

# 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 l'atelier « Enjeux et fuseaux  
de passage du contournement de Froidmont-Cohartille »  
Grandlup-et-Fay – 15 février 2022 à 18h

Réunion en présentiel - Affluence : 86 participants

## Intervenants :

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

- Régis GUYOT
- Jean Raymond WATTIEZ

### 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
- Suzanne ROBACZYNSKI, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage de la DREAL Hauts-de-France
- Anne-Sophie MARÉCHAL, chef de projet, responsable d'Unité mobilités et déplacements, Iris Conseil

### Animateur :

- Nicolas CAMOUS, Algoé

## Déroulement (environ 2 h 30) :

- Introduction (13')
- Présentation des fondamentaux du projet, des principaux enjeux et des fuseaux de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille (13')
- Séance de travail (ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à Froidmont-Cohartille et restitution (1h05)
- Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public (1h)
- Conclusion (5')

## Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1 Mot d'accueil de Christian VUILLIOT, maire de Grandlup-et-Fay	3
1.2. Introduction de Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation	3
<b>2. Présentation des fondamentaux du projet, des principaux enjeux et des fuseaux de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille</b>	<b>3</b>
<b>3. Séance de travail (ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à Froidmont-Cohartille et restitution</b>	<b>4</b>
3.1. Ateliers	4
3.2. Restitution	4
3.3. Photographies des cartes annotées avec le public	8
<b>4. Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public</b>	<b>13</b>
4.1. Présentation des scénarios par la DREAL Hauts-de-France	13
4.2. Échanges avec le public	13
4.3. Présentation des critères pour éclairer le choix d'un scénario par la DREAL Hauts-de-France	14
4.4. Échanges avec le public	14
<b>5. Conclusion</b>	<b>23</b>



*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

### 1.1. Mot d'accueil de Christian VUILLIOT, maire de Grandlup-et-Fay

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis ravi de vous accueillir dans la commune de Grandlup. Nous avons mis à disposition la salle des fêtes qui se prêtait pour une réunion de ce genre. Là, c'est une réunion de travail pour le contournement de Froidmont et de Cohartille, c'est sûr Grandlup n'est pas concerné normalement, on est limite par rapport au contournement, mais pour aider Froidmont qui n'a pas de grande salle des fêtes, nous avons mis à disposition celle de Grandlup.

Durant la réunion, nous avons quelques personnalités qui sont là : Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne, Christophe COULON qui représente la région, deuxième vice-président attaché aux territoires, après je sais que dans ces travaux-là la chambre d'agriculture a un rôle important, donc ils sont présents, vous pourrez les voir, Carole RIBEIRO, notre présidente de la communauté de communes, bienvenue à Carole, et François NUYTTEEN, le maire de Froidmont et Cohartille.

Je vous souhaite de passer une bonne réunion, constructive.

### 1.2. Introduction de Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

*Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement*

## 2. Présentation des fondamentaux du projet, des principaux enjeux et des fuseaux de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille

*Cf. diaporama*

### 3. Séance de travail (ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à Froidmont-Cohartille et restitution

#### 3.1. Ateliers

*En 5 groupes autour des cartes des enjeux à Froidmont-Cohartille*



#### 3.2. Restitution

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

Nous on est carrément partis sur un tracé parce qu'effectivement, il y avait un consensus général pour un tracé Est long, pour limiter au maximum les nuisances, ce qui correspond à la flèche grise. Consensus général parmi les personnes qui étaient présentes, par rapport notamment aux vents dominants, aux contraintes zones humides de divers cours d'eau qu'on a sur la partie ouest, le tracé Est avait la préférence de tous.

On a pu récupérer aussi des informations intéressantes sur la zone humide et boisée, notamment sur la partie est, sur des continuités hydrauliques notamment à préserver dans le cadre d'une construction routière.

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

Est-ce que, pour les gens qui ont participé à ce groupe, vous voulez rajouter des choses par rapport à ce que Stéphane DEHART vient de dire, pour compléter. Il a bien résumé vos différents échanges ? Donc pas de remarques particulières sur ce groupe-là, bonne synthèse, fidèle ?... C'est parfait.

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

En résumé, on arrive à une conclusion assez proche. C'est-à-dire que parmi les points d'attention qui ont été partagés, il y a eu un accent assez fort mis sur les zones inondables et en effet la rivière de la Serre, de la Souche, et au risque d'ailleurs avec une route d'accentuer la notion de barrage, même si effectivement dans la conception d'un projet routier, on assure la continuité et la transparence hydraulique. Mais voilà, cette préoccupation liée à toute cette zone humide vis-à-vis de Cohartille, donc pas trop une route par-là, plus le fait qu'un tracé de ce côté-là couperait Froidmont-Cohartille de Cohartille, ou même Cohartille si c'était un tracé long, de Barenton-sur-Serre.

Et puis les vents dominants, ça a été aussi évoqué avec le paramètre nuisances sonores, c'est-à-dire que si on a une route qui est plutôt par-là, on risque, si en plus on y roule assez vite avec un trafic fluide, d'avoir des nuisances sonores vers Froidmont-Cohartille. Tout cela convergeait plutôt vers des tracés de l'autre côté.

On a eu aussi le point d'attention sur le fonctionnement hydraulique pareil dans la zone humide et les fossés de dessèchement. Je trouve que c'est un peu la même conclusion que le groupe de Stéphane.

À noter d'ailleurs, parce qu'on a eu aussi des échanges sur comment est-ce qu'on rétablit la desserte de Froidmont-Cohartille avec Cohartille, des giratoires si c'était un parti d'aménagement avec des giratoires sur la RN2 et le partage du fait qu'inévitablement on rationaliserait le nombre de carrefours, qu'il y en aurait moins voire beaucoup moins qu'aujourd'hui, et d'ailleurs certains ont dit d'eux-mêmes que ce serait pas plus mal parce que cette RD [RD511] est plutôt accidentogène, y compris son carrefour ici, et que du coup elle fait doublon avec la RD [RD12], justifiant un peu, alimentant l'intérêt de rationaliser le nombre de carrefours.

Je regarde si je n'ai rien oublié. Une préoccupation importante quand même que cette route s'écarte le plus possible des habitations, même si ce sera évidemment le cas, donc peut-être que plus c'est un contournement long, plus on s'écarte du plus grand nombre, par exemple par rapport aux nuisances sonores.

Et puis, juste pour finir, plutôt un point de vue qui fait le lien avec le parti d'aménagement d'ensemble de la RN2, consistant à dire que les déviations doivent être homogènes dans leur parti d'aménagement, 2 x 2 voies ou 2 x 1 voie avec l'ensemble de l'itinéraire et plutôt pas une déviation qui serait elle que bidirectionnelle, alors que l'ensemble de l'itinéraire serait à 2 x 2 voies.

### **Nicolas CAMOUS**

Si on fait un itinéraire à 2 x 2 entre les communes, il faut plutôt une déviation à 2 x 2, c'est ça l'idée ?

### **Nicolas LENOIR**

C'est ça.

### **Nicolas CAMOUS**

Très bien merci, même question pour les personnes qui ont participé au groupe de Nicolas LENOIR, est-ce que vous voulez rajouter des choses ou est-ce que ce qui a été dit là vous paraît refléter fidèlement vos échanges ? Non, à priori ça va ? Très bien.

### **Suzanne ROBACZYNSKI, cheffe du pôle de maîtrise d'ouvrage de la DREAL Hauts-de-France**

De notre côté, un enjeu important qui a été signalé c'est bien entendu l'enjeu agricole, à plusieurs titres, d'une part avec l'enjeu de limiter la consommation foncière sur les terres agricoles à la fois en termes de consommation d'emprises directes et également les enjeux de limiter la compensation environnementale, de fait pour limiter la suppression de terres agricoles.

De là est venu également le sujet des voies de substitution. Le groupe était plutôt homogène pour dire qu'il faudrait autoriser la circulation des convois agricoles et de fait de l'ensemble des véhicules lents sur la déviation, de façon à éviter d'avoir des voies de substitution qui, d'une part consomment de l'emprise, et d'autre part ensuite doivent être déclassées et entretenues, ce qui a un coût important.

Un autre enjeu qui a été évoqué, c'est la question de l'irrigation des villages et de l'accès des différents villages à la RN2, avec plutôt une solution qui permettrait d'accéder facilement et notamment vers Laon et vers les activités économiques.

Un autre enjeu qui a été identifié, c'est de limiter les nuisances et notamment les nuisances sonores par rapport aux zones habitées. Et donc ça rejoignait un peu ce que disaient les autres groupes, peut-être en privilégiant du coup des variantes qui passent à l'Est et qui s'éloignent plus des zones habitées que les variantes à l'Ouest.

Un autre enjeu qui a été donné, c'est la question de la jonction entre les déviations et les sections hors déviations, avec un enjeu de sécurité, notamment s'il y a des passages de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie ou l'inverse, et essayer de limiter les problèmes de sécurité qui pourraient être entraînés par ces modifications.

De ce fait là, la question est intervenue aussi sur le futur créneau de Voyenne, est-ce qu'il y a un risque de prolonger le créneau en termes de sécurité ?

Un autre enjeu qui a été donné, c'est également le même, la question de l'hydraulique au niveau de la Souche et du rétablissement de la continuité hydraulique et des zones humides.

Et pour finir, je dirais un point de vue un peu général, qui est la question de la circulation des poids lourds et notamment des poids lourds étrangers sur cet axe, avec la question un peu plus générale sur comment obliger les poids lourds à éviter les villages, et à prendre plutôt les déviations ou les autoroutes.

### Nicolas CAMOUS

Merci. Même question : est-ce qu'on a, pour les gens qui ont participé, vous vous retrouvez dans ce qui vient d'être dit, vous voulez ajouter quelque chose ?

### Dominique PEZARD

Je suis de Barenton-sur-Serre. J'apprécie ce que la dame vient de dire parce que je vois que sur votre rapport [*dossier de concertation*], il est indiqué « la RN2 : prioritairement une fonction de desserte locale et d'accès aux bassins d'emploi. Plus généralement, la RN2 ne représente pas actuellement une alternative gratuite aux autoroutes A1 et A2 qui relient Paris à la Belgique. Pour des raisons de gains de temps et de confort de circulation, ces axes, même à péage, sont privilégiés par les poids lourds pour des trajets de longue distance ».

Alors ça, j'estime que c'est faux. On peut tous remarquer que les camions, principalement des pays de l'Est, sont les uns derrière les autres et d'ailleurs les quelques photos que vous pouvez montrer, on s'aperçoit bien souvent qu'il y a plus de camions que de voitures.

Alors comment dire sur votre rapport que j'ai vu à la maison qu'il n'y a que 10 % de poids lourds sur la RN2 ? Je me suis demandé si vous avez compté un dimanche, parce qu'en réalité, on peut tous le dire, ce sont des camions beaucoup d'étrangers, 8, 9 sur 10, sauf lorsqu'il y a les ramassages de betteraves, etc., là on retrouve des camions français, mais ces camions longue distance ne prennent pas l'autoroute et coupent à travers notre nationale. Alors si vous partez sur une base en disant qu'il y a peu de camions, la base elle est fautive.

### Nicolas CAMOUS

D'accord, on posera la question tout à l'heure à la DREAL, Monsieur, sur la question des alternatives et le pourcentage de poids lourds étrangers, mais je note bien votre question.

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

De notre côté, une expression assez forte pour dire qu'il ne fallait pas séparer, couper les deux communes de Froidmont-Cohartille et de Cohartille et donc que le fuseau orange devait être exclu pour cette raison-là et que d'une manière générale, il était plus intéressant de passer à l'est et de passer plus largement à l'est.

### Nicolas CAMOUS

Encore plus que ça en fait ?

**Virginie MAIREY-POTIER** Oui, c'est ça. C'est-à-dire que le consensus s'est fait assez vite, dans les échanges, pour dire qu'à l'ouest on était de toutes façons trop proche des habitations et qu'un des enjeux de cet aménagement, c'était de s'éloigner le plus possible et en tous les cas probablement davantage que ce qui est indiqué là sur le fuseau long est, parce que là on est encore assez proches notamment d'une ferme, que nous connaissons, que nous avons déjà identifiée, et puis des habitations qui sont ici.

On a également discuté assez longuement sur les questions hydrauliques nous aussi, sur la question du franchissement de la Souche, l'existence des fossés, d'un moulin, et donc les précautions à prendre pour l'aménagement de cette route, en se positionnant de ce côté-ci.

Sur la question de faut-il une 2 x 1 voie ou une 2 x 2 voies dans les déviations, l'expression assez générale est de dire que si on est sur une 2 x 2 voies sur le linéaire principal de la RN2, il faut une 2 x 2 voies également pour son contournement.

La question de la distance aux habitations est revenue quand même de manière insistante, à plusieurs reprises, donc il faut bien avoir en tête quand même qu'un des objectifs principaux c'est de s'éloigner le plus possible,

Après la question des raccordements se pose puisqu'on a le raccordement ici dans le cadre du fuseau long, sur le giratoire qui sera aménagé prochainement, et puis la question des raccordements des routes départementales perpendiculaires à la route nationale qui interroge également, mais sur laquelle on n'a pas de réponse évidemment à ce stade.

### Nicolas CAMOUS

Merci beaucoup. Même question : pour les personnes qui ont participé à ce groupe-là, est-ce que vous voulez rajouter des choses ou ça vous paraît complet ? Pas de remarque ? Très bien.

### Anne-Sophie MARÉCHAL, chef de projet, responsable d'Unité mobilités et déplacements, Iris Conseil

Globalement sur le groupe, les participants se sont assez vite mis d'accord sur un fuseau plutôt à l'est, parce qu'à l'ouest on avait vraiment trop d'impacts en termes de zones inondables. On était aussi sous les vents, avec les vents dominants alors il y aurait moins d'impacts en termes de nuisances sonores si on passait à l'est.

Très vite finalement, le débat s'est porté sur les fuseaux à l'est, en s'éloignant au plus loin des habitations. Donc plutôt sur un fuseau long à l'est, avec du coup des problématiques sur notamment la réutilisation des terres qui pourraient être utilisées pour aller remblayer en fait le marais, et puis du coup il y aurait aussi à l'est moins d'impacts au niveau agricole, en évitant bien évidemment, en passant au sud de la ferme du Moulin.

Et un consensus sur les accès et raccordements à Froidmont avec le raccordement qui se ferait plus naturellement sur le giratoire au niveau de la RD12 et du créneau de Voyenne, et ensuite un carrefour giratoire qui serait plutôt en entrée de Froidmont au niveau de la jardinerie. Et également une réflexion sur un raccordement avec la RD511, et notamment les bus scolaires qui aujourd'hui empruntent cet axe-là et donc permettrait d'irriguer aussi le territoire.

### Nicolas CAMOUS

Pour ce dernier groupe, est-ce qu'il y a d'autres remarques, compléments, ou là encore ça vous paraît complet ?











## 4. Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public

### 4.1. Présentation des scénarios par la DREAL Hauts-de-France

*Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement*

### 4.2. Échanges avec le public

#### **Jean-Claude BRAZIER**

J'habite Froidmont-Cohartille. Là sur le scénario 4, vous marquez « type de route hors déviation ». Je prends le cas de Froidmont-Cohartille, dans Froidmont on ne peut pas mettre un type autoroutier.

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

Là ça veut dire que sur la déviation de Froidmont-Cohartille, ce serait 2 x 2.

#### **Jean-Claude BRAZIER**

D'accord. Mais là c'est marqué « hors déviation ».

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

Oui, c'est global. C'est-à-dire que là, sur le scénario 4 c'est un aménagement global, y compris déviations et hors déviations.

#### **Nicolas CAMOUS**

Ce qu'on a voulu dire Monsieur, en fait on a voulu distinguer l'aménagement, la partie déviation des communes et puis quand on est entre deux communes, qu'on aménage la RN2, il n'y a pas de déviation, c'est ce qu'on appelle « hors déviation » en fait, c'est dans ce sens-là.

#### **Hubert COMPERE**

Moi je me pose la question de comparer les scénarios en termes de consommation de terres agricoles, parce que c'est beaucoup d'incertitudes sur les grandes différences entre les quatre ou cinq scénarios, savoir exactement sur le dernier scénario combien on consomme de terres agricoles aux 10 kilomètres, et puis faire toutes les hypothèses sur les autres scénarios.

#### **Nicolas CAMOUS**

D'accord, je note bien votre question, Monsieur, on va laisser terminer la DREAL derrière, l'idée c'est est-ce qu'on peut donner une estimation de la consommation foncière en fonction des scénarios, peut-être dire une 2 x 1 voie avec ou sans terre-plein central, ça consomme tant au kilomètre, s'il y a un itinéraire de substitution ça consomme tant et une 2 x 2 ça consomme tant, je ne sais pas si on peut d'ores et déjà donner des ordres de grandeur. Mais on y répondra après, c'est bien noté, Monsieur, pas de souci.

### Ludovic POISTEAU

Dans le cas où vous supprimez des accès, comment vous gérer les routes qui donnent sur la nationale 2 actuellement, est-ce qu'il est envisagé de faire un pont pour assurer la continuité entre les deux routes ?

### Nicolas CAMOUS

C'est bien noté, Monsieur, on va y répondre.

## 4.3. Présentation des critères pour éclairer le choix d'un scénario par la DREAL Hauts-de-France

*Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement*

## 4.4. Échanges avec le public

### Nicolas CAMOUS, animateur

Donc Monsieur posait la question si on veut pouvoir comparer les scénarios, est-ce qu'on peut avoir une idée des surfaces. Alors si on peut remettre la grille ?

### Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

Juste pour suggérer qu'on laisse à l'écran l'image pour que vous ayez bien devant les yeux les questions sur lesquelles vous pourriez vous... ça, voilà. Au moment du débat général, je pense que ce serait intéressant que ça reste à l'écran.

### Nicolas CAMOUS

Pour illustrer votre question Monsieur, avant qu'on repasse la parole à la DREAL, et sur la consommation d'espaces par exemple, on voit ici sur cette ligne-là, c'est ce qui a été dit dans la présentation, tous les scénarios consomment de l'espace mais ceux qui sont en orange en consomment proportionnellement moins que ceux qui sont en rouge, je ne me trompe pas si je dis ça côté DREAL ?

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

Alors d'ailleurs pour l'expliquer, et répondre aussi à la question un peu plus précisément : avec toute la relativité qu'il faut avoir sur la réponse à la question à ce stade, c'est-à-dire qu'en considérant la largeur d'une route, de sa plateforme y compris de son assainissement latéral, de sa bande d'arrêt d'urgence, enfin voilà une plateforme-type, ce qu'on appelle un profil en travers, je ne veux pas utiliser de jargon trop technique, mais selon les caractéristiques de la route, la largeur un peu standard de la route selon qu'elle soit à 2 x 1 voie, 2 x 2 voies avec ses bandes d'arrêt d'urgence, et donc la largeur minimale, avec le linéaire en gros des 70 kilomètres de l'ensemble de l'itinéraire, les différents scénarios amènent à une fourchette de besoins d'emprise, rien que pour la route, qui vont de 70 à 130 hectares en arrondissant.

Mais attention, ce n'est bien qu'avec la plateforme routière. Ce qu'on ne connaît pas à ce stade, ce sont les besoins liés à la topographie, est-ce qu'on sera en déblai, en remblai, et donc est-ce qu'on a besoin quand on fait du remblai d'encore plus d'emprises foncières, les dimensionnements précis des bassins d'assainissement pour l'assainissement routier que d'ailleurs j'ai présenté tout à l'heure, et même aussi lorsqu'on rencontrera malgré tous les efforts d'évitement, de réduction éventuelle des effets sur les milieux naturels, le besoin potentiel aussi de consommation pour compenser en termes de surfaces ces effets sur le milieu naturel.

Ce que je veux dire, c'est que le chiffre il n'est pas à prendre pour ce qu'il vaut, il est à prendre à titre de comparaison et de fourchette entre les scénarios. Et donc ce que le tableau en effet montre, c'est que les scénarios où il y a des itinéraires de substitution sont évidemment plus consommateurs d'emprises foncières.

### Nicolas CAMOUS

Je voudrais qu'on repasse le micro à Monsieur, est-ce que par rapport à ce qui vient d'être dit, vous de votre côté ?

### Hubert COMPERE

C'est des bonnes réponses. Après, c'est aussi la compensation écologique, est-ce qu'elle sera directement liée aux consommations d'hectares pour faire les routes ? Parce que la compensation écologique, elle vient en plus des scénarios ?

### Nicolas CAMOUS

Avant ça, Monsieur, vous de votre côté, derrière votre question il y avait le fait que vous, vous privilégiez des scénarios sans itinéraires de substitution ou plutôt à 2 x 1 voie ?

### Hubert COMPERE

Non, moi je n'ai pas, c'est vraiment pour essayer d'éclairer les réflexions parce que moi je ne circule pas sur la route, il faut se mettre à la place de tout le monde, on est là pour chercher les compromis de toutes façons.

### Nicolas CAMOUS

Et par rapport à ces questions-là, est-ce que vous, pareil, est-ce qu'il y a un objectif prioritaire selon vous, il faut limiter les emprises ?

### Hubert COMPERE

Forcément, moi je suis agriculteur, je préfère limiter les consommations d'emprises foncières, mais après il faut penser à tout le monde.

### Nicolas CAMOUS

D'accord. Alors, on avait la question de Monsieur sur la gestion des accès, si on diminue le nombre d'accès, comment est-ce qu'on gère les choses pour les gens qui n'ont plus ces accès ?

### Nicolas LENOIR

Oui, la question c'est là où on ne réalise pas de carrefour, de giratoire par exemple dans les scénarios avec des carrefours à niveau, j'allais dire il y a deux possibilités : soit il y a ce qu'on appelle des rétablissements, alors ce n'est pas des rétablissements du coup de croisements, mais ça peut être des rétablissements pour rétablir la continuité de la route qui est croisée avec un pont, en gros la route passe au-dessus ou en dessous mais il n'y a pas moyen de passer de l'une à l'autre. C'est ce qu'on appelle un rétablissement : il y a bien toujours la continuité de l'itinéraire, par exemple de la route départementale qui est croisée par la RN2, mais il n'y a pas de carrefour entre les deux.

Et puis il y a l'autre solution c'est d'optimiser les circuits, les itinéraires et de reporter le trafic qui utilisait cette route vers une route qui n'est pas trop loin, d'ailleurs ça a été parfaitement illustré tout à l'heure dans l'atelier où j'étais tout à l'heure sur le contournement de Froidmont-Cohartille en disant il y a un bout de RD, finalement il fait doublon avec l'autre d'à côté, du coup on peut très bien reporter le trafic sur la RD d'à côté et du coup on fait l'économie et d'un carrefour le cas échéant, ça c'est évident, ou même d'un rétablissement avec la première solution que j'ai évoquée.

Ça ça sera à voir j'allais dire voie par voie le moment venu lorsqu'on sera au niveau des études détaillées, mais il y a plusieurs manières de traiter le sujet.

### Nicolas CAMOUS

Est-ce qu'on peut poser le principe, M. LENOIR, mais vous me corrigez si je me trompe, que si on supprime des accès, je pense à des accès privés ou à des parcelles agricoles, évidemment il y a une solution qui sera proposée pour chacun ? Il n'y a aucun riverain ou aucun exploitant ou propriétaire qui va se retrouver sans plus aucun accès à sa parcelle ou à son habitation, on est d'accord ? Ce ne sera pas le même mais il y aura un accès ?

### Nicolas LENOIR

Oui, absolument.

### Jean-François CAPELLE

J'habite Froidmont-Cohartille. J'ai une observation et une question.

L'observation, c'est qu'on est quand même dans un territoire très agricole et que les voies express de ce point de vue-là interdisent le passage des véhicules agricoles, dont nécessitent des itinéraires de substitution, ce qui n'est pas toujours simple. Donc il me semble qu'une voie non express est plus adaptée à notre territoire et, dans ce cas-là, il y a deux scénarios : le 3-A et le 3-B. Le 3-A qui suppose des voies bidirectionnelles dans le contournement des villages présente un inconvénient, c'est que quand on est derrière un véhicule agricole, eh bien c'est long, donc du coup la double voie, le scénario 3-B, dans ce cas-là me paraît plus adapté si on autorise la circulation des véhicules agricoles.

Et la question c'était de savoir, dans le cas où l'option serait prise pour une voie express, il y a donc création de voies de substitution, à qui incombe la charge de l'entretien des itinéraires de substitution ? Parce qu'on s'aperçoit que dans le temps, ces itinéraires se dégradent. J'en ai l'expérience au travers de ce qui a été fait dans le cadre de la déviation, enfin de la mise à 2 x 2 voies de la déviation Marle-Voyenne et ensuite ça représente un coût non négligeable pour les utilisateurs.

Voilà, une observation et une question.

### Nicolas CAMOUS

On a en fait trois questions auxquelles je voudrais qu'on réponde, il y a la question à l'instant de Monsieur, il y avait Monsieur qui parlait des compensations écologiques, je voudrais qu'on puisse lui expliquer. Et puis tout à l'heure Monsieur au fond avait évoqué la question du dossier qui selon lui apportait des informations qui n'étaient pas exactes concernant le trafic poids lourds et je voudrais aussi qu'on puisse le cas échéant lui apporter des éléments de réponse, pourquoi on a écrit ça dans le dossier concernant le pourcentage de poids lourds sur la voie actuelle.

### Suzanne ROBACZYNSKI, cheffe du pôle de maîtrise d'ouvrage de la DREAL Hauts-de-France

Pour les compensations écologiques, comment ça marche ? Effectivement, la première chose à faire avant de compenser c'est d'abord d'essayer d'éviter les impacts, c'est la première règle d'essayer d'éviter les impacts écologiques. Quand on n'arrive pas à les éviter parce qu'on voit qu'il y a des endroits où ils peuvent être partout ou il peut y avoir d'autres enjeux qui font qu'on ne peut pas éviter toujours les impacts écologiques. On essaye de les réduire, en limitant l'emprise sur une zone humide par exemple pour essayer de les limiter. Malgré tout, il y a parfois des impacts qu'on n'arrive ni à éviter ni à réduire et dans ce cas-là on doit les compenser.

La compensation écologique, elle doit apporter à minima, restaurer les mêmes fonctionnalités que ce soit sur la biodiversité, sur les espèces protégées par exemple, ou par exemple sur les zones humides.

Donc on va avoir un projet dans le projet, un projet de restauration d'une zone humide ou un projet de restauration d'une haie, d'une mare, par exemple. C'est facile à comprendre sur une haie : j'arrache une haie parce que la route passe là, je vais replanter ailleurs une haie et, en général, on va essayer

de trouver à ce moment-là un exploitant agricole qui est d'accord pour qu'on installe une haie sur son terrain, on va conventionner avec lui, donc voilà ce qu'on va faire. C'est comme ça qu'on fait.

Après, effectivement, c'est assez complexe comme projet et dès qu'il y a beaucoup de compensations, évidemment ça demande de chercher plus de terrains, plus de personnes ou de propriétaires fonciers d'accord pour installer cette compensation.

Mais c'est bien quelque chose qu'on fait après avoir essayé au maximum d'éviter justement les enjeux, parce que si on ne les évite pas, il faut les compenser.

### Nicolas CAMOUS

J'ai une question complémentaire : derrière la question de Monsieur, j'ai compris aussi si compensation il y a, ça veut dire que les emprises qu'on consomme, agricoles en particulier, peuvent être supérieures à l'emprise même de la route, parce que la compensation en elle-même peut nécessiter une emprise supplémentaire, c'est bien ça ?

### Suzanne ROBACZYNSKI

On essaye, c'est pour ça qu'il ne faut pas la fuite en avant. On essaye dès lors que c'est possible de cumuler, c'est-à-dire on a des ratios de compensation, ça c'est sûr, mais on essaye de ne pas dire je consomme de l'espace agricole, j'enlève l'activité agricole pour faire de la compensation. On essaye à un moment de cumuler les fonctions.

Par exemple je parlais d'une haie, une haie c'est compatible normalement avec une activité agricole, on essaye de cumuler les différents aspects sans avoir d'éviction. Sinon effectivement c'est la fuite en avant parce que l'éviction de terrain agricole, derrière il va falloir derrière aussi trouver une façon de la compenser. Il faut essayer de trouver cet équilibre pour faire de la place pour toutes les fonctions, que ce soient les fonctions environnementales et les fonctions agricoles, ça fait partie du projet.

### Nicolas CAMOUS

Qui a la charge des itinéraires de substitution ?

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

Les itinéraires de substitution généralement ne rentrent pas dans le réseau national de la route nationale qui sera créée, donc généralement il y a des conventions qui sont faites soit avec le département soit avec la commune qui reprennent en en gestion ces voies. Si admettons la RN2 actuelle, on crée une 2 x 2 voies à côté, et la RN2 pourrait devenir une voie de substitution sur certains tronçons par exemple, effectivement cette voie serait déclassée et rattachée au patrimoine soit de la commune soit du département.

### Nicolas CAMOUS

D'accord. Convention avec l'une ou l'autre de ces échelles de collectivités pour les itinéraires de substitution. Merci beaucoup. Et sur le trafic poids lourds ?

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

C'est effectivement une question qui revient souvent, y compris quand on rencontre les habitants sur le territoire et on a observé que c'était une préoccupation.

Ce que nous on a pu étudier d'une manière un peu chiffrée en fait, c'est que la part des poids lourds est réelle puisqu'on l'a estimée entre 10 et 20 %, et donc quand on emprunte cette RN2, on le fait quand même assez souvent en ce moment, on est comme vous confrontés au fait que la vitesse de l'automobiliste est conditionnée par celle du véhicule le plus lent et on est donc très souvent derrière un ou plusieurs poids lourds.

Ça c'est une réalité, d'ailleurs c'est aussi un des enjeux de l'aménagement de cette route nationale on l'a dit, c'est la proportion des poids lourds qui crée des nuisances à la fois dans la traversée des communes mais aussi pour les usagers de la route qui mettent du coup beaucoup de temps pour aller d'un point A à un point B.

Cependant, ce qu'on a pu aussi mettre en évidence, et je le redis, c'est que ce sont des déplacements qui sont majoritairement de courte et moyenne distance. On n'a pas observé de trafic longue distance ou international qui soit vraiment majeur, au niveau des études actuelles bien évidemment. Le ressenti que les gens nous expriment il est probablement majoré par rapport à la réalité des chiffres, probablement. Gardons des précautions, mais c'est quand même ce que nos études montrent et ce qu'on a pu mettre en évidence jusqu'à présent. Les poids lourds ils servent aussi bien sûr à la desserte locale des entreprises, des magasins, des exploitations agricoles. Voilà pour le constat qu'on fait sur la base de nos études actuelles.

Alors bien évidemment, nous continuons ces études. De nouvelles études seront menées par rapport aux scénarios qui vont être retenus et nous allons évidemment modéliser plus finement le trafic, les proportions de poids lourds, etc., et avoir une idée plus précise de la présence effectivement de poids lourds, voire de poids lourds étrangers le cas échéant sur cette route. Mais pour l'instant, le constat que nous faisons c'est véritablement celui-là.

### Nicolas PERXACHS

J'habite Froidmont-Cohartille. Moi je rentre régulièrement, deux-trois fois par semaine le soir autour de dix heures, dix heures et demi le long de la nationale 2, il n'y a pas une aire de repos le long de la nationale qui ne soit pas occupée par des camions qui s'arrêtent parce qu'ils doivent s'arrêter pour passer la nuit. Et ça devient de pire en pire, c'est-à-dire parce que maintenant les camions s'arrêtent et vont très lentement sur la nationale parce qu'ils cherchent justement un endroit pour s'arrêter.

Je ne pense pas que ces camions-là soit des camions fassent des trajets courte ou moyenne distance. L'estimation je trouve, après je ne sais pas comment vous arrivez à cette estimation de 10 à 20 % de camions, je trouve qu'elle est un peu sous-évaluée, surtout par rapport à tous ces camions qui font de la longue distance. Après il y en a une partie aussi qui prennent d'autres itinéraires, qui vont dévier, passer à droite ou à gauche mais honnêtement, pour voir moi personnellement la nationale de mon jardin et l'emprunter régulièrement, le taux de camions est pour moi beaucoup plus élevé.

L'autre inconvénient de ces camions c'est qu'ils ralentissent peut-être certains automobilistes mais je ne vous cache pas que quand vous roulez à 80 sur la RN2, vous vous faites souvent dépasser par des camions et là pour le coup, c'est eux qui nous poussent. Je veux dire, on regarde sur la photo qui est là, les distances de sécurité entre la voiture et le camion, elles sont clairement pas respectées. Et on arrive du coup à se poser la question, voilà, honnêtement moi je ne trouve pas que ce soient des camions qui fassent des trajets courts qui vont venir vous coller, vont vouloir vous dépasser, la plupart du temps c'est quand même des camions qui font des longues distances et qui ont un échancier de temps à respecter.

### Nicolas CAMOUS

Est-ce que ça veut dire, Monsieur, que parmi les différentes solutions proposées, il faudrait plutôt un aménagement qui gêne j'ai envie de dire, qui ne favorise pas...

### Nicolas PERXACHS

Non, c'est absolument pas ce que je dis, c'est un constat que je fais par rapport aux véhicules qui empruntent la route. Je pense que le 3-A ne serait pas forcément une bonne solution parce que pour le coup faire passer des camions d'une 2 x 2 voies à 1 voie, je pense que ça va venir encore plus, d'après moi, gêner le trafic puisque vu le nombre de camions qu'il y a, quand d'un seul coup vous les faites passer de deux voies à une voie, ça va créer sans doute un effet d'engorgement, ce genre de choses.

Après, moi je ne sais pas exactement quelle serait la meilleure solution, mais en tout cas aujourd'hui je pense que, c'était juste pour apporter pour moi l'information que la quantité de camions, le 10 à 20 % de camions me semble sous-évalué.

[Intervention hors micro].

### Nicolas CAMOUS

On ne va pas se battre ce soir sur les chiffres mais on note qu'il y a une perception qui n'est pas celle que la DREAL évoque.

### Nicolas LENOIR

C'est juste pour préciser les éléments. Le 10 à 20 %, c'est quand on parle de l'ensemble de l'itinéraire, et c'est vrai qu'il vaut mieux distinguer, et qui englobe le contournement de Laon où le niveau de trafic total sur la RN2 est beaucoup plus élevé qu'une fois qu'on est au nord de Laon, entre Laon et Avesnes. Tout ça pour dire que le 10 %, il est plutôt sur le contournement de Laon et dès qu'on est au nord de Laon, entre Laon et Avesnes, c'est plutôt 20 voire même à certains points 25 % de taux de poids lourds. Et ça, ce ne sont pas des estimations, ce sont des mesures avec des campagnes de comptages qu'on a faites. Donc ce que vous vivez, c'est vrai. C'est-à-dire, c'est une des caractéristiques principales de cette route entre Laon et Avesnes, d'avoir un taux de poids lourds très important par rapport à d'autres itinéraires de routes nationales en région. C'est l'une de ses fortes caractéristiques, ce qui justifie entre autres ces scénarios d'aménagement et cette perspective.

Donc, voilà, le 10 c'est vraiment le contournement de Laon sachant que là il y a 15 000 véhicules par jour, alors qu'entre Laon et Avesnes en effet, c'est plutôt de l'ordre de 20 à 25 %.

### Nicolas PERXACHS

Il ne faut pas oublier qu'au niveau de la piscine de Laon, on a un rond-point où une partie de ces camions partent vers Reims et je pense que du coup c'est en ça que nous on a l'impression que ce 10-15 % autour du contournement de Laon nous semble sous-évalué, parce que finalement une partie des camions eux vont partir vers Reims mais ils sont bien passés en tout cas par Froidmont-Cohartille.

Sur le tronçon honnêtement entre Marle et Laon, je pense qu'on est à 30-40, peut-être un peu plus. Après, c'est pareil, c'est du ressenti aussi, peut-être que c'est un peu moins mais on est largement au-dessus de 20 %.

### Virginie MAIREY-POTIER

On partage le constat et je vous l'ai dit, c'est notamment un des motifs qui justifient cet aménagement, c'est que la proportion de poids lourds crée non seulement des nuisances, une gêne, des problèmes de sécurité, etc.

Donc le constat qu'on fait c'est que si sur l'ensemble de cette RN2 le trafic global n'est pas phénoménal, en revanche la proportion de poids lourds est importante. Et voilà, c'est la raison de notre présence ici ce soir. Cet aménagement à 2 x 2 voies, il va permettre justement de dépasser ces poids lourds en sécurité, de fluidifier, de donner un confort d'usage très important, significatif, de réduire les distances, tout ce qu'on a dit tout à l'heure.

Je devance la question, est-ce que du coup ça va inciter plus de poids lourds ? Alors, évidemment qu'on va faire des études de trafics et des projections en ce sens mais vous voyez bien que les scénarios, à part le 4 qui est de type autoroutier qu'on pourrait éventuellement soupçonner d'être plus attractif pour les poids lourds, les autres ils présentent tous des carrefours plans, des carrefours giratoires, ils présentent quand même en termes d'usage pour un poids lourd des contraintes que ne présente pas une autoroute où ça file tout droit sans s'arrêter, vous voyez.

Il y a quand même dans l'utilisation, l'usage même de la route selon le scénario qu'on retiendra, des scénarios qui sont quand même moins confortables pour les poids lourds.

### **Bernard LAUREAU**

J'habite Toulis-et-Attencourt. Je voudrais vous demander quand comptez-vous rétablir le format convoi agricole sur la déviation de Marle au niveau des trois ponts, qui ont été réparés cet été ?

### **Dominique PEZARD**

Concernant les poids lourds, je suis bien content que beaucoup de personnes s'aperçoivent que je n'avais pas tout à fait tort. Et il ne faut pas se voiler la face, je dis que 8 camions sur 10 sont des camions qui viennent des pays de l'Est, polonais, lituaniens, roumains, bulgares, russes et qui prennent notre route puisqu'ils ne veulent pas payer l'autoroute et qu'ils ne sont pas à une ou deux heures près parce que ce sont des gens qui sont sous-payés.

Alors, quand j'entends vos scénarios, je considère que vous avez oublié deux choses : je n'ai pratiquement pas entendu le mot sécurité or, naturellement lorsque vous mettez des ronds-points un peu partout, il y a beaucoup moins de sécurité que lorsqu'on a des ponts inférieurs ou supérieurs. Donc naturellement vous n'en n'avez pas beaucoup parlé, vous parlez des coûts, vous parlez du problème agricole, des terrains, ça je comprends très bien mais vous n'avez pas beaucoup dit qu'en effet sur une 2 x 2 voies avec des ponts, la sécurité est beaucoup plus importante, ça vous ne l'avez pas dit.

Ensuite, sur les ronds-points, vous oubliez aussi quelque chose, c'est qu'on n'arrive pas à parler du climat. D'ailleurs, vous avez remarqué qu'on a des panneaux à l'entrée et qu'on a marqué dessus « et le train ? et le climat ? ». Or, avez-vous fait un jour un calcul de ce que peut polluer un rond-point vis-à-vis d'un camion ? quand vous voyez des camions de 40-44 tonnes à 80 km/h qui sont obligés de redescendre leur vitesse à 30 km/h pour passer le rond-point, ré-accélérer, donc une consommation de gazoil très importante pour 2 km après re-freiner, reperdre de la vitesse, ré-accélérer, quel est le dégagement de pollution sur les ronds-points, ça on n'en parle jamais ?

### **Nicolas CAMOUS**

D'accord. Et ça veut dire quoi, Monsieur, par rapport...

### **Dominique PEZARD**

Ça veut dire que les ronds-points, c'est énormément de pollution, en plus du problème de sécurité.

Parce que quand vous dites qu'il y a 20 minutes d'écart ou 30 minutes d'écart entre une route à ronds-points et une route avec des ponts, si vous êtes derrière des camions, le temps que les camions baissent leur vitesse sur les ronds-points et qu'ils reprennent de la vitesse, vous perdez beaucoup beaucoup plus de temps que vis-à-vis des ponts.

### **Nicolas CAMOUS**

Ça veut dire Monsieur qu'il faut un scénario, c'est le 4 pour vous ?

### **Dominique PEZARD**

Moi c'est le 4. On avait un pont à l'arrivée sur Laon sur la RN2, on avait un pont et on passait au-dessus à l'époque de la nationale 44, la route de Reims, et puis soudainement il y a quelques années, on a détruit le pont et on a mis un rond-point au niveau de ce qu'on appelle l'escargot. Eh bien aujourd'hui on a la queue nous quand on vient de Marle, surtout aux heures de pointe, la nationale 2 est bloquée et ça fait la queue, des mini-bouchons sur le rond-point puisqu'à la limite les autres routes sont plus prioritaires.

### **Nicolas CAMOUS**

D'accord, donc c'est bien noté, plutôt scénario 4 pour vous Monsieur. Est-ce qu'on peut répondre à la question du rétablissement du format convoi agricole au niveau des trois ponts.

### Nicolas LENOIR

Y répondre directement maintenant, nous on n'est pas en mesure, par contre on note bien la question et on l'évoquera avec nos collègues exploitants de la route nationale 2 qui ont réalisé ces travaux, nos collègues de la DIR [*direction interdépartementale des routes*] pour voir en effet quelles sont les perspectives par rapport à cette question-là.

### Nicolas CAMOUS

Je vous invite, Monsieur, avant de partir de la réunion, venez nous voir à la table avec Margot, Anne-Sophie et moi-même, parce qu'on gère l'ensemble des questions et on reprendra directement votre question là-dessus, qui est effectivement un peu technique pour ce soir, mais pour bien veiller à ce que vous ayez une réponse avant la fin de la concertation.

### Bernard LAUREAU

Il y a 22 ans, la chambre d'agriculture a envoyé une lettre.

[*Intervention hors micro*].

### Nicolas CAMOUS

On prendra vos coordonnées à la fin, Monsieur.

### Francis CARPENTIER

Je suis de Voyenne. J'utilise le créneau de Voyenne qui est entre Voyenne et Marle. On a un giratoire et on a un pont avec un échangeur et le pont avec un échangeur fonctionne très bien. À la rigueur sur le carrefour de Dercy-Toulis, je ne comprends pas qu'on ne puisse pas mettre un pont et un échangeur. Et par rapport aux emprises, on utilise la voie avec les tracteurs sur cette route qui n'est pas une voie express, qui n'est pas je ne sais pas quoi et pourquoi en fait aujourd'hui quand on aurait une 2 x 2 voies avec des ponts, on ne pourrait pas rouler avec des tracteurs ? Aujourd'hui, la cohabitation avec les engins lents et les voitures se passe très bien et je ne vois pas pourquoi aujourd'hui si on avait une voie express, on ne pourrait pas rouler dessus.

L'emprise des terrains va être importante et par rapport à la question qui a été dite tout à l'heure, l'entretien : aujourd'hui si vous retransférez ça, l'entretien, aux communes – je suis conseiller municipal –, aujourd'hui les budgets sont restreints et il n'y a pas d'argent, ce qui fait que dans 20 ans, les routes seront détériorées et on ne pourra plus rouler sur les routes. Pourquoi faire des aménagements et ne pas en profiter totalement ?

### Nicolas CAMOUS

D'accord. Donc, si je comprends bien, Monsieur, là vous dites c'est aucun de ces scénarios-là, c'est plutôt un scénario avec des échangeurs dénivelés parce que les ponts ça marche bien, mais sur lequel on accepterait la circulation des véhicules lents ?

### Francis CARPENTIER

Ce serait un mixte entre le scénario 3-B et 4.

### Pierre DELORME

Je voulais savoir comment vous allez gérer l'emprise sur les terres agricoles par rapport aux propriétaires, aux exploitants, comment vous allez gérer la question ? Comment ça va se passer, si vous allez faire un remembrement général, si vous allez faire une emprise d'office ?

### Nicolas CAMOUS

Je me tourne vers la DREAL. Pour la question de Monsieur qui dit je trouve que ça marche bien avec des véhicules lents mais avec des échangeurs dénivelés, très bien, pas de réponse particulière à apporter. Après, sur remembrement, pas remembrement, comment est-ce qu'on va gérer ça ?

### Suzanne ROBACZYNSKI

La question des remembrements, elle n'intervient pas à ce stade, on est plus tard dans l'opération, on est après la déclaration d'utilité publique, qui est un acte important par lequel, comme son nom l'indique, on déclare que le projet est d'utilité publique.

À partir de là, ce n'est pas le maître d'ouvrage routier qui décide, c'est le monde agricole qui fait le choix soit de procéder par remembrement, soit de procéder par acquisitions foncières. Ce n'est pas nous qui décidons, c'est le monde agricole, et c'est les commissions d'aménagement foncier. Ensuite le remembrement, il est fait par le département, qui procède au remembrement avec un géomètre remembreur, et il y a ensuite plusieurs sortes de remembrements, mais je ne suis pas sûre que ce soit utile maintenant...

### Nicolas CAMOUS

En tout cas, ce n'est pas pour maintenant ?

### Suzanne ROBACZYNSKI

Non. Par définition il faut avoir fixé le tracé déjà.

### Patrick LAGNEAU

Je voulais dire qu'il y a une semaine de cela, on a eu un accident autour de Laon qui a fait un mort et trois blessés graves, vous savez sur la déviation de la zone Carrefour, voilà. Il y a eu un an ou deux aussi une dame qui a perdu ses enfants, il y a eu peut-être quatre-cinq morts, alors où va-t-on ?

C'est pour ça que je dis moi je suis pour la 4 voies, sans tracteurs, sans véhicules légers, c'est-à-dire les véhicules sans permis, c'est très dangereux. Moi j'ai roulé beaucoup, j'ai roulé pendant 25 ans du nord au sud, d'est en ouest de l'Aisne donc je connais très bien les routes.

Il ne faut pas être égoïste, les gens veulent du rapide, veulent être livrés rapidement, chose que j'ai vécue, donc il nous faut de la 4 voies, sécurisée.

### Nicolas CAMOUS

D'accord, de la 4 voies sans véhicules lents pour des raisons de sécurité, c'est noté.

### Nicolas PERXACHS

C'est juste pour ajouter un petit détail au niveau des inconvénients : quand les poids lourds arrivent sur des ronds-points, parfois ils ne s'arrêtent pas, c'est-à-dire qu'on est engagés nous sur le rond-point, on est en train de chercher la direction que l'on veut emprunter et on se fait couper la route par un poids lourd. Donc ça, c'est quand même un inconvénient supplémentaire qui peut venir se rajouter au fait de mettre beaucoup de ronds-points successivement.

Après je ne dis pas forcément que le principe autoroutier est le meilleur principe de la totalité de la déviation, mais c'est quand même quelque chose à considérer.

Au rond-point de Marle, pas le rond-point de la grenouille mais l'autre, celui qui est à l'entrée ou à la sortie de la 2 x 2 voies à Voyenne, c'est assez régulier justement que les poids lourds ne s'arrêtent pas. Et quand ils s'arrêtent, ils arrivent déjà bien lancés et ils s'arrêtent carrément au milieu du rond-point. Donc ça c'est quand même un problème supplémentaire aussi éventuellement à prendre en compte si on met une succession de ronds-points au fur et à mesure.

### Nicolas CAMOUS

Ce qui plaiderait plutôt, au moins en partie, pour des échangeurs dénivelés par rapport à la question des poids lourds ?

### Nicolas PERXACHS

Après peut-être qu'il faudrait trouver un mixte de tout ça.

## 5. Conclusion

### Régis GUYOT, garant de la concertation

Je voudrais partager avec la salle un premier dépouillement des lettres T, que nous avons engagé avec mon collègue WATTIEZ, indépendamment du travail que fait logiquement le maître d'ouvrage.

Ces réponses pèchent pour un certain nombre d'entre elles à mon gré, un trop grand nombre d'entre elles, par un manque de cohérence. On ne peut pas en effet à la fois écrire, dans cette réponse, qu'on veut une 2 x 2 voies complète tout le long mais qu'on veut surtout économiser de la terre agricole. La personne qui dit ça n'apporte rien à la réflexion collective, parce que cette contradiction elle devra bien être résolue d'une façon ou d'une autre, sans doute par un compromis. Lequel ? c'est là-dessus qu'on voudrait que les gens répondent pour éclairer le maître d'ouvrage. Si on fait une réponse aussi contradictoire, le maître d'ouvrage ne peut pas en tenir compte, c'est une réponse perdue alors que cette réponse pourrait être efficace.

M'adressant à des gens qui ont passé leur soirée, montrant par là-même leur engagement citoyen et puis leur volonté de voir leur territoire évoluer dans le meilleur sens possible, m'adressant à vous je dis ça pour que vous puissiez faire passer ce message autour de vous et qu'éventuellement vous preniez la peine de répondre individuellement à ce questionnaire.

Si on le prend dans l'ordre et qu'on répond à l'ensemble des questions ou presque, on va à un moment donné conclure soi-même qu'il faut tracer les lignes d'un compromis. Mais lequel, c'est là que votre apport est irremplaçable. Lequel, lequel verriez-vous ?

Alors on peut imaginer, on peut faire tout l'un tout l'autre et il y en a qui vont nous écrire qu'ils veulent le scénario 4 pour la rapidité, la sécurité, ça a été évoqué, et pour d'autres raisons éventuellement. Mais à ce moment-là, la personne qui écrit ça, dit tant pis pour les terres agricoles, c'est le prix à payer, mais au moins le choix est cohérent.

Voilà ce que je voulais simplement vous demander parce que la réponse à ces questionnaires peut être assez capitale. Quand on est dans une salle comme ça, on est obligé de répondre un peu cursivement aux questions malgré tout, et chacun est obligé de s'exprimer assez rapidement, il ne peut pas développer la cohérence de sa pensée en affinant, en nuancant. En revanche, dans des questionnaires comme ceux-là vous pouvez affiner, nuancer.

Et je dois dire que moi j'ai dépouillé 100 réponses et honnêtement je suis sur ma faim parce que je ne vois pas beaucoup de réponses qui expriment ce qui serait, pour la personne qui répond, le bon compromis entre ces différents critères-là. Et évidemment, ils sont contradictoires. La vie est faite de contradictions et l'essence de la vie c'est de trouver des solutions et généralement, ce sont des compromis. Merci de votre écoute.

### Nicolas CAMOUS, animateur

Merci M. GUYOT. Merci Mesdames et Messieurs, merci beaucoup et bonne fin de soirée.