

# 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 La Capelle »  
La Capelle – 3 février 2022 à 18h

## Affluence : environ 80 participants

- Dans la salle : environ 66 ; à distance (diffusion en direct sur internet) : 12 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
- Claire CAFFIN, adjointe à la chef de pôle maîtrise d'ouvrage, chef d'unité sud service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

### Animateur :

- Cédric VITTOZ, Algoé
- Co-animateur : Nicolas CAMOUS, Algoé

## Déroulement (environ 2 h 30) :

- Introduction (10')
- Présentation des fondamentaux du projet, des principaux enjeux et des fuseaux de passage pour le contournement de La Capelle (15')
- Séance de travail (ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à La Capelle et restitution (50')
- Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public (1h10)
- Conclusion (5')

## Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1 Mot d'accueil de Johann WÉRY, maire de La Capelle	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 La Capelle</b>	<b>4</b>
<b>3. Séance de travail (ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à La Capelle et restitution</b>	<b>4</b>
3.1. Ateliers	4
3.2. Restitution	4
3.3. Photographies des cartes annotées avec le public	6
<b>4. Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public</b>	<b>12</b>
4.1. Présentation des scénarios « fil de l'eau », 1 et 2 par la DREAL Hauts-de-France	12
4.2. Échanges avec le public	12
4.3. Présentation des scénarios 3 (3-A, 3-B et 3-C) par la DREAL Hauts-de-France	13
4.4. Échanges avec le public	14
4.5. Présentation du scénario 4 et des critères pour éclairer le choix d'un scénario par la DREAL Hauts-de-France	14
4.6. 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 Johann WÉRY, maire de La Capelle

Je suis ravi de vous accueillir pour la seconde fois dans la salle Michel Flandre de La Capelle. Le sujet, tout le monde le connaît, c'est la mise en 2 x 2 voies de la RN2. J'ai pu assister à la réunion de lancement et suivre les vidéos et les comptes rendus sur le site internet, c'est bien fait, c'est très pédagogique, c'est très intéressant. J'ai vu que les échanges étaient fournis, intéressants, enrichissants, donc c'est très bien pour l'objet de la concertation.

Je vois un certain nombre de Capelloises et de Capellois, j'ai oublié de remercier la présence des représentants des services de l'État, les garants que je n'oublie pas. Comme vous le savez, La Capelle c'est une ville-rue qui est traversée par la RN2. Je ne compte même plus le nombre d'administrés que je reçois lors de mes permanences ou par des rencontres fortuites qui m'évoquent le sujet de la RN2.

Aujourd'hui, La Capelle c'est devenu invivable, invivable par le trafic routier qui est incessant. Parce qu'on a la RN2 mais on n'a pas que la RN2, on a aussi la 1029 et la 1043, de la pollution, de la pollution sonore, je ne vous parle pas du trafic routier, où voilà pour éviter le feu rouge les camions accélèrent et moi ce qui m'inquiète au travers de tout ça, c'est le cadre de vie des habitants. C'est eux qui me le disent, parce que je garde en tant qu'élu à l'esprit l'intérêt général.

Il y a un sujet qui m'inquiète fortement, c'est aussi la sécurité, et notamment aux abords des établissements d'enseignement, puisqu'on en a trois qui sont le long de la RN2, la MFR [*maison familiale rurale*], le centre de formation et l'école du Sacré-Cœur où je ne vais pas rappeler ce terrible drame qui s'est passé il y a quelques années, notamment avec un poids lourd.

Pour La Capelle c'est un enjeu majeur, un enjeu majeur au niveau du contournement. Pourquoi ? Parce que ça nous permettrait de retrouver effectivement un cadre de vie, un cadre bâti qui serait différent. Nous sommes aussi dans le dispositif « Petite ville de demain », donc on travaille autour de tout ça. Maintenant, il va falloir effectivement, et l'atelier de co-construction, je trouve ça très intéressant parce que moi je suis dans une démarche, et les habitants le savent, de co-construction notamment au travers des cafés citoyens, des diagnostics en marchant, c'est important de recueillir l'avis de tout le monde. Mais je pense et je suis convaincu que lors de ces échanges, on peut trouver à un moment donné le bon équilibre entre développement et environnement. Il ne faut pas que les deux soient confrontés, mais je pense qu'on peut travailler tous ensemble sur le développement du territoire, tout en préservant l'environnement.

Je vous souhaite une bonne réunion, j'espère qu'elle sera très constructive parce que c'est l'intérêt général qui prime avant tout.

### 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 La Capelle

*Cf. diaporama*

## 3. Séance de travail (ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à La Capelle et restitution

### 3.1. Ateliers

*En 4 groupes autour des cartes des enjeux à La Capelle.*



### 3.2. Restitution

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

Les points principaux qui ont été exprimés par les participants et ce qu'ils souhaitent qu'on ait comme attentions, c'est la préoccupation que non seulement on contourne La Capelle avec la RN2 dans l'axe Nord-Sud mais surtout de traiter en même temps le contournement on va dire Est-Ouest entre les routes départementales 1043 et 1029. Ça c'est une préoccupation et une vraie attente puisqu'on a partagé

qu'il y avait en gros 2 000 véhicules/jour qui alimentaient la traversée de La Capelle et qui avaient sans doute une origine-destination liée à ces RD [routes départementales].

Il y a aussi plutôt un souhait, parce que du coup la réflexion sur les fuseaux y amène assez naturellement pour optimiser le contournement de La Capelle, à traiter en même temps, donc avec les fuseaux plutôt de nature longue, le contournement de La Flamengrie.

Et, pour faire le lien avec les scénarios d'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire, plutôt une volonté que le contournement des communes, donc de La Capelle, soit avec le même parti d'aménagement que l'ensemble de l'axe, craignant soit des ralentissements, soit une sorte de congestion si les contournements sont en 2 x 1 voie comme certains scénarios d'aménagement de l'axe le prévoient et pas à 2 x 2 voies comme le serait l'ensemble de l'itinéraire.

On a aussi relevé, dernier point en ce qui me concerne, que les périmètres de protection des captages étaient amenés à évoluer, rapidement d'ailleurs, puisqu'il y a trois captages dont un qui va être supprimé et fort probablement un deuxième. Donc la contrainte liée aux périmètres de protection va évoluer à court terme.

Voilà, pour les enjeux principaux.

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

Je rejoins ce qui vient d'être dit. A été relevé aussi l'intérêt de traiter l'axe Est-Ouest, qui pourrait être traité notamment par le département, qui pourrait être intéressant effectivement par rapport aux contraintes de La Flamengrie qui se trouve sur un nœud routier. A été également aussi évoqué le problème du périmètre de captage. Une réflexion pour se dire que ça serait plus pertinent d'englober évidemment La Flamengrie dans le cadre de la déviation, mais se pose également pourquoi pas la question pour Froidestrées, qui est relativement proche de La Capelle.

### **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**

Dans notre groupe, on a eu beaucoup d'échanges plus généraux sur les scénarios, sur l'opportunité, sur l'intérêt des déviations et puis des points d'attention sur le sujet des poids lourds et de l'axe Est-Ouest évidemment aussi, les fermes isolées, qui sont assez nombreuses sur le territoire à La Capelle et autour, et la présence d'une voie romaine.

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

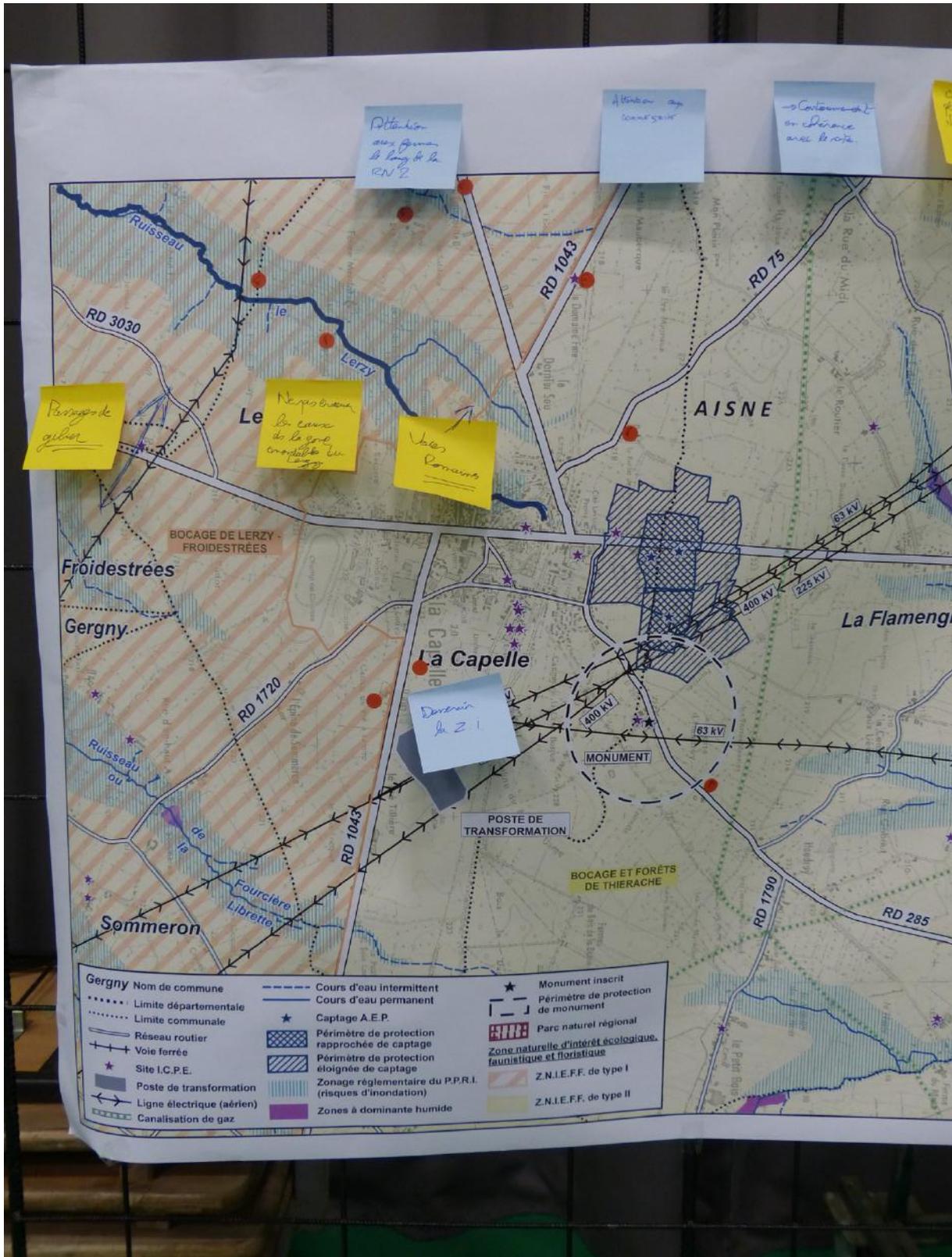
L'axe Est-Ouest utilisé par les poids lourds a été aussi un sujet de préoccupation et, dans les participants une grande sensibilité sur les milieux naturels.

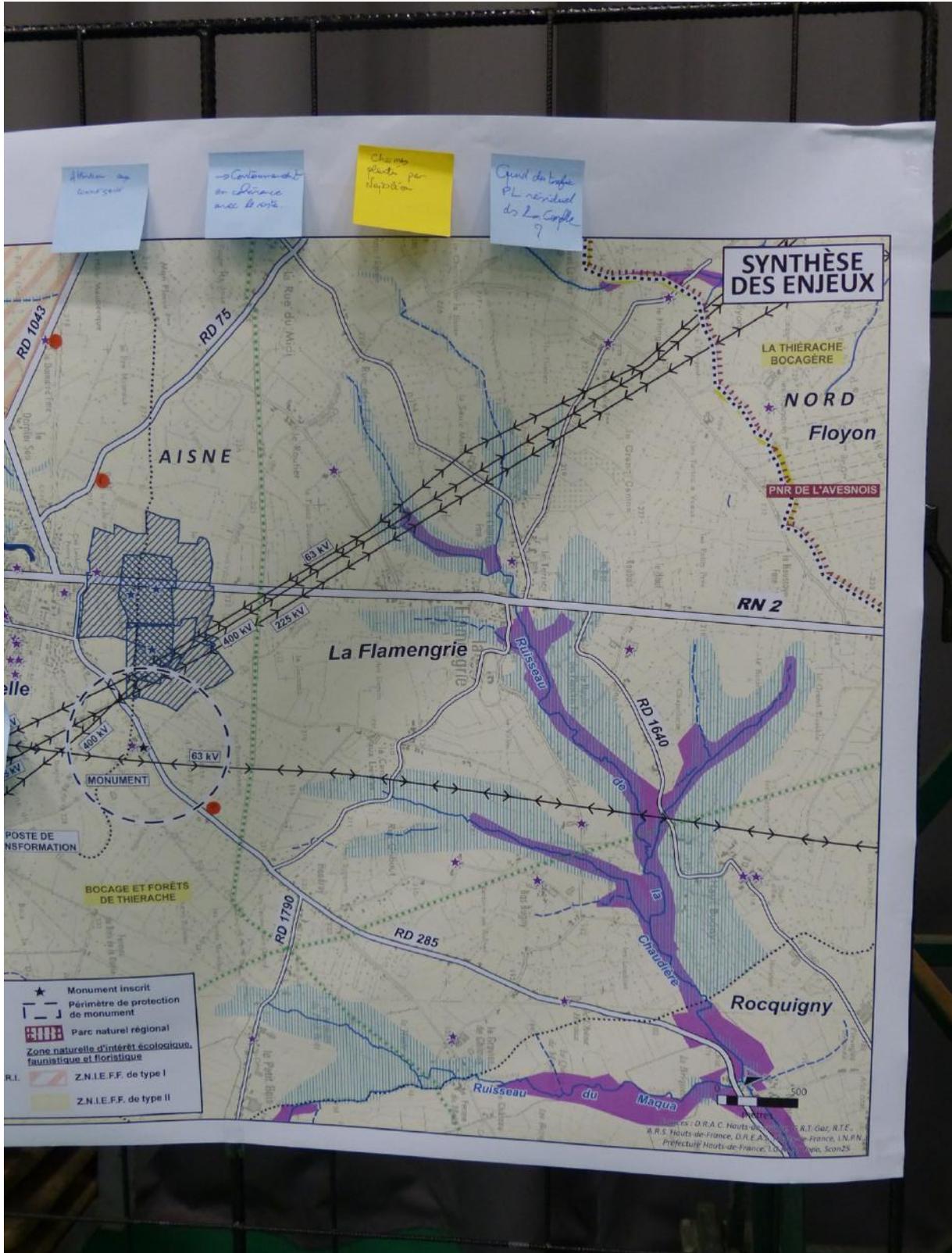
Et donc on a vraiment pris le temps de bien identifier les secteurs les plus sensibles, les zones humides, les zones inondables, les territoires de bocage, les prairies, tout un secteur de chemins de randonnée, qui fait partie du patrimoine d'une certaine façon de la commune, et puis les accès également à des fermes, on les a matérialisés, à des vergers. Donc finalement, on a maillé la carte de secteurs sensibles, en se disant que finalement parmi les 6 fuseaux, ça n'était pas évident de réussir à éviter ces zones-là. Donc voilà, des points d'attention particuliers.













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

### 4.1. Présentation des scénarios « fil de l'eau », 1 et 2 par la DREAL Hauts-de-France

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

### 4.2. Échanges avec le public

#### Mme PRUSSE

J'habite La Capelle. Je voudrais savoir si le scénario 2, vous gardez la nationale 2 ou si vous créez une nouvelle voie.

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

L'ensemble de nos scénarios sont construits pour essayer de réutiliser au maximum la RN2 actuelle, afin de limiter les emprises foncières, limiter l'impact notamment sur les terres agricoles et ainsi de suite. Donc oui, on essaye au maximum de réutiliser la RN2 actuelle.

#### Nicolas CAMOUS, co-animateur

C'est ce qu'on appelle je crois, M. DEHART, un aménagement sur place, c'est ça ?

#### Stéphane DEHART

Tout à fait.

#### Nicolas CAMOUS

Contrairement à un tracé neuf, qui consisterait à créer une nouvelle voie ?

#### Stéphane DEHART

Oui, où là, on serait directement dans un champ.

#### Cédric VITTOZ, animateur

Si je peux me permettre de demander à Madame, quelle était votre inquiétude de savoir si on conservait ou pas la nationale 2 ?

#### Mme PRUSSE

Parce que, au-delà de Vervins, vous avez un tracé pratiquement linéaire, donc je ne vois pas l'usage de le supprimer.

#### Nicolas CAMOUS

Donc, si je puis dire, pour limiter la consommation foncière supplémentaire par rapport à l'axe existant ?

**Mme PRUSSE**

Oui.

**Un participant**

Pour le scénario 2 je vois on utilise toujours l'ancienne nationale, avec un terre-plein central par contre ?

**Stéphane DEHART**

Tout à fait.

**Le même participant**

Alors, à des endroits il y aura une zone de dépassement et d'autres il n'y en aura pas ?

**Stéphane DEHART**

Oui.

**Le même participant**

Alors, s'il y a un problème d'accident, ou de problème, quand on sera dans la zone à une voie, comment ça se passera ?

**Stéphane DEHART**

Je ne sais pas si vous l'avez bien vu dans ce qui avait été présenté par M. LENOIR précédemment, sur ce type d'aménagement, il y a ce qu'on appelle une BAU [*bande d'arrêt d'urgence*], comme sur l'autoroute.

**Le même participant**

Ah d'accord, il y aura une voie d'urgence. C'est une fausse deux voies ?

**Stéphane DEHART**

C'est une 2 x 1 voie, mais avec une sécurisation équivalente à une 2 x 2 voies.

**Nicolas CAMOUS**

La bande d'arrêt d'urgence, qui n'est pas aussi large qu'une voie standard évidemment ?

**Stéphane DEHART**

Effectivement, qui permet de déplacer un véhicule accidenté et de permettre aux secours de se rendre sur place.

#### **4.3. Présentation des scénarios 3 (3-A, 3-B et 3-C) par la DREAL Hauts-de-France**

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

#### 4.4. Échanges avec le public

##### Jean-Paul SIRLANDE

Je regarde le 3-A et le 3-B. Bon, vous savez tous ce que je pense des scénarios, mais je vois que la DREAL travaille très bien là.

Le 3-A, quand on regarde votre schéma et les couleurs [*grille d'analyse multicritères mise à disposition sur chaque chaise*], c'est le seul qui ne comporte pas de case rouge. Le 3-B, il a un peu plus de cases vertes, donc c'est plus positif, la seule case rouge qu'il a, c'est le prix, il y a 100 millions de différence.

Donc, je préfère le 3-B, de loin, bien sûr, parce que 2 x 1 voie autorisée avec un tracteur, ça va poser des problèmes sur les contournements.

##### Nicolas CAMOUS, co-animateur

Donc vous, c'est plutôt 3-B ?

##### Jean-Paul SIRLANDE

Là, dans le choix de ce que vous venez de dire, c'est plutôt le 3-B. Bon moi, je l'ai expliqué à M. le préfet l'autre jour, scénario 5, mais on n'en parlera pas, moi je suis pour la privatisation.

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

Je voulais juste répondre à une question qui m'a été posée tout à l'heure dans l'atelier, c'était est-ce que la commune de Larouillies est bien déviée ? Alors oui, sauf sur le scénario 1. Sur tous les autres, toutes les communes sont déviées, pas d'ambiguïté.

#### 4.5. Présentation du scénario 4 et des critères pour éclairer le choix d'un scénario par la DREAL Hauts-de-France

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

#### 4.6. Échanges avec le public

##### Damien COMPAIN

Je suis agriculteur à Froidestrées. Déjà l'autre fois, moi j'étais là, j'écoute, tout le monde n'a pas le même avis que moi ou d'autres paysans, d'autres agriculteurs. Nous, ça va passer chez nous, il y a des exploitations qui vont être condamnées, qui vont sûrement tomber. Après, je parle avec des gens qui sont bien extérieurs du monde qui n'est pas le même que le mien, j'écoute tout ça. Je vois on va gagner du temps, on va gagner ceci, on va gagner cela, je vois bien qu'on parle maintenant de mondialisation, on y va tous vers la mondialisation, il faut évoluer, nous on est arriérés peut-être. Peut-être, mais moi j'ai mes valeurs, je sais que nous en fait, la Thiérache c'est nous qui la détenons, c'est les paysans et puis les gens qui nous entourent, qui ont les mêmes pensées que nous.

Pour moi, ça, des scénarios... Je sais bien qu'il faut évoluer, il faut améliorer pour la sécurité, tout ce qui est existant mais après vous croyez que tous les petits villages qui verront plus passer la nationale 2, ils vont évoluer avec la nationale 2, qu'est-ce que ça va devenir les petits commerces ? Je pense aux gens qui prennent de l'âge, je veux bien quand tu es jeune, tu prends la route, te voilà parti, mais les gens qui aujourd'hui qui ont 50 ans, même plus jeunes comme moi, dans 20-30 ans, quand tu te retourneras, tu verras dans la rue de ton village où tu avais ton petit commerce qui était là au coin, mais

qui a fermé boutique parce qu'il n'y avait plus assez de monde qui venait. Après, tout ça c'est économique de toutes façons.

Puis après, je vais même aller plus loin, la mondialisation, regardez-nous tous là, vous ne voyez pas l'allure qu'on a, avec des masques : c'est un fruit de la mondialisation le masque, enfin le Covid. Tout ça c'est un ensemble et là, on ne tourne plus rond, voir ça, moi je ne le vois pas comme vous, comme vous dites.

### **Nicolas CAMOUS, co-animateur**

Vous, ce que vous dites, Monsieur, finalement il ne faut pas faire d'aménagement, il ne faut rien faire ?

### **Damien COMPAIN**

Si, il faut améliorer l'existant, après exploser tout comme ça, prendre des hectares. J'écoute M. SIRLANDE, la route express on va l'appeler la « route M. SIRLANDE ». Je sais bien, je vous écoute, et puis vous irez couper le ruban. Non, il faut arrêter tout ça. Aujourd'hui il faut être tous ensemble et il faut voir les choses dans le bon sens, il faut penser à tout, tous les acteurs, à tout le monde. Je vais parler d'agriculteurs, l'autre fois je vous ai dit que l'heure n'était pas adaptée, et c'est bien vrai, elle n'est toujours pas adaptée aujourd'hui.

Et je vais même aller plus loin, il y a eu une réunion et je me souviens qu'il y avait quelqu'un qui m'avait dit vous les agriculteurs, ça sera à Étrœungt le mardi d'après ou je ne sais plus. Eh bien, j'ai constaté que tout le monde était là, tous les politiques étaient là le vendredi, mais le mardi, il n'y avait pas grand-monde, les politiques on ne les a pas vus. Ils auraient dû être là, venir nous voir, venir nous parler, mais non, on est oubliés, complètement oubliés.

Et là vous ne vous rendez pas compte, j'en connais plein des paysans qui ne sont même pas là, mais qui pensent comme moi. Nous on n'est pas des gens qui allons nous montrer comme ça, moi je le fais parce que ça m'énerve. Et puis là, quand je viens ici, je me sens un peu comme rabaissé, je vois que je ne suis plus maître de mon territoire. Comme je disais l'autre fois, on ne représente plus qu'1 % de la population les paysans, tout ce qui est agricole, et encore là ceux qui sont touchés par la route, encore moins, avouez on n'a plus de poids.

J'espère que tout le monde sera pris en compte, qu'on pensera à tout le monde, qu'on ne pense pas comme M. SIRLANDE qui ne veut plus voir la route au bout de sa cour, je sais bien mais elle était là avant vous, je vous l'ai déjà dit, vous le savez.

### **François DUGRAIN**

Bonsoir à tous. Ma position, c'est que je suis pour l'aménagement au fil de l'eau et s'il y a 1 milliard d'euros qui se promène pour financer des choses, pourquoi ne pas proposer aux riverains pour qui c'est insupportable d'avoir acheté une maison à côté d'une route, de déménager leur maison et d'aller vivre ailleurs s'il y a vraiment de l'argent pour faire ça, c'est une proposition tout à fait sérieuse.

On pense aux riverains qui supportent ça mais il faut aussi penser aux agriculteurs, pour qui ça peut être très traumatique de faire passer des 4 voies partout en Thiérache. Voilà, je vous demande aussi de prendre en compte ça.

### **Bernard CLAEYS**

Moi c'est aussi des réflexions. La première, c'est sur le gain de temps. On voit qu'entre un peu moins de 500 millions et 1 milliard, on gagne 10 minutes. Donc on peut se poser la question de l'intérêt de gagner 10 minutes.

Ma réflexion aussi sur les communes qui vont être contournées : il y avait là des communes où il y a des arrêts obligatoires avec des feux rouges : La Capelle il y en a trois, Vervins il y en a plusieurs, Avesnes évidemment là ça devient très difficile, comme Vervins, il y en a d'autres qui sont des routes toutes droites, personnellement moi les routes toutes droites ça ne me pose pas de problème, je roule plus lentement mais je roule. C'est pas la même chose que de devoir redémarrer, s'arrêter, redémarrer, c'est pour ça qu'un contournement, même de La Capelle, avec une 2 x 1 voie, moi ça ne me dérange pas.

Donc, faire le rapport entre le coût et l'intérêt. Ce que je veux dire aussi, c'est cette espèce d'économie mentale à ne pas avoir à être obligé de s'arrêter tout le temps, de redémarrer, de faire attention aux bouchons.

Il y a aussi, la dernière chose, l'avenir. Tout à l'heure vers 17 h, j'ai traversé Marquion. Alors, c'est une petite commune, c'est tout droit, il y a des feux rouges. On peut se poser la question de savoir, dans les communes, si un jour on ne va pas être limités à 30 à l'heure, si le projet est dans certaines communes et quand j'ai traversé Marquion, j'ai eu plusieurs feux rouges, c'est tout droit mais il y a des feux rouges quand même, dont certains sont pédagogiques. Donc, vous arrivez à 45 et vous vous arrêtez parce que le feu rouge vous oblige à vous arrêter. Donc, on peut imaginer qu'à l'avenir, la plupart des communes mettent ça en place, ce qui peut être aussi un intérêt pour les contourner.

La dernière chose, c'est le calendrier. Parce qu'on va avoir des contournements de communes, on nous annonce des chiffres et on nous propose des projets dont on n'est pas sûrs, quand on va arriver au moment de les réaliser, qu'il n'y aura pas des modifications des normes qui vont obliger à faire autre chose et qu'il n'y aura pas non plus des modifications des coûts.

### Nicolas CAMOUS

Concernant les scénarios, j'ai entendu notamment deux choses : contournement à 2 x 1 voie ce n'est pas gênant et ce n'est pas la vitesse, le gain de temps pardon, qu'il faut forcément privilégier.

### Mme PRUSSE

Je me demande si vous n'allez pas vider l'A1, parce que tout le monde va prendre cette voie gratuite. On ferait payer les camions étrangers, on aurait déjà moins de monde sur notre voie.

### Nicolas CAMOUS

On a bien noté votre question, on va bien évidemment y répondre. Est-ce que par rapport aux critères, est-ce qu'il faut privilégier la sécurité, est-ce que c'est avant tout le gain de temps ?

### Mme PRUSSE

Le gain de temps, ça ne me dérange pas, ce qui me dérange c'est les tracteurs qui nous gênent tout le temps. Je vais souvent, enfin moins souvent maintenant à Paris qu'avant...

### Nicolas CAMOUS

Donc plutôt des scénarios avec itinéraires de substitution, c'est ça ?

### Mme PRUSSE

Oui et peut-être pas avancer des sommes énormes pour faire une nouvelle autoroute, qui sera gratuite celle-là.

### Cédric VITTOZ, animateur

Merci, Madame.

Donc je vous propose qu'on commence par répondre à cette question, parce que ça me permet de la regrouper avec une question qu'on a sur internet, que je vous lis : « J'habite au nord de la RN2. Le trafic de poids lourds a explosé depuis l'augmentation du prix du carburant. Ces poids lourds sont souvent étrangers, ils passent sur la RN2 pour éviter les autoroutes payantes », donc c'est le sujet de la concurrence autoroute et future RN, « pourquoi ne pas trouver une solution dès maintenant pour retirer ces camions, exemple : écotaxe ? ».

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

Oui, en effet, c'est un sujet sur lequel on a déjà eu l'occasion d'échanger lors des autres réunions. Il est vrai que dans les analyses, les études qu'on a menées jusqu'à maintenant, on considère qu'il y aura sans doute, potentiellement, selon le scénario d'aménagement, un report de trafic qui reste à définir précisément le moment venu mais qui, au vu des données aujourd'hui regardées, reste assez relatif.

Mais, pour bien y répondre, on sera amenés à modéliser et à objectiver ce potentiel report, si le risque s'avérait en effet présent, sur la base du scénario qu'on retiendra. Parce qu'on voit bien quand même que selon le type de scénario, scénario 4 ou, je dis n'importe quoi, scénario 1 ou 2 ou même les scénarios intermédiaires, tout cela peut quand même avoir un impact sur le gain de temps que ça amène au trafic. Pour faire simple, il y aura probablement un potentiel report, on a plutôt nous dans les études de trafic menées jusqu'à maintenant pas mesuré quelque chose de proportionnellement important dans ce trafic qu'on pourrait qualifier d'international, mais évidemment qu'on l'objectivera et qu'on va l'étudier de manière encore plus fine dans la suite des études, une fois le type de scénario d'aménagement retenu.

Alors, il n'y avait pas beaucoup de questions. Ce que j'ai retenu des différentes interventions, il y avait éventuellement la thématique liée au devenir par exemple des commerces ou de l'activité dans les communes. Là aussi, je ferai éventuellement le lien avec les scénarios d'aménagement. C'est-à-dire que tout ça s'accompagne, c'est-à-dire on peut imaginer que le risque est plus grand avec potentiellement des scénarios plus de nature rapide, donc le scénario 4, peut-être que cette expression veut dire qu'il faut avoir la préoccupation d'avoir une bonne irrigation du territoire, c'est-à-dire de conserver un bon accès aux centre-bourgs traversés : donc est-ce qu'il faut plutôt en comprendre qu'il faut conserver des points d'échanges assez fréquents, tout en améliorant l'existant et donc avoir des scénarios plutôt avec des carrefours giratoires plus réguliers, ça c'est le premier élément de réponse. Et le deuxième c'est qu'il y a aussi une amélioration, M. le maire de La Capelle l'avait dit d'ailleurs en introduction, du cadre de vie de ces commerces, qu'il faut voir comme une opportunité à accompagner avec d'autres politiques publiques d'aménagement de centre-bourgs, d'aménagement de circulations douces dans le bourg, voilà, de tranquillité qui fait que, aussi, on est encouragés, plus amenés à venir de manière paisible en tant qu'usager, vers les commerces.

Ce que je veux dire, c'est que ça peut aussi être vu comme une opportunité mais tout ça s'accompagne d'autres politiques qui ne sont pas celles d'aménagement de la route. Cela a été dit, par exemple il y a un cadre actuel de « Petites villes de demain », qui peut aussi être un outil qui doit être complémentaire.

## Cédric VITTOZ

On avait la question du lien entre calendrier, en arrière-plan c'est la fiabilité des estimations en fonction des années dans lesquelles on fera les travaux.

## Nicolas LENOIR

Alors, je ne sais pas si c'est la fiabilité des coûts, c'est-à-dire que oui les coûts en soi ils évoluent avec le temps. Aujourd'hui les estimations qu'on fait, elles sont à date d'aujourd'hui avec les ratios de coûts d'aujourd'hui.

Sauf à ce que soient modifiées les caractéristiques techniques de la route qu'on aménage, qui amène des coûts différents, mais sinon les coûts peuvent être réactualisés au fur et à mesure du temps, mais juste par rapport à l'inflation ou à l'évolution des prix tout simplement. Donc, en valeur absolue les coûts peut-être seront modifiés mais si on ne modifie pas l'infrastructure en tant que telle dans les études suivantes, il n'y a pas de raison de remettre en cause les coûts, dont il faut bien avoir en tête et ça a été dit très bien par mes collègues tout à l'heure, ce ne sont aujourd'hui que des ratios d'ordres de grandeur, sous forme de fourchettes au stade amont des études où nous sommes et tout cela s'affinera avec les études plus précises que nous mènerons par la suite, évidemment.

### Cédric VITTOZ

Merci. Avant de passer à une deuxième série de questions, j'ai une question sur internet de M. LEFEVRE qui l'a posé à 18h45, donc il est peut-être devant son écran à attendre la réponse donc je la pose maintenant : « Les mobilités électriques et douces sont l'avenir de l'automobile, la mise en place de parkings d'autopartage et de bornes de recharge rapide à la sortie de la RN2 sont-ils envisagés pour anticiper les futurs besoins des usagers ? Si oui des partenariats avec des sociétés privées comme tesla ou ionity sont-ils à l'étude ? Merci pour votre attention et votre écoute », et Paul nous précise qu'il est étudiant sur Lille. On parlait des générations dans les précédentes réunions, donc on a une question d'un étudiant sur les mobilités électriques, les bornes de recharge, les parking-relais.

### Nicolas LENOIR

Évidemment que le moment venu, il faudra avancer en prenant en compte tous ces aspects-là et les mobilités de demain et leurs modalités pratiques.

Aujourd'hui, au stade des études où nous en sommes, nous n'avons pas aujourd'hui défini ce niveau de précision de il faudra le cas échéant des bornes de recharge à tel endroit etc., mais évidemment que ça fait partie du paysage de conception d'une route, si un besoin est objectivé et pertinent, de le prévoir en complémentarité avec les acteurs qui portent ces installations, évidemment là où ce sera pertinent.

### Jean-Paul SIRLANDE

Je ne vais pas polémiquer avec Damien [*Damien COMPAIN*], il n'y a pas de problème, on échange assez sur Facebook, mais je vais quand même lui dire qu'à 72 ans, j'ai pas du tout l'intention d'être élu à quoi que ce soit pour couper un ruban un jour.

Ma question est celle-là : en fonction du scénario, 1, 2, 3, 4, il y a des sommes, ça va un petit peu faire le doublon avec ce qu'a dit Bernard CLAEYS tout à l'heure, on aurait eu une petite case qui nous aurait dit scénario 1 à 5 ans à priori c'est bon, scénario 2 à 10 ans, et scénario 3-C à 30 ans, je ne sais pas. Voilà un petit peu l'inquiétude qu'on a, parce que ça fait 50 ans qu'on en entend parler. Alors là, on se dit tiens on avance, c'est vrai que ça avance bien, mais on ne sait pas si c'est 5 ans, si c'est 10 ans, si c'est 15 ans ou 20 ans.

Ensuite, pour Damien, je reviens sur l'histoire de l'aménagement. Mardi, j'étais à la réunion à Étroeungt, il y avait du monde agricole, et j'ai retenu surtout les paroles de M. FRANÇOIS qui s'est occupé du remboursement en collaboration avec la DREAL, et qui vous a publiquement remerciés du travail qui avait été fait et de la façon dont ça avait été fait pour la liaison Maubeuge-Bas-Lieu, en disant que tout avait été fait en concertation. Donc Damien il n'y a pas à s'inquiéter quand c'est en route, c'est bien fait. Donc tu verras, ça ira, voilà.

### François MARTINACHE

Je voudrais poser une question à M. BRICOUT ou à M. le maire : est-ce que ces retombées-là vont nous amener des emplois ? Si un jour ça se fait, est-ce qu'il y aurait des emplois qui seraient créés le long de la 2 x 2 voies ?

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

Oui, je vais peut-être faire une intervention plus générale. D'abord, je me réjouis qu'on ait des moments de démocratie comme ça où chacun peut s'exprimer sur un projet, s'exprimer peut-être encore plus sur le calibrage quelque part d'un projet, parce qu'on voit bien qu'au final tout est question quelque part d'équilibre.

Évidemment, l'un des enjeux essentiels, c'est ce qui est réclamé depuis longtemps, c'est le désenclavement de la Thiérache, et ça en fait partie l'aménagement de la RN2. Évidemment, c'est important pour l'économie, c'est important pour déjà le maintien de l'économie. Je vais prendre un exemple, par exemple l'abattoir de Le Nouvion. Pourquoi il y a des projets qui disent qu'il irait s'installer à Saint-Quentin ? Pour un problème d'accès autoroutier, c'est pas plus compliqué que ça.

Après il y a d'autres enjeux qui sont extrêmement positifs en matière de sécurité, en matière de confort aussi des usagers. Et maintenant tout est dans le dosage quoi, parce que d'un autre côté, il faut être aussi je pense très précautionneux pour les agriculteurs, pour un problème d'accès aux parcelles, pour un problème de consommation de terres agricoles. Il faut être très précautionneux pour aussi les commerçants, et Johann [*Johann WÉRY, maire de La Capelle*] je crois s'y emploie parce qu'effectivement ces nœuds d'échanges, ces accès en fait aux centres-villes et aux petits commerces, et le projet de territoire, le projet d'aménagement du centre-ville pour améliorer l'ambiance commerciale, ça fait partie effectivement des solutions complémentaires pour améliorer cette ambiance commerciale au service des commerçants.

Il y a des enjeux environnementaux, on le sait, on a tous envie de sauvegarder la planète, de faire très attention parce qu'en plus les pâturages, le bocage, enfin tout ce qui fait la beauté de la Thiérache, c'est vraiment un sujet aussi, ça fait partie du projet de territoire, notamment sur le projet qui est plus culturel, plus touristique, donc il faut faire très attention.

Je crois que le tout est dans un problème d'équilibre, de trouver les bons équilibres. Mais on a quand même la chance d'avoir un axe qui soit aménagé, et moi je me remercie aussi le département parce qu'il s'est quelque part engagé, M. FRICOTEAUX [*président du conseil départemental de l'Aisne*] s'est engagé pour que le projet en fin de compte qu'on n'ait pas un axe qui ne fasse que traverser la Thiérache, mais qui puisse irriguer l'ensemble du territoire. On l'a vu dans les solutions, j'ai écouté un petit peu, je suis arrivé en retard je m'excuse, mais on a regardé, on voit bien que, comment dire, il y a le problème d'irrigation, il y a une double traversée, La Capelle est traversée complètement par la RN2, il y a aussi les axes qui viennent de Guise, Le Nouvion et de l'autre côté vers Hirson, alors s'il y a un engagement en plus du département de pouvoir raccorder en fin de compte ces petites villes comme Hirson, comme Guise, comme Le Nouvion à la RN2 par des investissements du département, je trouve que c'est une bonne chose pour qu'en fin de compte cet axe-là soit utile à tout le monde, soit utile à toute la Thiérache d'une façon générale.

Donc je crois que tout est dans une question d'équilibre, je crois qu'il faut écouter tout le monde, il faut être attentif à ce que tout le monde dit, tout le monde a ses préoccupations, le monde agricole, le monde des commerçants. Voilà, mais je crois que pour notre territoire, l'aménagement, après il faut bien le calibrer, c'est quand même une chance, parce que ça fait quand même 40 ans qu'on disait qu'on l'attend, maintenant on commence à être un peu plus pressés parce qu'on voit que ça accélère et c'est tant mieux.

Félicitations en tous les cas, merci de participer parce que je crois que c'est la démocratie et puis c'est comme ça qu'on avance sur les projets pour qu'ils soient le mieux équilibrés, le mieux partagés et le mieux compris par tout le monde.

### **Marie-Anne WATTIER, maire de Buironfosse**

J'ai traversé cette route nationale 2 pendant 17 ans la nuit, à Laon, j'allais travailler à Laon toutes les nuits, j'ai vu des accidents mortels nombreux, une dizaine au moins, avec des collègues qui sont morts aussi sur la route.

Donc il était plus que temps de faire quelque chose sur cette nationale 2 parce qu'elle est très dangereuse, mal carrossée parce qu'on bouche les trous tous les ans, tous les deux ans mais avec le nombre de véhicules qui passent journalièrement, et étrangers surtout, on peut voir les Litvaniens, les Polonais, surtout les étrangers, sur toutes les routes que ce soit départementales ou nationales, il était plus que temps de faire quelque chose et d'amener des nouveaux investisseurs surtout, parce que je pense que ça on en a perdu des investisseurs à cause de cette nationale qui était dans un état désastreux, voilà ça c'est mon point de vue.

Et je pense que tous les herbagers, commerçants des petits bourgs comme Étréaupont, Vervins ou La Capelle ou La Flamengrie n'auront pas à y perdre. Ils garderont toujours leurs... et ça amènera peut-être de la population supplémentaire.

### Nicolas CAMOUS

Ce que je j'entends juste, Madame, c'est la sécurité avant tout. Tout à l'heure, je vous écoutais tout à l'heure quand vous étiez dans le groupe, vous le disiez déjà, donc s'il y avait un critère prioritaire pour vous à prendre en compte dans le choix qui sera fait : avant tout la sécurité ?

### Marie-Anne WATTIER

La sécurité.

### Cédric VITTOZ

On va peut-être revenir sur cette question, si je traduis un peu les propos de Monsieur, d'est les scénarios sont plus ou moins compliqués à mettre en œuvre, donc ils prendront plus ou moins de temps à faire, donc les scénarios les plus compliqués : est-ce qu'on a une vague idée d'un horizon associé à chaque scénario ?

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

Il y a plusieurs questions dans la question. Je vais essayer de vous répondre le plus précisément possible. Déjà vous dire que cette RN2 en fait elle est en aménagement constant cette RN2, on vous l'a montré tout à l'heure, au sud de Laon on en a fait déjà pratiquement l'essentiel, presque tout. Ici il y a eu un engagement fort qui a été pris en 2018, et depuis on s'est attelés à la tâche, vous voyez qu'on n'a pas chômé. Dans le même temps, les élus ont souhaité qu'on identifie trois opérations qui seraient commencées prioritairement, dont l'aménagement sera complètement compatible avec l'aménagement général : donc, le créneau de Voyenne, les travaux démarrent là, tout prochainement, dans les prochaines semaines, les prochains jours même, les travaux de la déviation d'Avesnes-sur-Helpe également, très prochainement on attend l'autorisation préfectorale, et puis les deux déviations, dont la déviation de La Capelle dont on parle ce soir, on est déjà un peu plus avancés dans les études.

Si vous voulez, c'est en continu. Le grand public, vous, vous ne voyez pas forcément mais on s'attelle à ces études-là, on y travaille constamment. Alors faire des études, entre le moment où on démarre et le moment où vous voyez vraiment les camions et les engins de chantier sur le terrain, c'est à peu près 5-6 ans, parfois plus mais ça peut être une bonne mesure. Ça veut dire que dans tous les scénarios, tous ceux qu'on a présentés là, quel que soit le scénario retenu, les premiers aménagements, donc les premières améliorations arriveront à peu près à cette échéance-là. C'est ça qu'il faut avoir en tête.

Ensuite ça prendra plus ou moins de temps, effectivement, évidemment, selon l'ambition ou la complexité finalement du projet qui sera retenu. Et ça ça va se dérouler progressivement, selon le scénario retenu, selon son coût.

Ça se finance dans le cadre du contrat de plan État-Région, ça veut dire que ce contrat de plan État-Région il est établi avec les partenaires financiers, les collectivités qui souhaitent financer, justement à un pas de temps de 5 ans aussi, ça correspond bien, et donc tous les 5 ans on définit ce qui va être prioritaire, stratégique, pour les cofinanceurs pour les 5 années suivantes. Donc nous, ça nous permet, sachant qu'on a fait des études pendant ce temps-là, ça nous permet de commencer à envisager à quel moment on va pouvoir programmer les procédures pour au final avoir un horizon de démarrage des travaux. Voilà comment ça se passe. Donc un aménagement progressif qui durera plus ou moins longtemps selon le scénario retenu.

### Nicolas CAMOUS

Je me permets Mme MAIREY-POTIER, dans ce que vous dites on peut comprendre qu'on aura de toutes façons besoin, parce que M. SIRLANDE évoquait un premier délai de 5 ans sur les scénarios, qui est le pas entre guillemets des contrats de plan État-Région, j'imagine que dans ce que vous dites qu'on aura de toutes façons besoin de plusieurs contrats de plan État-Région pour aménager la RN2 puisque c'est déjà ce qui se fait depuis des dizaines d'années, à chaque contrat de plan, on avance un petit peu, c'est bien ça ?

### Virginie MAIREY-POTIER

C'est ça. En même temps, on est sur 70 kilomètres, donc on parle de plusieurs centaines de millions d'euros, vous imaginez bien que ce n'est pas quelque chose qu'on réalise en 5 ans.

Et même, imaginons, qu'on avait l'argent là tout de suite maintenant pour faire les aménagements, dans un pas de temps très court, 5-10 ans, on fait tout, mais en fait il y aurait une gêne considérable pour les habitants, pour les usagers. On sait très bien que réaliser un aménagement routier, ça dure un certain temps et c'est quand même une source de nuisances importante pour les riverains : pendant plusieurs mois ils sont gênés dans leurs trajets du quotidien, la route elle n'est pas du tout aux standards habituels, il y a des aménagements provisoires qui sont réalisés, donc on sait parce qu'on le vit nous dans d'autres chantiers qu'on a fait récemment ou qu'on est en train de faire, c'est une période qui n'est pas forcément facile ni agréable. Donc, on évite de tout faire en même temps au même endroit, si vous voyez ce que je veux dire.

### Cédric VITTOZ

Peut-être un mot si on peut avoir des éléments : est-ce qu'on a des scénarios dont on peut penser qu'ils ont des retombées économiques meilleures que d'autres, ou est-ce que c'est trop complexe à ce stade de répondre à ce genre de question ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Très franchement, ce n'est sans doute pas à nous qu'il faudrait poser la question. C'est un sujet qui a été abordé dans la table ronde économie et mobilité toute récente là à Laon, où effectivement les participants de la table ronde ont exprimé leurs attentes par rapport à cet aménagement en exprimant leurs besoins, et en disant que pour leurs clients ou pour certains d'entre eux ou pour leurs fournisseurs, c'est trop loin leur entreprise, donc ils ont la volonté, la motivation de rester implanter où ils sont, se développer ou d'autres souhaiteraient également le faire mais voilà, le temps de trajet est trop important, les contraintes de trajet également. On peut donc imaginer à contrario qu'avec un aménagement routier plus confortable, forcément il y aura des retombées économiques parce que ce sera favorable à l'activité.

### François DUGRAIN

Du coup si j'ai bien compris, Madame, vous allez dans les 5 ans contourner La Capelle et Froidmont, et peut-être dans les 5 ans suivants faire une 2 x 4 voies intégrale, alors qu'il y aura déjà eu des contournements sur la RN2 actuelle ? Si j'ai bien compris, là on nous parle de scénarios, mais il n'y a pas les moyens d'un projet d'une cohérence globale, c'est en fait des plans quinquennaux à chaque fois avec des petites avancées ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Pardon, je n'ai peut-être pas été suffisamment claire et précise dans ma réponse. Ce que je vous ai dit c'est que les premiers aménagements, donc les premiers travaux, vont pouvoir démarrer d'ici 5-6 ans, donc ça concerne les opérations prioritaires qui ont été identifiées, dont les deux déviations donc celles de La Capelle et Froidmont-Cohartille.

Et ce que j'ai dit, c'est que dans le même temps on fait les études, on réalise les études sur l'aménagement global. Ça, ça se passe de manière séquentielle, d'abord on définit un parti d'aménagement, le scénario qui sera retenu à l'issue de tout ce processus de concertation et les études qui vont avec et ensuite il y aura effectivement un travail de priorisation des prochaines opérations, opérations concrètes, sections à aménager qu'on aura à faire.

Ce travail il n'est pas encore fait, parce que vous comprenez bien qu'il faut déjà définir le scénario d'ensemble et ensuite regarder là où il est prioritaire d'intervenir, notamment la priorité ça peut porter sur des questions de sécurité, sécuriser, mais ça peut être aussi là où c'est plus simple d'aménager, c'est-à-dire avec moins d'impacts, on revient toujours à la même question des critères qu'on a évoqués tout à l'heure, moins d'impact sur les activités, sur les espaces agricoles, environnementaux, les

habitations, etc. Donc effectivement, ce travail d'identification des opérations n'est pas encore fait, il vient après, dans la suite, on a encore énormément de travail devant nous bien sûr.

### Nicolas CAMOUS

Je me permets de rebondir parce que Monsieur vous étiez dans le groupe du fond tout à l'heure, à un moment donné vous avez aussi fait une remarque sauf erreur de ma part sur la cohérence, et moi ce que j'entends dans votre remarque-là c'est la même chose, c'est-à-dire est-ce que même si on réalise par bouts de 5 ans, si vous me passez l'expression, on aura bien un scénario qui permettra bien que l'ensemble de l'aménagement soit cohérent, à la fois les contournements et les parties entre les communes.

### François DUGRAIN

Si vous faites un contournement de La Capelle là dans 5 ans si j'ai bien compris, j'imagine que c'est du délire de croire que dans 10 ans on va en plus faire une 4 voies traversante totalement, de Laon à Maubeuge, en plus du contournement actuel, peut-être que je raisonne mal ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Les aménagements qu'on va faire, bien sûr ils sont complètement intégrables dans l'aménagement total. C'est le but, c'est-à-dire qu'on les fait un petit peu en avance de phase mais au final ils s'intégreront complètement dans l'aménagement global.

Et si, l'objectif c'est bien de définir des sections au fur et à mesure, où on va aménager, selon le scénario qui sera retenu. Vous voyez, le parti d'aménagement est défini, le cadre dans lequel on fait cet aménagement de bout en bout, une fois qu'on a ce cadre, on sait ce qu'on a à faire. Ensuite, très concrètement ça va être découpé en sections où, prioritairement c'est là qu'on fait l'aménagement en premier...

### François DUGRAIN

Comment vous allez faire dans votre projet scénario 4 pour contourner Étréaupont en gardant à peu près le tracé actuel ? Pour contourner Étréaupont, il faut bien passer beaucoup plus loin que le tracé actuel, il faut contourner fortement, je me trompe ou pas ? Je ne comprends pas trop, mais peut-être que c'est pas grave de dépenser de l'argent là et de le rédépenser plus tard, peut-être que ce n'est pas grave en fait ?

### Nicolas LENOIR

Chaque tronçon sera étudié comme là on partageait ce soir les études de fuseaux du contournement de La Capelle : quand on étudiera la section Étréaupont, on étudiera des fuseaux aussi pour contourner Étréaupont, de la même manière que ce qu'on a étudié sur La Capelle, sachant qu'on aura défini, à l'issue de la concertation actuelle, le type d'aménagement qu'on réalise, soit une 2 x 2 voies route express comme vous le dites à échangeurs dénivelés, le scénario 4, soit un scénario 3-A, 3-B, qu'on appliquera à chacune des sections et pour laquelle on étudiera est-ce qu'on peut aménager sur place ou pas.

### Nicolas CAMOUS

Donc il n'y aura pas de doublon, enfin de fausse manœuvre ?

### Nicolas LENOIR

Chaque section qu'on aménagera sera compatible avec la section suivante qu'on aménagera, puisqu'on sera dans le cadre global du parti d'aménagement défini à l'issue de la concertation actuelle. On ne refera pas des choses, comment dire une fausse manœuvre, on n'aura pas à revenir sur une section qu'on aura aménagée.

### Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

Par rapport à cette question, on pourrait juste vous dire qu'au-delà de la concertation-là qui est très courte, enfin qui dure moins de 3 mois, c'est bien prévu qu'il y ait ce qu'on appelle une post-concertation, c'est-à-dire qu'il y a une concertation continue pour l'ensemble des autres réflexions à avoir, notamment celle que vous venez d'évoquer pour les contournements des bourgs.

### Bernard CLAEYS

C'est juste une réflexion sur le financement. Vous dites 500 millions, vous dites 1 milliard en fonction des projets, on est dans un pays qui a des dépenses énormes actuellement, 500 millions actuellement c'est une semaine de tests PCR, pas plus, qu'il va falloir rembourser et je ne suis pas sûr du tout qu'on ait les moyens de payer des routes.

## 5. Conclusion

### Régis GUYOT, garant de la concertation

Nous avons écouté les uns et les autres pendant toute cette soirée. Ce que je serais tenté de dire, c'est qu'au fur et à mesure que la concertation avance, on voit s'approfondir la connaissance qu'en ont les citoyens qui se sont intéressés à la question, que ces citoyens sont pour une part variés et pour une autre part les mêmes, qui ont eu beaucoup d'engagement, et que dans tout ce panel, il manque encore beaucoup de gens.

Quand je dis beaucoup de gens, c'est beaucoup de catégories de la population dont on se dit nous, les garants, au fond quels besoins ont-ils, exprimés par eux-mêmes et pas par d'autres, quelles perspectives ont-ils par rapport à leurs occupations, notamment professionnelles, comment est-ce que ce cheminement se fait entre la vie personnelle et la vie collective.

Or, ce projet qui va s'étaler forcément sur un grand nombre d'années, il suppose qu'on trouve une ligne de crête. Quand on passe en revue les différents critères de choix, on voit bien, vous voyez bien qu'ils sont par définition naturels dans une société humaine contradictoire. Et ce qu'il faut, c'est arriver à trouver la ligne de crête qui sera la meilleure pour le territoire et ses habitants. Pour définir une ligne de crête, qui est la chose la plus difficile de la terre, il n'y a qu'une formule : c'est de travailler ensemble, et de se parler et à fortiori d'aller vers celui qui au départ a l'opinion la plus différente par rapport à la vôtre et, petit à petit, de se dire qu'on doit trouver un équilibre qui permette de satisfaire au moins partiellement l'un comme l'autre.

L'utilité de ces ateliers, c'est qu'en général cette expérience montre que les gens arrivent avec chacun une idée individuelle de ses besoins et de ses propositions, et puis s'aperçoit que les autres ont des intérêts individuels tout aussi légitimes que le sien, et à ce moment-là la discussion s'engage. Et je crois que c'est vraiment l'utilité de ces ateliers, c'est de travailler ensemble. Toute formule qui permet de discuter ensemble de ces enjeux qui sont importants et complexes, est quelque chose qui fait avancer le territoire.

Venant pour ces différentes réunions de concertation, je ne peux pas m'empêcher d'aller visiter le pays un peu au-delà de la RN2 évidemment et dans cette Thiérache, je trouve une nature extraordinaire, je trouve des architectures tout à fait originales, j'ai passé en revue les églises fortifiées une partie de la journée, j'ai trouvé ça tout à fait extraordinaire. Mais ce pays il a besoin d'être vu, d'être habité, d'être vécu et pour ça il faut évidemment le faire bouger, mais personne ne le fera bouger tout seul, c'est ensemble que vous le ferez bouger et parce que vous vous serez exprimés, exprimé ensemble, que vous aurez eu des controverses ensemble et que vous aurez trouvé petit à petit ensemble le chemin de crête, parce que personne d'autre que vous ne le trouvera.

Voilà ce que m'inspirait cette soirée en tant que garant, qui n'a pas à avoir d'avis sur le fond, même si évidemment comme c'est un homme, il a dans son for intérieur quelques idées, mais qu'il gardera toujours pour lui.

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

Juste un mot très court. Ce qui m'a vraiment intéressé ce soir, c'est la façon dont vous avez réussi, notamment à travers les ateliers, à interpeller au-delà de l'État qui est maître d'ouvrage de l'opération, en posant une question de bon sens. Vous avez tous remarqué que si on s'intéressait à l'axe Nord-Sud sans prendre en compte les flux qui venaient de l'Ouest et de l'Est, on passait à côté de la bonne solution et donc cette capacité que vous avez eue en fait à mettre le doigt assez facilement, non pas sur une incohérence, mais je pense que quand la DREAL présente son projet RN2 elle le fait en tant que maître d'ouvrage, l'axe Est-Ouest il interpelle d'autres opérateurs, on pense notamment au département. Mais vous avez su mettre le doigt sur cette question.

Et puis on a aussi entendu le propos il faut y aller avec un dosage, avec des précautions. C'est-à-dire on ne peut pas imaginer des solutions qui seraient des solutions qui ne prendraient pas en compte toute une série de critères. Ça a été largement débattu ce soir et parmi tous ces critères, il n'y en a pas qui apparaissent comme ça spontanément supérieurs les uns aux autres, mais en tout cas c'est dosage et précaution, moi en tout cas c'est ce que je retiens de cette soirée à La Capelle.

### **Cédric VITTOZ, animateur**

Merci Messieurs. Je vous propose de conclure et de vous remercier tous, les garants, la DREAL et vous surtout, qui avez participé activement à cette soirée.

On aura le même atelier à Grandlup-et-Fay le 15 février, qui est le prochain rendez-vous dans le cadre de cette concertation, le prochain rendez-vous sous forme de réunion publique, il y a toujours le site internet, le compte Facebook, les enveloppes « T » et le bus aussi, qui vous permettent de participer. On se verra ensuite à Marle, le 24 février, sous une autre forme encore, qui sera un atelier avec les usagers, où on parlera besoins de déplacements, scénarios d'aménagement et puis, pour mémoire, la réunion publique de partage, de synthèse de toutes ces contributions, est prévue à Vervins le 10 mars.

### **Nicolas CAMOUS, co-animateur**

Et le bus RN2 que vous avez devant la porte revient le 5 mars, en ville, pendant la course automobile.

### **Cédric VITTOZ**

Merci à tous, bonne soirée.