 2 voies, ça exclut totalement certains scénarios. Et les couleurs vertes, d'ailleurs sur tous les diaporamas c'est du vert partout, enfin là on ne comprend pas. Je trouve que c'est vraiment antinomique les feuilles d'arbre, je ne vois pas le rapport. C'est du *greenwashing* comme on voit maintenant un peu partout. Je trouve que ça ne participe pas à la démocratie collaborative, enfin je trouve que c'est contraire à tous les principes.

Applaudissements.

Régis GUYOT

Je vous entends bien mais je voudrais qu'il n'y ait pas de méprise sur l'exercice. Rien, aujourd'hui, n'est écrit puisque même, il est écrit...

Intervention hors micro

... écoutez-moi, prenez la peine de m'écouter, j'ai pris la peine de vous écouter. Si on s'écoute et qu'ensuite on parle, on est toujours mieux et on se comprend toujours mieux.

Il est bien écrit dans le projet, et c'est d'ailleurs la réglementation que la CNDP entend bien faire appliquer parce que c'est la loi, que la concertation publique préalable peut d'une part déboucher sur l'idée qu'il ne faut pas mener à bien un projet, pour telle ou telle raison bien élucidée, et d'autre part que les scénarios qui sont indiqués, à titre de réflexion, ne sont pas forcément les scénarios d'arrivée. Je peux vous dire que dans une concertation précédente dans l'Est, la solution qui a finalement été retenue, par une espèce de consensus qui s'est dégagé petit à petit, ne faisait pas partie des scénarios présentés. Et moi, je veillerais à ça avec mon collègue.

Maintenant, avant de se décider, il faut s'expliquer. Alors, vous faites allusion à ces stylos verts et à la peinture qui a été mise sur une camionnette, un bus, donc je vais en profiter pour vous expliquer la vocation, parce qu'elle est profondément démocratique.

Que le vert ait été choisi, c'est une façon de dire qu'on veut allier le développement et le respect de la planète qui nous a été confiée. Ça ne veut pas dire autre chose. Alors, vous le recevez mal parce que vous l'interprétez d'une certaine façon, j'en prends note, j'en prends bonne note, et puis voilà. Mais je crois que, avant de rejeter quelque chose, il faut avoir pris le temps de l'approfondir. Ce qui est à faire en Thiérache est complexe, c'est éminemment complexe, sur le plan de l'association entre l'agriculture, le développement, l'agriculture fait partie du développement économique cela va de soi, cela me fait même rire quand on les oppose, et puis le développement socio-économique des personnes.

Et c'est ça qu'on a à allier. J'entends bien que certains disent vous allez casser le Thiérache. J'entends d'autres qui disent mais attendez, si on n'a pas une route qui est suffisamment moderne et adaptée, aucune entreprise ne viendra et, comme le disait un interlocuteur vendredi dernier, mes petits-enfants auraient bien voulu travailler au pays et ils sont partis à 100-120 kilomètres parce qu'ils n'ont pas trouvé ici.

Vous voyez bien que les exigences des uns et des autres sont toutes légitimes, mais elles ne peuvent pas être exclusives. Et le vrai travail qui est à faire ici, c'est encore une fois de rassembler les contradictions et de voir quelle est la ligne de crête. Ce n'est pas par hasard que j'employais le terme de ligne de crête parce que, à fortiori pour la Thiérache, c'est bien une ligne de crête qu'il faut trouver. Mais, trouvez-la ensemble, trouvez-la ensemble.

Je suis d'accord, il n'y a pas assez de jeunes, mais est-ce que vraiment, il ne pouvait pas en venir plus aujourd'hui ? On n'avait pas mis ça à 17 ou 18h au moment de la traite, évidemment. Mais il aurait pu y en avoir plus. Vous avez pris la peine de venir, Monsieur, ou Madame. C'est dommage que vous n'ayez pas pu attirer plus de jeunes aujourd'hui. Mais il reste encore beaucoup de temps pour s'exprimer, vous pouvez vous exprimer sur le site internet, vous pouvez vous exprimer dans les réunions. S'il apparaît nécessaire de faire d'autres réunions sur ce thème agricole qui, à l'évidence, est assez primordial, eh bien j'entendrai et je poserai la question au maître d'ouvrage et je lui demanderai éventuellement d'en faire. Mais il faut que ça serve à ce que chacun vienne travailler avec l'autre, à fortiori s'il n'a pas tout à fait le même avis que lui ou même s'il a un avis contraire.

J'entends Madame, des Fanes de carotte, qui est passionnée, qui a son territoire au fin fond du cœur. Cela l'amène quelquefois à avoir des positions très exclusives, mais il y en a qui peuvent avoir des

positions tout aussi amoureuses de leur territoire et qui peuvent se dire qu'il y a peut-être moyen de trouver le chemin, mais ensemble.

Voilà ce que je voulais dire étant donné ce que j'ai entendu. Je trouve cela très riche en même temps. Mais ça n'est pas parce que quelque chose n'a pas marché dans des circonstances particulières qu'il faut jeter le bébé avec l'eau du bain. Il faut se retrousser les manches ensemble et chercher ce qui est le mieux pour ce beau pays de Thiérache.

Guenael HALLART

Je voulais juste, en fait quand j'ai entendu parler du projet, quand j'ai vu la première communication sur le projet, j'ai eu exactement la même première réaction, j'ai dit mais pourquoi des feuilles.

Alors, j'ai beau être très ouvert et ne pas voir que d'un mauvais œil ce projet, loin de là, j'ai trouvé quand même assez malhonnête, c'est le mot que je vais mettre sur la chose, d'utiliser deux feuilles et des petits points bleus autour comme logo pour une création de route. Pour le coup le mot *greenwashing*, j'ai trouvé que c'était un peu malheureusement ça.

Ce que je voudrais qu'on retienne juste de ce que je viens de dire, c'est quelle que soit l'option choisie, à partir du moment où on aménage, où on rajoute du bitume, on va forcément perdre du vert. D'ailleurs le tableau de tout à l'heure le rendait très bien compte, quand on regarde impact sur la biodiversité, orange, orange, rouge, orange, rouge, rouge. Parce que forcément, c'est plus ou moins négatif, on va pouvoir compenser des petites choses, etc., mais on reste sur une bitumation et donc je trouve qu'effectivement, avoir choisi des feuilles vertes, ça a été ma première même réaction, pourquoi des feuilles vertes. Alors que, qu'on soit contre ou qu'on soit pour, ça reste un projet de bitumation, donc ça interpelle moi je trouve.

Sophie TABARY

Sur les jeunes, là vous parlez à des jeunes qui ne sont pas des agriculteurs, mais qui sont des jeunes. C'est vrai qu'il n'y a pas énormément de jeunes présents, et même des très jeunes.

Je ne sais pas, est-ce que vous en avez parlé dans les collèges, dans les lycées, est-ce qu'il faut forcément être majeurs pour donner son avis sur cette route ? Est-ce que les jeunes sont au courant, est-ce qu'ils ont aussi leur voix au chapitre ? C'est intéressant de le voir.

C'est vrai que dans les réunions, malheureusement, on est certes une région vieillissante, mais si on veut parler à des jeunes, peut-être on a aussi besoin de leur avis et moi je ne peux qu'être désespérée du fait que quand il y a des jeunes de 30 ans qui reviennent, au bout d'un moment ils s'en vont et ça c'est un fait. Et nous on l'expérimente au quotidien, dans notre vie, de faire des rencontres de passage parce que les gens ne restent pas.

Régis GUYOT

Tous les foyers ont dû recevoir, sauf là où la Poste a fauté mais ça va être corrigé, ont dû recevoir ce dossier avec toute l'indication, dans cette petite note de synthèse de 8 pages, toutes les indications sur la nature, les heures et les lieux où se déroulent des réunions au titre de cette concertation publique. J'imagine que les parents et les enfants se parlent, on peut considérer ça comme normal, non ?

Sophie TABARY

Il faut espérer, ce n'est pas tout le temps le cas mais il faut espérer.

Régis GUYOT

Vous êtes quand même quelques jeunes actifs aujourd'hui ici, n'hésitez pas à aller porter la bonne parole. Demandez des dossiers complémentaires.

Il y a Facebook, il y a internet, il y a ces réponses qu'on peut faire sur ses choix, ses préférences, ses problématiques, que vous pouvez envoyer avec la lettre T, il y a ce bus – qui a malheureusement reçu une couleur qui ne plaît pas –, il y a ce bus qui a été conçu, je peux vous le dire parce qu'on en a

longuement parlé, et j'estimais que c'était indispensable, pour pouvoir aller un peu partout. Je connais trop les réunions institutionnelles où il y a éventuellement que les élus, les syndicats, les partis politiques, éventuellement les associations les plus politiques, on connaît ça par cœur, moi j'ai vécu ça toute ma vie, mais ce qui est recherché, c'est d'aller voir tous ceux qui peuvent y avoir intérêt.

Donc ce bus, il va se promener dans des sorties d'école, il va se promener vers des maisons de retraite, si on laisse entrer les personnes pour raisons sanitaires puisqu'on a essuyé un refus pour quelque chose qui était prévu en fin de semaine, l'idée c'est d'aller partout. Si vous avez des idées d'endroits où vous avez le sentiment que le bus ou des réunions ne vont pas aller et où il est indispensable d'aller, de grâce dites-le nous. S'il faut rajouter des choses, s'il faut trouver une modalité encore plus fine d'invitation des citoyens, on le fera.

Sophie TABARY

À mon avis, je ne sais pas, je demande à voir le nombre de gens qui... si vous ne sortez pas du bus, si vous n'allez pas avec vos papiers voir les gens, leur poser des questions, je me demande...

Régis GUYOT

Il n'est pas question, moi je vais y être, mon collègue va y être...

Sophie TABARY

Vous allez sortir du bus ? non, mais c'est très bien, je pense qu'il faut sortir du bus pour que ce soit efficace.

Régis GUYOT

Mais il n'est pas question de rester dans le bus.

Sophie TABARY

Parce que vous vous rendez compte de l'immobilité des gens, elle est d'abord dans leur tête et du coup, allez les voir, je vous le conseille, parce que, pour connaître des structures qui font des cheminements en Thiérache et qui essaient d'aller voir les gens, il y a beau avoir l'offre, la demande ne suit pas. L'immobilité, elle est d'abord dans les têtes.

Régis GUYOT

Mais il n'est pas question de rester dans le bus. Le bus il est fait pour avoir des rendez-vous avec différents groupes de concitoyens et précisément pour pouvoir atteindre, par exemple sur des marchés, sur des places publiques, devant des mairies, devant des maisons de retraite, devant des établissements d'enseignement, pour avoir des conversations avec des gens qui ne viendront pas forcément aux réunions, pour telle ou telle raison, peu importe.

Moi, mon obsession de garant, c'est que tout le monde puisse s'exprimer et que ceux qui ne viennent pas, on arrive à aller les chercher, avec le plus de diversité possible. C'est ça, l'exercice de démocratie locale. Donc, si vous avez des suggestions à faire sur des endroits où on n'aurait pas songé à aller, dites-le nous. Si vous avez des agriculteurs qui veulent bien se grouper pour des réunions supplémentaires, tant mieux. Je peux vous dire que le maître d'ouvrage, il mouille sa chemise. Et nous, les garants, on est décidés à mouiller notre chemise autant qu'il faudra pour qu'il y ait un débat démocratique clair, or la démocratie elle part d'abord du vécu de terrain et du travail commun sur les problèmes communs de la vie. Ensuite, elle remonte. Elle ne descend pas la démocratie, elle remonte.

Sophie TABARY

Pour avoir expérimenté la CNDP et trouvé que le travail était excellent sur d'autres thématiques comme la PAC [*politique agricole commune*], Chantal JOUANNO [*présidente de la CNDP*] a fait un travail

magnifique, vous avez peut-être parlé de ça tout à l'heure, mais je trouve qu'elle a été vraiment pertinente, donc il n'y a pas de problème, je sais quelle valeur ça a, mais c'est encore un débat éloigné, je suis désolée, ma vision est très transversale parfois. Mais la démocratie elle s'apprend et ça met du temps à s'apprendre une démocratie, ça demande de monter en compétences, ça demande de s'intéresser aux sujets, ça demande d'avoir suffisamment d'éclaircissements, c'est très long de devenir un bon citoyen, très très long et très difficile.

Régis GUYOT

Mais justement, il faut le faire tous les jours.

Stéphane DOYET

Bonjour. Je suis éleveur laitier à Étréaupont. Je voudrais un peu savoir l'emprise foncière sur toute la longueur, les 74 kilomètres, si ça a été un peu calculé quand même. J'ai du mal à croire qu'on arrive à compenser tout ça.

Après, à Étréaupont on est quand même dans une vallée inondable, on ne voit pas ça d'un bel œil une route, ça va encore faire de l'eau qui va arriver en plus dans la vallée, la route, il va falloir la relever par rapport au niveau du sol, ou faire un pont je ne sais pas ce qui est prévu. Et après, on a un peu de mal à comprendre quand même tout ça, parce que nous sur notre exploitation maintenant on fait des diagnostics carbone, donc on nous dit il faudrait replanter pour être bons, il faudrait replanter des haies, il faudrait remettre des terres en prairie et à côté de ça, on va nous mettre du macadam juste derrière la ferme, on ne sait pas où mais bon, donc on un peu tout ça. Je voudrais avoir des réponses.

Paul VERON

Bonjour. Je suis de Clairfontaine, je suis ancien maire et ancien président d'interco. Alors, je n'ai pas de question mais je voudrais rectifier ce qui a été dit tout à l'heure.

Si nous sommes là aujourd'hui, c'est la volonté de tous les élus de la Sambre, de l'Avesnois et de la Thiérache et je vous assure qu'en 2018 quand on a rencontré le président de la République, tous les élus de droite comme de gauche, à l'unanimité, et je vous assure que si MACRON, tout à l'heure on a parlé du roi, le président de la République il a signé les dix dernières minutes parce qu'il y a eu la volonté de tous les élus, je viens de le dire, plus le président de la région, etc. et du département. Et c'est une volonté de vouloir cette nationale 2 aménagée.

Mais il n'y a pas que ça dans le projet, parce que j'ai entendu tout à l'heure il y a des problèmes sociaux, etc. Vous avez l'ensemble du pacte pour la Sambre-Avesnois-Thiérache où il y a beaucoup de volets, il y a un volet social, il y a un volet économique, un volet écologique. Donc je vous invite à aller voir ce qu'il y a dans tous ces volets. Donc on a réussi, quand tous les élus se réunissent – moi je ne suis plus élu, j'ai arrêté mes fonctions en 2020 –, mais quand tous les élus se réunissent et qu'on parle d'une même voix, pour une fois on a obtenu, pour l'ensemble du territoire, des sommes qui ne sont pas négligeables, je vous invite à aller voir sur les sites, et on s'est tous battus pour essayer d'obtenir quelque chose pour cette région, parce que moi ça fait 45 ans que je suis en Thiérache, ça fait 45 ans qu'on nous parle de l'aménagement de la RN2.

Je peux vous dire quand même, je viens d'une autre région, je comprends, je comprends c'est très compliqué, ça a été dit tout à l'heure, c'est d'une complexité extraordinaire puisqu'il faut concilier notre Thiérache et il faut concilier le développement économique, touristique, etc. de nos territoires. On a investi, nous les élus, sur des zones économiques, on met beaucoup d'argent actuellement sur le réaménagement du patrimoine, tout ça c'est pour essayer de développer demain notre territoire au niveau économique, au niveau touristique, etc. Et en même temps, quand on est élu, mettez-vous à notre place, qu'est-ce qu'on entend comme critiques négatives pour arriver sur nos territoires. Je peux vous dire, je me suis occupé un peu à un moment donné de l'hippodrome de La Capelle, qui est un hippodrome international : combien d'entraîneurs venaient à La Capelle en me disant on aime bien votre hippodrome, mais alors pour venir chez vous, il faut avoir envie d'y venir. Quand on est élu et qu'on entend ça, qu'est-ce qu'on fait ?

J'ai bien compris et je suis tout à fait d'accord, enfin on est tous d'accord là-dessus, que la N2 en 2 x 2 voies, il faut faire très attention à comment on va le faire, il faut privilégier, il faut absolument concilier l'identité de notre Thiérache mais on ne peut pas non plus, comment dirais-je, moi je suis désolé, je l'ai dit une fois au préfet : je ne sais pas si vous vous rappelez de l'état de la nationale 2 quand vous sortiez d'Avesnes et que vous alliez sur Maubeuge à une époque, je trouvais que pour une nationale c'était honteux pour un territoire, et que c'était un manque de respect pour les habitants de ne pas aménager cette route. Ça c'est un avis personnel. Et si vous vous promenez en France dans d'autres régions rurales qui sont des fois plus en difficulté que les nôtres, les réseaux routiers sont souvent en meilleur état. Donc, je pense que la qualité d'une route, c'est aussi l'image de marque d'une région, je me permets de vous le dire. Après, j'entends bien qu'il faut absolument que ce soit un projet qui soit concerté, mais je pense que là il y a quand même beaucoup de réunions qui sont prévues. On peut regretter qu'il n'y ait peut-être pas plus de gens, mais il y a quand des moyens avec internet, etc. pour donner son avis.

Voilà, c'est tout ce que je voulais dire, mais je voulais insister sur le fait que ce n'est pas le président de la République qui a voulu ce projet, ce sont tous les élus du territoire, tous ensemble, parce que j'ai cru comprendre que c'était la volonté du roi, non ce n'était pas du tout le cas. Et d'ailleurs, il a fallu vraiment vraiment le forcer pour qu'il signe, je vous le confirme.

Sophie TABARY

À revers, quand on parle de la route, de l'ancienne nationale justement entre Avesnes et Maubeuge, son état ne s'est pas amélioré et il y avait une question au tout début du débat sur qu'advient-il de la nationale 2 si elle est réservée aux véhicules lents et aux autochtones, et je crois qu'on n'a pas répondu et c'est vrai que moi ça m'intéresse assez fort, parce que cette route est vraiment dégradée et on peut le voir. Et qui va pouvoir entretenir, est-ce que c'est le département ? Est-ce que c'est le département qui entretiendra cette route quoi qu'il en coûte ? C'est une question.

Nicolas LENOIR

C'est vrai qu'on avait eu la question vendredi, cela a été exprimé tout à l'heure, on n'y a peut-être pas complètement re-répondu et d'ailleurs c'était très bien répondu vendredi puisque c'était un acteur concerné qui a répondu, en l'occurrence le département et une commune ou une intercommunalité puisque, en effet, une fois qu'une route est remplacée par un nouveau tracé, l'ancienne route a vocation à ensuite être exploitée ensuite par les autres qui ont la compétence routière de niveau plus territorial, à savoir soit le département, si la route est considérée comme devenant départementale, soit la commune ou l'intercommunalité si elle a la compétence qui correspond à l'entretien de la voirie routière.

M. BENOIS

Je suis agriculteur à Étrœungt. J'ai deux questions quand même : il y a 6 scénarios possibles, il y a 70 kilomètres à aménager, est-ce qu'il n'y a pas possibilité d'avoir plusieurs scénarios sur les 70 kilomètres ? Ça c'est une question. Pour moi, il faut sérieusement l'améliorer. En tant qu'agriculteur, je roule beaucoup, il y en a beaucoup qui le savent, je me suis déjà fait arrêter sur Guise, sur Bas-Lieu, sur Étrœungt par la gendarmerie parce que vous avez du monde qui vous suit, on vous demande de vous mettre sur le côté. Quand vous vous mettez sur le côté, les premiers qui vous suivent vous remercient, vous ne savez plus redécoller. C'est comme ça qu'on est en tracteur. Or aujourd'hui, il y a une nécessité quand même d'améliorer les routes, je le vois comme ça.

Cédric VITTOZ

Sur la première question, est-ce que le « cocktail » de scénarios est possible ?

Nicolas LENOIR

L'idée c'est déjà d'avoir la concertation, le débat, l'échange, on le voit bien la comparaison des scénarios par rapport à ce qu'ils ont comme effets, favorables, défavorables. On souhaite quand même qu'il y ait cet échange, cette concertation, pour définir le meilleur chemin, le scénario le plus équilibré.

Après, on peut éventuellement se dire que des scénarios pourraient être mixés, M. GUYOT l'a un peu suggéré tout à l'heure en disant on est aussi là pour améliorer les scénarios qui sont pour l'instant proposés, donc ça revient un peu à ça, sans perdre de vue non plus que l'idée c'est d'aménager un itinéraire de manière homogène parce que sinon les objectifs et les réponses aux enjeux qu'ils vont apporter, ils vont tomber d'eux-mêmes si on commence à complètement séquencer, je dis n'importe quoi volontairement, tous les 5 kilomètres le type de scénario, évidemment ce ne serait pas ça, mais on voit bien qu'on va faire tomber les grands avantages que chaque scénario comporte.

J'ai un peu une réponse intermédiaire mais on pourrait peut-être, à l'extrême, imaginer d'avoir des grandes sections à l'intérieur de l'ensemble de cet itinéraire de manière homogène, mais de manière très raisonnée. Je ne sais même pas si dire 2 serait déjà une limite. Bon, c'est une réponse qui n'est pas définitive, pour qu'on retienne bien l'état d'esprit que l'objectif, c'est quand même d'avoir un scénario homogène dans ses caractéristiques, tout en étant ouvert à l'adaptation des scénarios, comme M. GUYOT l'a suggéré tout à l'heure.

Cédric VITTOZ

Il y avait aussi le sujet de y voit-on clair déjà à priori sur des impacts fonciers, qui rejoint un certain nombre de questions ?

Nicolas LENOIR

En termes quantitatif, pour répondre précisément et clairement à la question, c'est évident que c'est trop tôt puisque le scénario choisi, on l'a bien vu, a une conséquence importante en termes de besoins fonciers. Je ne vais pas refaire ce qu'on a présenté tout à l'heure, le nombre de voies sur l'ensemble de l'itinéraire et surtout aussi la réalisation ou pas d'itinéraires de substitution.

Ce qui me permet d'ailleurs de répondre à une question qu'on a peut-être oubliée aussi tout à l'heure, qui est pourquoi c'est en rouge sur le scénario 1 pour la consommation foncière, ou le scénario 2 d'ailleurs peut-être, eh bien parce que quand on fait des itinéraires de substitution, en effet on consomme du foncier et que du coup, même si c'est de la 2 x 1 voie, eh bien il y a ces itinéraires qui en consomment, donc il est plutôt estimé en rouge.

Donc après, en ordre de grandeur aujourd'hui, c'est assez facile de faire des ratios en considérant une largeur de plateforme routière et un linéaire. L'approche pourrait amener à une fourchette, compte tenu des scénarios, qui va de 70 à 120-130 hectares, la fourchette est large, mais concernant uniquement la plateforme routière. Tant qu'on n'a pas étudié des tracés, la topographie du terrain rencontré, on ne sait pas prendre la proportion de est-ce qu'on va être en déblai, en remblai et donc estimer précisément cette consommation foncière. On peut retenir un ordre de grandeur comme ça, mais avec les limites de ce qu'il y a derrière le chiffre, il ne faut pas le prendre au pied de la lettre. Sinon on peut avoir une idée faussée, puisqu'on ne connaît pas le scénario, et on ne connaît pas non plus ses caractéristiques techniques liées à la topographie, qui nécessiteront plus ou moins en largeur des emprises grandes ou pas.

Virginie MAIREY-POTIER

Je peux représenter notre logo : en fait notre logo, il est vert parce que justement il représente le territoire, peut-être un peu naïvement, mais c'était l'idée que ça représentait le territoire, sa richesse, sa sensibilité écologique, la place prépondérante de l'activité agricole, notre route elle n'est pas verte, elle est blanche, elle est au milieu et l'idée c'était bien de concilier ces enjeux qui sont quand même fondamentaux.

Vous êtes le premier atelier thématique qu'on aborde, c'est sur ces sujets-là, ce n'est pas pour rien et puis les nervures parce que notre souhait, et probablement le vôtre, mais enfin c'est à vous de nous le

dire, c'était bien d'irriguer le territoire. Ça n'allait pas au-delà, cela n'avait pas d'autre ambition que d'illustrer à la fois le territoire tel qu'on le lit, nous, et notre souhait de faire un aménagement le plus respectueux possible.

4. Conclusion

Régis GUYOT

Je voudrais juste adresser une prière à l'ensemble des personnes, des concitoyens qui sont là, pour qu'ils répandent aussi la nouvelle qu'il y a du travail à faire ensemble. Pas de question qui reste enfermée dans quelqu'un. Si quelqu'un a une question à laquelle il n'a pas été répondu, qu'il n'hésite pas à utiliser le site internet, c'est quand même très simple d'y mettre un message.

Deuxièmement, il est évident que l'activité agricole est totalement primordiale dans ce département, et le long de cette route à fortiori, selon des formes sans doute un peu différentes entre le sud et le nord du département. Donc, je supplie les agriculteurs de se prendre ensemble en main, collectivement, pour venir travailler là-dessus. C'est maintenant qu'il faut le faire. C'est maintenant, ce n'est pas dans deux ou trois ans, quand on sera à l'enquête d'utilité publique, ça sera trop tard.

L'idée de cette législation sur la participation du public aux décisions qui le concerne en matière d'environnement, elle est précisément faite pour que les discussions se nouent très en amont.

Évidemment, à ce stade vous n'avez pas encore les fuseaux, les fuseaux de contournement. On vous en a donné dans les documents de la DREAL des images, mais ce ne sont que des images. C'est à partir du parti qui va petit à petit sourdre de cette concertation publique qu'ensuite le travail sur la détermination des fuseaux va pouvoir se faire. Et donc, à ce moment-là évidemment, il y a beaucoup plus de questions auxquelles il pourra être répondu sur un plan très précis, voire individuel.

Mais c'est vraiment maintenant que vous devez vous prononcer ensemble sur le parti d'aménagement que vous voulez pour cette route. Honnêtement entre le scénario zéro et le scénario « 5 », en éliminant l'autoroute pure et simple parce qu'il n'y aurait aucun membre du secteur privé qui le prendrait, il estimerait que la densité n'est pas suffisante pour qu'il gagne sa vie, il y a quand même toute une gamme de scénarios, d'alternatives, qui peuvent elles-mêmes être partiellement nuancées, revues, vraiment vous pouvez avec ça faire de cette concertation votre affaire à vous.

Et je reconnais bien volontiers ce qui a été dit tout à l'heure, à savoir que les élus ont voulu farouchement obtenir de quoi faire cette route, parce que depuis 40 ou 50 ans, ils désespéraient d'y arriver. Maintenant que c'est parti, s'ils ont le sentiment que ça n'intéresse plus personne, alors ils vont désespérer et se dire qu'ils n'ont rien compris à rien. Or, ils ont quand même tous, chacun à sa façon, de l'expérience, de la même façon que quand on oppose les jeunes aux vieux, on se trompe. Les jeunes ont des tas d'idées, ça va être leur monde, mais permettez aux vieux, j'en suis un, permettez aux vieux de vous dire qu'ils ont quand même accumulé un petit peu d'expérience, ils ont forcément fait des erreurs et ils essaient, chaque fois qu'ils ont fait une erreur, de ne pas refaire la même.

Et la bonne vérité sur cette affaire, elle viendra de la confrontation entre vous, tous les âges, je ne dis pas les jeunes par rapport aux vieux, enfin j'ai des enfants et des petits-enfants, quand on oppose irréductiblement les jeunes aux vieux, je me dis qu'on a toutes les raisons de se tromper...

Intervention hors micro

Vous qui êtes là, prenez les choses en main.

Cédric VITTOZ

Les prochaines étapes, le prochain rendez-vous, pour les réunions publiques c'est à Laon, le 25 janvier, et puis après on aura, pour mémoire, La Capelle 4 février, Grandlup-et-Fay le 15 février, Marle le 24 février et la réunion de clôture à Vervins le 10 mars. Merci à tous pour ce moment intense.

Régis GUYOT

La dernière réunion ne sera pas une réunion de clôture, ce sera une réunion de croisement de tout ce qui s'est dit, pour mettre tout ça en commun et se dire au fond, est-ce qu'on a un consensus qui se dégage sur une préférence, sur des limites, sur des lignes rouges, pour livrer ça au maître d'ouvrage.

Cédric VITTOZ

Merci pour la précision, bonne fin de journée à tous.