

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

CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE
DU 10 JANVIER AU 25 MARS 2022

Compte rendu de la réunion publique
avec un focus « économie & mobilité »
Laon – 25 janvier 2022 à 18h

Affluence : environ 90 participants

- Dans la salle : environ 80 ; à distance (diffusion en direct sur internet) : 11 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

Table ronde des acteurs économiques

- Marie-Godelène GANIVET, chambre de commerce et d'industrie de l'Aisne
- Sébastien ATTANCOURT, société A2 Mac1
- José FAUCHEUX, président de la chambre de métiers de l'Aisne

Table ronde des acteurs de la mobilité

- Bertrand CAILLE, Transports Caille
- Olivier ENGRAND, Conseil régional Hauts-de-France et Régie des Transports de l'Aisne
- Thierry THOMAS, pôle d'équilibre territorial et rural du pays de Thiérache

Animateur :

- Nicolas CAMOUS, Algoé

Déroulement (environ 3 h) :

- Introduction (15')
- Présentation des fondamentaux du projet des scénarios d'aménagement envisageables et échanges avec le public (1h25)
- Table ronde sur les thématiques économie et mobilité et échanges avec le public (1h20).

Sommaire

1. Introduction	4
1.1 Mot d'accueil d'Éric DEHAYE, maire de Laon	4
1.2. Introduction de Jean Raymond WATTIEZ et de Régis GUYOT, garants de la concertation	4
2. Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios d'aménagement et échanges avec le public	4
2.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France	4
2.2. Questions et échanges avec le public	5
3. Tables rondes sur les thématiques économie et mobilité et échanges avec le public	18
3.1. Table ronde des acteurs économiques	18
3.2. Table ronde des acteurs de la mobilité	21
3.3. Questions et échanges avec le public	27



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 d'Éric DEHAYE, maire de Laon

Bonsoir à tous. Ravi d'accueillir la commission nationale du débat public et les services de l'État pour ce temps de concertation sur la mise à 2 x 2 voies de la RN2. Merci d'avoir organisé ce temps à Laon.

Ravi d'avoir aussi un public aussi nombreux pour vous écouter ce soir, et aussi pour partager les préoccupations que les habitants du département de l'Aisne peuvent avoir sur la RN2, qui est évidemment un axe stratégique pour le développement de notre territoire, pour le développement de notre département, ou pour Laon. Avec un aspect évidemment particulier pour la ville de Laon puisqu'il y a cette question du contournement sud de la ville de Laon de la RN2, qui nous préoccupe bien évidemment, qui n'était pas intégré dans les études initiales liées à la RN2 et qui a été réintégré suite à un certain nombre d'accidents, de tragiques accidents effectivement sur cet axe. C'est aussi un focus particulier pour nous que cette question de la sécurisation du tronçon sud de la RN2, donc on aura l'occasion très certainement d'en parler.

Voilà, je vous remercie d'avoir organisé ce temps de concertation, qui est important. Il y a aussi des permanences sur Laon, un bus itinérant sur Laon qui permettra de recueillir un peu l'avis des habitants et sur tout l'axe de la RN2 en remontant sur Avesnes.

Que ce débat soit le plus riche possible, le plus fructueux et que tout le monde soit dans un dialogue constructif et puisse faire remonter les préoccupations des habitants du territoire.

Merci beaucoup.

1.1. Introduction de Jean Raymond WATTIEZ et de Régis GUYOT, garants de la concertation

Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement

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

2.1. Présentation de la DREAL Hauts-de-France

Cf. compte rendu de la réunion publique de lancement

2.2. Questions et échanges avec le public

Olivier JOSSEAUX, maire de Chambry, vice-président au développement économique à la communauté d'agglomération du Pays de Laon

Bonsoir. J'ai trois petites questions.

Vous nous avez parlé de réduire les accès, donc j'aurais voulu en savoir un peu plus, si c'est juste en termes de distance ou si c'est par rapport aux accès aux zones commerciales, par rapport aux zones économiques, ça c'est très important aussi, si vous tenez compte de ces choses-là.

Après j'ai une deuxième petite question vraiment spécifique à Chambry : nous avons notre cimetière qui est au bord de la nationale 2, j'aimerais bien savoir pour tout ce qui est site protégé, cimetières ou toutes infrastructures de nos villages qui se trouvent au bord de la nationale 2, comment vous allez les traiter ?

Et après, étant au bord de la nationale 2, la commune, là c'est une revendication de nos concitoyens, la circulation augmentant de plus en plus depuis 1989 avec l'arrivée de l'autoroute, savoir comment vous allez traiter le bruit des routes, comment vous allez traiter toutes ces choses-là qui sont vraiment des nuisances pour nos citoyens.

Donc, voilà mes trois petites questions.

Nicolas BEAUDOIN

Bonsoir. Je suis habitant de Laon. Merci pour la présentation. C'est juste deux questions pour compléter la description. J'aurais aimé savoir qui utilise la RN2, parce que vous en avez parlé mais vraiment brièvement, je trouve que ce serait bien d'avoir un peu les différentes catégories. Et puis deuxièmement, vous parlez d'empreinte foncière, mais est-ce que vous pouvez donner au moins la fourchette entre le maximum et le minimum des consommations d'espaces. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

On va déjà répondre à ces cinq questions-là. La réduction des accès : sur quels critères est-ce que la réduction des accès se fait, j'ai compris dans la question de M. le maire, aux zones commerciales, aux zones économiques, est-ce que ces accès-là pourraient être réduits ?

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

Déjà en effet, dans le déroulement du projet, on n'en n'est pas à ce stade de précision et d'étude, là on est sur les grands principes du parti d'aménagement, vous l'avez bien compris.

Cela étant dit, évidemment que le moment venu, quand on en sera à étudier de manière détaillée le projet, comme on l'a expliqué, le nombre d'accès étant important, étant d'ailleurs une caractéristique forte de la RN2 le nombre d'accès directs sur la RN2, il sera amené à pas mal diminuer, mais pour se concentrer sur les points où il y a le plus de besoins, ou d'usages. C'est-à-dire la suppression d'un accès, il ne faut que ça ait des conséquences importantes par rapport aux gens qui l'utilisaient, soit en nombre, soit par rapport à la conséquence d'allongement très important du temps de parcours que ça emporterait pour les usagers qui l'utilisaient, ou l'exemple que vous prenez, et en effet un bon exemple, c'est quand il y a un pôle ou un accès qui donne l'accès à un pôle d'activité économique important, avec un nombre d'usagers important, j'allais dire que bien naturellement ça fera sans doute partie des accès qui ont vocation à être maintenus. Sauf s'il y avait, mais là on rentre dans un niveau de détail qui n'est pas le sujet d'aujourd'hui, de nombreux accès qui permettent l'accès au même site et qu'on pourrait malgré tout rationaliser.

C'est peut-être un petit peu théorique mais tout ça pour dire que quand il y a un enjeu majeur, et que quantitativement évidemment que ça emporte du trafic, c'est pas des accès qui auraient vocation à être supprimés.

Nicolas CAMOUS

Le cimetière, et les sites protégés, patrimoniaux le cas échéant, mais en particulier les cimetières, c'est vrai que ça peut être un sujet extrêmement sensible. Comment ça se passe ?

Nicolas LENOIR

J'avoue que je n'ai pas spécialement en tête l'aspect cimetière en propre mais là encore, lorsque le moment venu on étudiera, une fois le parti d'aménagement choisi, et qu'il faudra étudier des tracés précis, déjà dans un premier temps des fuseaux parce que dans la conception d'un projet, avant de passer à la décision de tracé précis, à l'endroit exact où la route passerait, on commence par rentrer dans une sorte d'entonnoir, c'est-à-dire quelle serait une bande dans laquelle le tracé serait déterminé. Ça c'est à l'endroit où on chercherait si besoin, par exemple sur les déviations, à faire du tracé neuf.

Par contre, comme dans le principe, dans l'objectif du projet, il y a non pas de créer une nouvelle voie d'un bout à l'autre en tracé neuf, vous l'avez bien compris, mais à optimiser la consommation foncière et donc à aménager sur place, évidemment qu'on sera un peu plus confrontés à des points durs, des installations existantes. Donc là, j'allais dire ce sera du cas par cas.

C'est-à-dire que quand on fera la conception du projet, il faudra voir s'il y a moyen de passer techniquement, en doublant sur place, réellement là où est la route aujourd'hui ou ça s'avère impossible, et il faut trouver un point de passage ailleurs. Voilà, impossible de répondre aujourd'hui sur un cas précis, parce que tout dépendra, le moment venu où on étudiera le tracé, et on n'en est pas là aujourd'hui.

Nicolas CAMOUS

Le bruit ? Comment ça se passe pour le bruit ?

Nicolas LENOIR

Sur le bruit, puis je laisserai éventuellement s'il y a besoin mes collègues compléter, il y a une réglementation qui s'impose à la conception d'infrastructures routières. On fait des mesures avant, on en a d'ailleurs déjà fait dans les premières études qu'on a menées...

Nicolas CAMOUS

Des mesures acoustiques, c'est ça ?

Nicolas LENOIR

Pour faire des mesures acoustiques de niveau de bruit avant aménagement, qui permettent de modéliser ensuite quelle serait éventuellement l'évolution du niveau de bruit avec l'aménagement, l'évolution du trafic si tant est que quantitativement ça ait un impact. Et puis à posteriori, une fois le moment venu la route réalisée, on fait aussi des mesures de bruit.

Mais là où il y aurait, il y aura des points où le niveau de bruit dépasserait les normes réglementaires, le projet comportera obligatoirement des dispositifs d'atténuation de ce niveau de bruit, que ce soit, quand c'est pertinent d'un point de vue technique, et puis y compris économique, des murs anti-bruit, parce que ça protège un certain nombre d'habitations en plus grand nombre, ou des isolations de façade individuelles sur certaines habitations.

Tout ça pour dire que le niveau de bruit, on est encadrés et que selon les conséquences éventuelles d'un aménagement, il y a des obligations de leur atténuation.

Nicolas CAMOUS

Merci, alors sur les usagers aujourd'hui de la route, est-ce qu'on peut en dire un petit peu plus, pourcentages de véhicules particuliers, pourcentages poids lourds, les gens en transit, les gens qui font plutôt de la desserte locale, voilà, préciser un petit peu le type d'usages de la route ?

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

Je n'ai pas les chiffres précis en tête mais on pourra vous les donner naturellement, mais ce qu'on a pu observer, c'est que la RN2 c'est vraiment la route des déplacements au quotidien des habitants, c'est pour aller au travail, c'est pour accéder à la santé, à la scolarité. L'accès aux bassins d'emplois, on va le développer tout à l'heure mais je peux vous en dire un mot tout de suite : on a les deux grands pôles d'activités au nord et au sud que sont Laon et Maubeuge, et puis différents bassins d'emplois tout autour de l'axe, c'est la desserte des communes, l'accès à ces activités économiques, l'accès à tout l'espace agricole, on va le détailler également mais c'est un usage très emprunté de la RN2 pour l'ensemble de l'activité agricole. Et donc finalement cette route, elle a pour vocation d'irriguer le territoire. Elle ne le fait pas très bien aujourd'hui, c'est un des enjeux de cet aménagement, mieux irriguer le territoire, mais on est vraiment sur un usage local.

Nicolas CAMOUS

Est-ce qu'on a une idée du nombre de véhicules par jour qui empruntent cet axe ?

Nicolas LENOIR

Oui, on pourra même si besoin mettre à l'écran une carte, qui montre selon les différents endroits de cet axe le niveau de trafics, et qui sont assez distinctifs d'ailleurs : quand on va du sud au nord, quand on est dans la partie très sud, au point de départ j'allais dire, au sud de Laon et sur le contournement de Laon, on a 15 à 16 000 véhicules/jour, jusqu'à l'autoroute A26 on est de l'ordre d'une douzaine de milliers, si je ne me trompe pas, je n'ai pas forcément tout parfaitement en tête, et puis après, quand on monte vers le nord, on est plutôt de l'ordre de 8 000 véhicules/jour, j'arrondis, je donne les ordres de grandeur...

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

6 à 8 000...

Nicolas LENOIR

Oui, après quand on est sur la section encore plus au nord, en ayant passé Vervins, on descend autour de 6 000 pour retrouver, quand on ré-atteint Avesnes et ensuite on chemine vers Maubeuge, on retrouve des niveaux de trafic de la douzaine de milliers et puis qui ré-augmentent vers Maubeuge. On voit bien le séquençage le long du trafic, les données étant d'ailleurs disponibles dans le dossier de concertation, qui est sur le site internet.

Nicolas CAMOUS

Et qui est disponible également à l'entrée de la salle.

Une route ça consomme combien en foncier ? Monsieur a posé la question, est-ce qu'on peut donner une estimation, on ne vous demande pas un chiffre au quart de poil d'hectare près, mais une 2 x 1 voie ou une 2 x 2, est-ce qu'on peut dire à peu près combien ça consomme ?

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

Aujourd'hui on n'a pas encore les emprises, on n'a encore aucune donnée complètement. Ce qu'on peut dire, c'est qu'aujourd'hui une plateforme routière, une largeur de voie c'est 3,50 mètres, une 2 x 1 voie quand on compte l'ensemble des équipements, on a une plateforme qui fait une douzaine de mètres de large, quand on est sur une 2 x 2 voies on est sur une plateforme qui fait 21 mètres de large. Ça c'est juste la plateforme routière. Il faudra ajouter les dispositifs d'assainissement, il faudra ajouter les talus, de déblai, de remblai, en fonction du profil de la route.

Aujourd'hui on l'a dit on n'a aucun tracé, donc on est incapables de savoir si on sera au niveau du terrain naturel, si on sera au-dessus, en dessous. On connaît simplement la taille du ruban, la largeur du ruban.

Nicolas LENOIR

Et donc, ça c'est pour bien comprendre comment on approche cette consommation foncière.

Après, comme je l'ai dit tout à l'heure, l'objectif de ces scénarios d'aménagement, dans le principe c'est plutôt de minimiser la consommation foncière et donc, là où ça s'avérera possible, le plus possible d'être en doublement sur place. Et on voit bien que selon le choix du scénario, la conséquence n'est pas la même, justement est-ce qu'on pourra plus ou moins être en aménagement sur place – alors évidemment en dehors des communes qui seront amenées à être contournées pour justement avoir ces améliorations de cadre de vie et détourner les trafics des centres bourgs.

Premier élément de réponse, pour la consommation globale foncière : tout dépend du scénario, donc avoir une réponse précise aujourd'hui c'est évidemment impossible.

Deuxième niveau de réponse c'est, par rapport à ce que vient de dire Claire CAFFIN, on sait approcher, en termes de besoins uniquement techniques de plateforme routière, ça paraît assez simple sur un linéaire d'un bout à l'autre, et là, à prendre avec toute la relativité que ça comporte, on est dans un ordre de grandeur de besoin purement plateforme routière de 70 à 120-130 hectares, selon les scénarios d'aménagement. Donc vous voyez qu'il n'y a pas de réponse précise formelle, mais cela ne tient pas compte, comme l'a dit Claire, de besoin d'emprises pour des remblais, des déblais puisque l'étude de tracé tenant compte de la topographie, ou les itinéraires de substitution, et on voit bien que les scénarios qui en comportent consomment du foncier et d'autres non. Tout cela donne un ordre de grandeur par rapport à la plateforme routière, mais on voit bien que ce n'est pas complet.

Claire CAFFIN

Et ça ne tient pas compte non plus des dispositifs d'assainissement, des bassins et des mesures compensatoires.

M. GADENNE

J'habite Laon et je représente les riverains du stade Marcel-Levindrey.

Les gens s'inquiètent des nuisances sonores qui vont impacter toute une population qui fait la ZAC, le quartier Champagne, tout ce qui longe le stade Levindrey, dans la mesure où il y a beaucoup de circulation évidemment comme vous le savez, et qu'il y aura des nuisances sonores, comme on vient de nous le dire, qui vont augmenter.

Qu'est-ce qui est prévu au point de vue itinéraire, est-ce qu'on va avoir 2 x 2 voies qui sont parallèles ou est-ce qu'il va y avoir une partie qui va s'écarter du trajet actuel pour s'orienter sur un tracé différent ?

Nicolas CAMOUS

Pour s'éloigner du coup ?

M. GADENNE

Pour s'éloigner, pour au moins une des deux parties. On voulait savoir si vous avez déjà un début de tracé du contournement pour qu'on puisse savoir dans quelle mesure on sera impactés ou pas. Ça concerne aussi le quartier Champagne bien entendu, le maire, qui est ici, voit de quoi je veux parler.

Patrick PLETS

Je me présente, je suis commissaire divisionnaire honoraire, ancien directeur départemental de la sécurité publique de l'Aisne, ancien directeur zonal des CRS où j'avais à gérer 800 kilomètres d'autoroute au nord de Paris et je me pose des questions quand j'entends parler d'accès directs.

Parce que par expérience, 40 ans d'expérience de circulation, je sais que tous les accidents les plus graves qui peuvent se produire se produisent en général à des points de conflit. Et par expérience aussi, on sait qu'il faut éviter au maximum ces points de conflit. Nous en avons un ici sur la nationale 2, pas loin d'ici, où on passe de 3 voies sur 2 voies.

Je vois que dans un des projets, il est effectivement question de passer de 2 voies à 1 voie, à mon avis ça pose un problème au niveau de la sécurité. Et là où je me pose des questions réellement, c'est quand vous parlez de points d'accès. De quelle manière pouvez-vous sécuriser des points d'accès sur la nationale 2, même si ces points d'accès sont à 1 kilomètre ou 1,5 kilomètre distants les uns des autres ? Voilà, c'est ma question, mon interrogation surtout c'est la sécurité des usagers de la RN2 et des gens qui accèdent à la nationale 2.

Jean-Philippe MARTINEZ

Je suis habitant de Laon. J'ai une question qui a à voir un petit peu avec votre déclaration du début de réunion par rapport aux transports. Je voudrais savoir si vous avez tenu une concertation avec les autorités ferroviaires ?

Nicolas CAMOUS

C'est-à-dire, sur quel sujet Monsieur ?

Jean-Philippe MARTINEZ

Justement, en amenant le projet de la 2 x 2 voies pour mettre en parallèle alternative ferroviaire-route. Et j'avais une deuxième question également : vous nous présentez plusieurs scénarios, notamment les 4 scénarios principaux mis à part le « fil de l'eau », y aurait-il possibilité également de ne pas cloisonner et de combiner, mélanger les scénarios pour essayer, que ce soit au niveau sécurité, environnemental, qu'il y ait l'optimisation ?

Nicolas CAMOUS

Vous avez une idée en particulier par rapport à ce que vous avez vu ou c'est juste sur le principe ?

Jean-Philippe MARTINEZ

Oui, c'est un principe, savoir si on peut combiner et avoir une solution intermédiaire.

Nicolas CAMOUS

On va prendre les questions dans l'ordre. Sur le contournement de Laon, est-ce que vous savez déjà, au niveau de la DREAL, ce que vous allez faire, est-ce que vous allez passer près ou moins près des zones habitées. Où en êtes-vous de ces études ?

Nicolas LENOIR

J'avoue que je n'ai pas plus d'éléments à apporter que ceux qu'on vient de dire juste avant. Autrement dit, l'étude détaillée, une fois que le parti d'aménagement sera défini, ça viendra après. Donc on n'a pas aujourd'hui étudié comment on mettait en œuvre chaque parti d'aménagement, puisqu'on le fera une fois qu'on aura l'orientation sur le choix. Donc non, on n'a pas étudié aujourd'hui en détail ce tracé, comme on l'a déjà dit.

Et puis, sur les aspects nuisances sonores, j'aurais tendance à faire la même réponse que tout à l'heure qui est qu'il y a des mesures avant, il y a des estimations de la conséquence de l'aménagement. Alors justement, selon s'il passe plus ou moins près, voilà c'est là qu'on regarde la conséquence sur la nuisance sonore et éventuellement le besoin de protection si un dépassement des niveaux réglementaires est atteint. A priori, c'est un peu les mêmes éléments de réponse.

Nicolas CAMOUS

Pour essayer de compléter la réponse pour Monsieur, vous aurez quand une idée à peu près de ce tracé, est-ce que c'est une histoire de mois, d'années ?

Nicolas LENOIR

Cela fait plutôt le lien avec ce qu'on pourrait éventuellement se redire en conclusion, c'est-à-dire que dans le calendrier qui a été évoqué tout à l'heure, qui était de court terme, c'est-à-dire les suites de cette concertation, encore après, une fois que le parti d'aménagement, une qu'on aura tiré les conclusions à l'été de cette concertation, on étudiera de manière plus détaillée au moins certaines sections, qui auront été définies comme plus prioritaires ou qui seront souhaitées à être aménagées dans un premier temps.

Et d'ailleurs certaines – on pourra le partager tout à l'heure – l'ont déjà été puisque le pacte Sambre-Avesnois-Thiérache qui est le cadre dans lequel nous travaillons, nous a amené à déjà étudier deux contournements de communes plus précisément, et on aura une nouvelle phase de concertation sur ces contournements.

Et puis il y aura à savoir parmi les autres sections quelles sont plutôt les priorités et est-ce que justement, puisque c'était un peu la question, le contournement de Laon est l'une de ces priorités à étudier précisément dans les années qui suivent, à partir de 2023-2024, sachant que nous aurons, mais là ça anticipe sur la fin, des procédures réglementaires et enquêtes d'utilité publique à mener, etc. Donc c'est un travail de quelques années.

Nicolas CAMOUS

M. le maire, vous vouliez réagir ?

Éric DEHAYE, maire de Laon

Évidemment, l'aménagement, la sécurisation du contournement sud de Laon doit être effectivement prioritaire sur l'aménagement global de la RN2.

Alors effectivement, vous avez déjà avancé sur des études plus opérationnelles sur certains tronçons, sur le contournement de Froidmont, sur le contournement d'Avesnes-sur-Helpe, sur la mise à 2 x 2 voies de la RN2 sur Voyenne, dont les travaux vont commencer prochainement. Mais ensuite effectivement, ça doit être considéré comme un aménagement prioritaire. Pourquoi ? Parce que le contournement sud, c'est effectivement la liaison entre la RN44 et la RN2 qui prennent ce contournement au sud de Laon avec 12 à 16 000 véhicules/jour. Donc on a un trafic extrêmement important et les études ont aussi montré qu'il y avait un taux d'accidentologie qui était plus élevé sur ce tronçon que sur d'autres tronçons de la route nationale.

Je me rappelle quand on a eu les accidents et le tragique accident avec les enfants qui sont morts brûlés dans la voiture, je me rappelle d'un discours à l'époque du ministre des transports de dire mais non ce tronçon n'est absolument pas accidentogène. Bien sûr qu'il l'est, et il l'est fortement. Donc, la sécurisation effectivement du contournement sud de Laon doit être prioritaire.

Quelle solution d'aménagement ? C'est la difficulté. Est-ce qu'on peut véritablement mettre en 4 voies sur ce tronçon, ça va être compliqué. Est-ce qu'il faut revenir à 2 voies, est-ce qu'il faut sécuriser par un terre-plein central, garder une voie de dépassement dans le sens montant mais avec un terre-plein central qui évitera les chocs frontaux, ça va être une véritable question. Mais elle est vraiment prioritaire.

Il y a des accès directs aussi sur le contournement sud par les faubourgs de Leuilly et de Semilly qui sont accidentogènes. Vous avez une problématique d'accès aux zones commerciales, la zone commerciale du sud-ouest de Laon, la zone Carrefour, où vous avez un accès sous le pont de la RN2 avec une très faible hauteur où on a souvent des problématiques de traversée de véhicules.

La question du stationnement des poids lourds, est-ce que vous allez l'intégrer aussi dans les études ? Alors je sais que les chauffeurs poids lourds demandent à pouvoir stationner effectivement à proximité de la nationale, mais très récemment on a obtenu la fermeture des stationnements qui avaient été aménagés entre les quartiers d'Ardon et d'Île-de-France parce qu'on avait des vrais problèmes de sécurité, avec des reculs des poids lourds sur la RN2 pour venir se stationner, avec des demi-tours également des poids-lourds pour repartir dans l'autre sens à partir de ces stationnements. On voit des choses qui sont, tous les jours, qui sont extrêmement dangereuses.

Sur cette voie de dépassement dans le sens montant, il n'y a pas de terre-plein central, on voit des poids lourds qui dépassent dans le sens descendant, donc qui empruntent à contre-sens effectivement la voie de dépassement, dans le sens contraire. Tous les jours on voit des choses qui nous choquent énormément, qui sont extrêmement dangereuses, donc ça doit être effectivement une priorité d'investissement de l'État que de sécuriser la RN2.

Vous avez cet enjeu des nuisances, des nuisances sonores, qui sont importantes, on a des quartiers d'habitation au sud de Laon qui sont importants, on en a parlé, les quartiers collectifs Champagne, Moulin Roux, les quartiers Île-de-France, les quartiers d'Ardon qui subissent effectivement au quotidien ces nuisances sonores. Demain, il va falloir prévoir des écrans anti-bruit pour protéger davantage les riverains, il va falloir penser ces aménagements, ils sont importants.

La fluidité des échanges au bout de la voie de dépassement dans le sens montant, vous arrivez à un échangeur, à un carrefour qu'on appelle le carrefour de l'escargot, notamment qui permet de partir vers Reims ou de remonter vers l'A26 et vers Maubeuge, où là on a un problème de fluidité des échanges avec des ralentissements qui sont extrêmement forts autour de ce carrefour de l'escargot, que ce soit dans le sens d'ailleurs montant ou dans le sens descendant.

Et puis il y a la question du lien avec l'autoroute A26, de la zone économique du Griffon qui a été aménagée par les intercommunalités dans le secteur, et des mobilités douces aussi pour rejoindre ces zones, notamment la zone du Griffon où on a des demandes de mobilités douces mais où il y a des vrais problèmes de sécurité aussi pour les travailleurs qui voudraient venir en vélo de Laon, Chambry et remonter vers la zone du Griffon. Donc il faudra aussi intégrer cette question des mobilités douces dans les aménagements.

Nicolas CAMOUS

Merci M. le maire, priorité donc sur le contournement de Laon dans la suite des opérations, c'est bien noté.

On ne va pas répondre, Monsieur, tout de suite à la question sur les alternatives ferroviaires, non pas qu'on ne veuille pas y répondre mais on aura tout à l'heure une table ronde au cours de laquelle on évoquera le sujet, donc je la mets en réserve.

Est-ce qu'on pourra mixer les scénarios, on pourra les mélanger si on veut ou est-ce qu'ils sont cloisonnés, c'est tout l'un ou tout l'autre ?

Nicolas LENOIR

Pour répondre à la question, l'idée c'est d'avoir un scénario le plus homogène possible, autrement dit il ne s'agit pas de dire tous les 5 kilomètres je vais choisir mon scénario et puis je vais faire de l'alternance.

Il y a besoin d'avoir une continuité d'itinéraire pour qu'il soit lisible, sécurisé, que les niveaux de vitesses pratiquées le soient sur un linéaire important, ça c'est vraiment un objectif. Après, si au cours de la concertation compte tenu des enjeux, des attentes, il y a des grandes sections mais j'allais presque dire

sans vraiment aller au-delà de deux, voire peut-être trois parce que le contournement de Laon est une section en propre – tout ce que vous venez de le dire M. le maire justifie qu'en effet qu'il soit regardé différemment, et il l'est dans nos études puisqu'en effet on l'étudiera de manière plus spécifique compte tenu de toutes les caractéristiques que vous venez de rappeler –, mais pour reprendre juste la section par exemple A26-Avesnes, à l'extrême se dire que ça aurait une opportunité d'avoir deux sections avec des partis d'aménagement, alors évidemment pas radicalement opposés l'un à l'autre par rapport à la palette de scénarios qu'on a présentée, mais pourquoi pas un scénario où il y aurait des itinéraires de substitution et puis sur l'autre moitié il n'y en aurait pas.

La concertation peut faire émerger ce besoin, mais ce qu'il faut avoir en tête c'est qu'il ne faut pas que ce soit morcelé, un grand morceau avec une continuité d'itinéraire homogène doit rester un objectif dans le choix du scénario d'aménagement.

Vivianne RAT

Je m'interrogeais par rapport aux trajets du quotidien parce qu'apparemment la RN2, d'après vos études, c'est une voie des trajets du quotidien. Il y a une forte fluctuation de la fréquentation selon les portions de trajet parce que les trajets du quotidien ce n'est pas toute la longueur de la voie, c'est fréquemment juste 10, 20, 30, 40 kilomètres.

Ça veut dire qu'il faut articuler la RN2 avec d'autres voiries bien sûr parce que les trajets du quotidien, ça va être la personne qui emmène son enfant à l'école par exemple, c'est du court, est-ce que c'est systématiquement voiture, fréquemment non, c'est fréquemment pour aller jusqu'à la gare et après on dépose l'enfant à la gare et il prend le train, c'est parfois en vélo et là-dessus, l'articulation avec les mobilités douces, les croisements entre la RN2 et les mobilités douces, je ne la vois pas, je n'ai pas vu non plus les aires de covoiturage, il y a beaucoup de choses qui m'interrogent.

Nicolas CAMOUS

Est-ce qu'on peut d'abord répondre à M. le divisionnaire sur la sécurisation des accès et ensuite à Madame, sur la question notamment des différents usages et de la place du covoiturage, de l'autopartage et des modes dits actifs ? D'abord, la sécurisation des accès, comment allez-vous faire ?

Virginie MAIREY-POTIER

Effectivement, ça c'est un sujet qui est énormément remonté dans les contributions écrites qu'on a déjà reçues. Les gens mettent la sécurité en avant d'une manière générale et encore plus disent que prendre la RN2, c'est très dangereux, ça nous fait peur. C'est vraiment une dimension, évidemment qu'on l'avait déjà, mais on sent que c'est vraiment un sujet.

Alors la meilleure façon pour éviter ça, c'est de regrouper les accès pour qu'ils ne soient pas directs, évidemment, mais regrouper autour d'un rond-point. C'est en travaillant, je vous le disais ce sera au stade des études extrêmement avancées qu'on étudiera ça, mais dans le principe c'est ça, c'est reconstituer le cheminement individuel, déjà comprendre qui accède et pourquoi, est-ce que c'est pour accéder à son habitation ou à une entreprise, une activité agricole, les sujets ne sont pas les mêmes, et ensuite évidemment reconstituer les accès pour que chacun puisse continuer à emprunter la RN2 et accéder aux lieux désignés. Ce travail-là, c'est un travail extrêmement fin qu'on va faire.

Nicolas CAMOUS

Donc l'idée est plutôt de regrouper les accès qu'on voit aujourd'hui en les orientant vers des accès qui eux seront justement...

Virginie MAIREY-POTIER

Qui seront sécurisés, c'est ça.

Nicolas CAMOUS

Madame posait la question des trajets du quotidien, y compris avec les modes actifs et le covoiturage, elle dit je ne vois rien à ce stade dans votre projet, est-ce c'est prévu ?

Virginie MAIREY-POTIER

C'est un excellent sujet évidemment, on est le ministère de la Transition écologique et vous voyez ici l'équipe de maîtrise d'ouvrage en charge des infrastructures, mais on a aussi dans notre logiciel tout ce qui est mobilités douces évidemment, tout ce qui peut favoriser des modes de transport alternatif quand c'est possible, quand c'est adapté aussi.

Il ne s'agit pas d'être dogmatique en disant que c'est ce mode-là et pas un autre, non, c'est la complémentarité des modes qui est utile. Et parmi ceux-là il y a évidemment le vélo, l'usage du vélo avec l'objectif de tripler la part modale du vélo en France d'ici à 2024, c'est un objectif de la loi d'orientation des mobilités et du plan vélo. J'ouvre juste une petite parenthèse pour dire que c'est possible partout, c'est-à-dire que ce n'est pas réservé aux grandes villes, aux agglomérations, parce qu'on s'aperçoit finalement que plus de 40 % des trajets de moins de 5 kilomètres pourraient être faits à vélo, et ça c'est vrai partout en France, pas seulement dans les grandes villes, mais c'est tout à fait possible sur les territoires ruraux et pour ça, il suffit d'aménager des pistes cyclables.

On a actuellement des appels à projets successifs pour des aménagements cyclables qui sont développés par le ministère, et donc on voit petit à petit s'installer des pistes cyclables et l'usage du vélo se développer, et c'est une très bonne chose parce ça répondra notamment à tous les petits transports du quotidien, de quelques kilomètres.

Nicolas CAMOUS

J'ai deux sous-questions du coup, si vous pouvez répondre très rapidement, après on va passer aux tables rondes, toujours sur le vélo : est-ce qu'on peut envisager une piste cyclable à côté d'un aménagement de la RN2 même si c'est une 2 x 2 par exemple, et est-ce qu'on peut considérer que les scénarios qu'on a vus, qui sont avec itinéraires de substitution, seraient plus adaptés à une circulation du vélo que ceux sans itinéraires de substitution ? Si je simplifie un petit peu le raisonnement, est-ce que ça marche ?

Nicolas LENOIR

Pour faire le lien du coup avec les scénarios d'aménagement de la RN2 et pour compléter ce que vient de dire Virginie MAIREY-POTIER, en effet, l'idée une fois le scénario retenu ou défini, ce sera ensuite qu'il y ait cette complémentarité avec les projets locaux d'aménagement de circulations douces, que ce soit voies piétonnes, voies cyclables, etc. Et d'ailleurs, en effet, la RN2 ouvrira sans doute, l'aménagement avec ses scénarios, ouvrira sans doute des opportunités.

Que ce soit là où on fera du tracé neuf parce que ce sera pour le coup absolument nécessaire, type le contournement des communes, j'allais presque dire ce qui deviendra l'ex-RN2 offrira des opportunités de réaménagement urbain donc de réflexions d'aménagement de voies cyclables, de circulations piétonnes sécurisées. Donc on voit bien que ça, ça peut rentrer en complémentarité entre modes, ça ne s'oppose pas. Et en effet les scénarios qui comportent des itinéraires de substitution pour véhicules plus lents ouvrent aussi une opportunité, bien naturelle, à des circulations de type cyclable sécurisées puisque déconnectées de la circulation plus rapide qui se trouvera sur la RN2 aménagée.

Nadine VAN-SANTE

Bonjour, je suis riveraine de la zone Carrefour à Laon.

Je m'excuse de revenir encore sur le problème de la zone Carrefour. Tout à l'heure on a évoqué la hauteur du petit pont derrière la zone Carrefour qui n'est qu'à 2,10 mètres et qui donc empêche les poids lourds et les camions qui viennent livrer la zone Carrefour de passer en dessous, directement en venant de la nationale. Du coup, ils contournent ce problème en passant dans le quartier de Semilly, à travers au moins deux rues qui sont très impactées, avec des énormes nuisances dans une toute petite rue, avec des vibrations terribles sur les maisons, etc. Un trafic très dangereux pour les piétons qui

passer par là, il y a énormément de jeunes qui descendent des lycées, des collèges, qui viennent dans la zone Carrefour se distraire, aller au Mac Do évidemment, des choses comme ça, et donc est-ce qu'il est possible d'envisager, dans l'hypothèse d'un scénario où on conserverait le tracé actuel, de rehausser ce pont à 2,10 mètres pour permettre aux poids lourds de passer, pour enfin retrouver la paix dans les rues de Semilly ?

Luc BAR

Bonjour. Je suis agriculteur à Barenton-Bugny et à Monceau-le-Waast.

Je trouve que vous avez une vision assez réduite de l'utilisation de la nationale 2 pour des raisons de trajets je dirais d'une trentaine ou quarantaine de kilomètres. Il suffit de faire 40 kilomètres en direction de Vervins, entre Laon et Vervins, pour observer les plaques d'immatriculation des poids lourds qui sont polonais, russes, lituaniens, roumains, etc., des camions des entreprises qui ne prennent jamais l'autoroute et qui envahissent la nationale 2.

Alors, la réflexion à long terme sur votre projet, que ce soit une voie express ou une voie réduite, etc., je voudrais savoir si vous incluez cette circulation qui ne peut qu'augmenter dans les trente ou quarante années supplémentaires, parce que je pense qu'il faut que vous ayez une vision un peu globale et mondiale de la circulation. Il y a la route de la soie qui est faite par les Chinois qui financent et qui construisent en Russie, d'ouest en est, jusqu'à l'Europe du Nord, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée en Belgique à la hauteur de la Hollande, et qui, de toutes façons, redescendent vers le sud, vers la France, soit par un axe Charleville-Reims ou soit par un axe route nationale 2.

Donc, il y a des choix à faire sur une route express, sur une route 2 x 2 voies certainement, mais il faut peut-être voir aussi la qualité de vie qu'on aura dans notre département dans les années qui viennent, et savoir dans quel choix vous voulez nous orienter parce qu'il y a quand même des choses...

Nicolas CAMOUS

J'ai envie de dire, Monsieur, vous par rapport aux scénarios qui ont été présentés et par rapport à ce que vous dites, vous diriez quoi : plutôt un scénario qui évacue le plus possible cette augmentation de circulation poids lourds ?

Luc BAR

Je dirais qu'il faut avoir une vision un peu plus globale et un peu plus à long terme et ne pas parler que de la desserte locale. Parce que dans les années qui viennent, on aura certainement un trafic routier beaucoup beaucoup plus important, beaucoup plus de transit. Et je pense que dans votre étude, vous occultez complètement le problème, ça c'est ma réflexion.

Après, j'ai une question un peu plus pragmatique sur les échanges entre les villages qui bordent la nationale 2 : comme je vous disais, j'habite à Barenton et j'exploite aussi à Monceau-le-Waast On est dans la salle plusieurs agriculteurs de la région de Crécy, ou du côté ouest ou du côté est de la nationale, et on s'inquiète beaucoup du passage de la nationale 2 au niveau de la Maison-Blanche, qui est quand même un carrefour hyper dangereux.

Alors on parle de contournement, La Capelle, le contournement de Laon, mais là on est dans une réunion pour le trajet Laon-La Capelle et on ne parle pas de toutes ces petites dessertes locales. Nous, ce sont des axes cruciaux pour circuler. Imaginez à Barenton il y a déjà la zone du Griffon, qui va amener énormément de transit supplémentaire avec l'instauration d'entreprises de logistique, on ne peut pas parler forcément de petites entreprises mais vraiment de gros trafics routiers, et nous si on nous bloque par exemple un accès comme le carrefour de la Maison-Blanche sous prétexte que c'est dangereux, que ça va être difficilement aménageable, parce que le dénivelé est inverse c'est-à-dire que la nationale est plus haute que les petites routes traversantes, on s'inquiète un petit peu de comment vous allez faire.

Parce que nous, c'est crucial de pouvoir passer par là. Sinon on sera obligés de repartir avec du matériel agricole dans la direction de Chambry, donc toujours sur la nationale 2 ou tout du moins sur l'axe actuel, et ça nous fait faire des détours, ça nous fait encombrer encore plus les nationales, et donc il est quand même crucial que vous pensiez aux chemins traversant et à ces aménagements.

Nicolas RICHARD

Bonjour. Je suis habitant du secteur de Crécy-sur-Serre.

J'avais une question sur les bilans carbone des différents scénarios parce que, actuellement on roule entre 80 et 50 km/h, donc on a une consommation qui est liée à celle-ci. Si demain on fait les mêmes trajets à 110 km/h, on n'aura pas les mêmes consommations, on n'aura pas le même niveau de pollution, est-ce que ça c'est des éléments qui ont été étudiés, outre le bruit dont on a déjà parlé.

Et par ailleurs on parle de desserte locale et vous nous dites que vous avez donné des ordres d'idée de gains de temps, mais le gain de temps c'est si on fait un bout à l'autre du trajet, or on parle de gains de temps sur des dessertes locales. Si on tient compte des contournements et de l'obligation de faire 3 kilomètres peut-être de plus pour rentrer sur la N2, en faire 3 autres pour en sortir, est-ce qu'on a réellement des gains de temps qui sont équivalents ? Je prends un exemple : si je veux aller de Laon à Saint-Quentin et que je veux prendre l'autoroute, c'est vrai que de l'entrée de l'autoroute au niveau de Laon, à la sortie à Saint-Quentin, je vais gagner du temps. Par contre, en fonction de là où j'habite à Laon, et là où je veux aller à Saint-Quentin, si je prends la nationale je ne vais pas gagner autant de temps. Ce que je veux dire c'est qu'il est important de tenir compte de ces aspects-là sinon on fausse le débat. On a l'impression qu'on gagne beaucoup de temps alors qu'en réalité, si on tient compte de tous les détours qu'il faudra faire pour accéder ou ressortir, l'impact n'est pas le même, surtout si on ne fait que la moitié du trajet.

Nicolas CAMOUS

Est-ce que ça veut dire, Monsieur, quand vous parlez du bilan carbone, ça veut dire pour vous il faudrait privilégier les scénarios qui ont le plus faible bilan carbone ou c'est juste une question sur est-ce qu'il a été évalué ?

Nicolas RICHARD

C'est un élément important à prendre en compte, me semble-t-il, maintenant tant qu'on ne l'a pas dans les différents scénarios...

Nicolas CAMOUS

D'accord, mais ce serait un élément de choix selon vous ?

Nicolas RICHARD

Ça me semble important aujourd'hui, si on ne tient pas compte de ça, de la part de la DREAL ce serait quand même très étonnant.

Jean-Jacques SIMON

J'habite Laon. C'est une très bonne chose que le maire de Laon ait pu raccrocher le barreau de contournement de Laon au projet d'ensemble Laon-Avesnes. Mais ce projet de Laon devrait s'inscrire dans une réflexion plus large, à long terme, de l'agglomération de Laon, c'est-à-dire un barreau qui partirait entre Chambry et l'autoroute A26 et qui ferait le tour par le rond-point d'Aulnois pour arriver à la sortie sur la route de La Fère avec la 44. Ça nécessite donc d'y réfléchir et éventuellement de prévoir sur l'aménagement de la nationale 2 au sud de l'autoroute A26, le futur échangeur qui pourrait être fait en premier, etc. Parce qu'actuellement il y a un trafic qui ne doit pas être négligeable, le maire de Chambry est là, il doit pouvoir le confirmer, rue du 8-Mai-1945 où il y a les poids lourds qui viennent des silos de la sucrerie ou du secteur du Crécy, il y a un trafic assez important.

En ce qui concerne le barreau proprement dit du carrefour de l'Europe à l'autoroute A26, je rappelle qu'il y a trente ans l'État avait mis en place les crédits d'études, préparé les crédits d'engagement et pas encore de paiement, pour faire ce tracé. J'avais participé à des réflexions là-dessus et beaucoup de riverains, Ardon, Champagne, s'étaient mobilisés pour que le tracé soit fait par le sud d'Ardon, c'est-à-dire pas sur place à cause des nuisances qui ont été rappelées par les uns et les autres.

Je pense que et le maire et le maître d'ouvrage, sous le contrôle des concertations publiques, doivent faire preuve de fermeté et de bon sens pour ne pas exagérer le coût des travaux parce qu'on a perdu trente ans pour faire ces travaux. Pendant trente ans, il y a eu de nombreux morts et il a fallu vraiment qu'il y ait un accident très dramatique pour qu'on réagisse. Donc, de la concertation, tenir compte de beaucoup d'avis, mais aussi de la fermeté pour éviter de retarder encore de trente ans l'exécution de ce projet.

Nicolas CAMOUS

Vous n'avez pas de question particulière, Monsieur, c'est juste une demande de fermeté.

Jean-Jacques SIMON

De fermeté et prévoir le barreau Nord entre Chambry et l'autoroute A26.

Nicolas CAMOUS

C'est noté, merci. La dernière intervention de Monsieur, on a bien noté, il n'y a pas forcément de réponse à apporter. Sur le pont concernant la zone du Carrefour, est-ce qu'il est prévu le cas échéant de le rehausser ou d'abaisser la route pour que les poids lourds puissent passer ?

Stéphane DEHART

À l'heure actuelle, on ne peut pas vous donner effectivement une réponse sûre et certaine, comme on l'a dit précédemment, ça dépendra des aménagements et du scénario qui sera choisi. Mais c'est clair que ça correspond à un point dur. On a bien conscience qu'il y a des gros problèmes de sécurité et d'accès sur la ville de Laon, il est bien évident que si ce carrefour, vous l'avez déjà souligné, est problématique du fait de sa hauteur libre qui ne permet pas le passage de certains véhicules, il n'est absolument pas exclu qu'on puisse refaire cet échange d'une manière différente, reconstruire le pont ou refaire un échangeur différent. Il y a plein de possibilités, pour l'instant il est beaucoup trop tôt pour vous donner une solution, mais effectivement ce sont des choses qui seront prises en compte.

Nicolas CAMOUS

Merci, M. DEHART. Concernant donc les perspectives de trafic, Monsieur dit il y aura plus de poids lourds en transit en particulier, ça va augmenter dans les années qui viennent et il faudra le prendre en compte : est-ce que c'est pris en compte dans vos études cette augmentation du trafic poids lourds et notamment du trafic poids lourds de transit ?

Nicolas LENOIR

Alors, au stade d'étude où on en est, on a fait des premières approches de perspectives de trafic, en imaginant des taux de croissance, qui d'ailleurs, on se rappelle d'études plus antérieures sur ce type de sujet de perspectives de trafic sont à relativiser parce que, dans certaines études plus anciennes les taux de croissance étaient plus ambitieux, etc., donc dix ou quinze ans plus tard les prendre en référence, ce n'est pas forcément, *stricto sensu*, opportun.

Ce qui est clair, c'est que nous on a bien en tête que potentiellement, un report de trafic pouvait arriver vers la RN2, mais reste à la définir et à mieux le maîtriser. Il sera sans doute assez relatif, en tout cas les mesures qu'on a faites et les observations de terrain avec nos bureaux d'études, dans les études menées, montrent que ce trafic de transit aujourd'hui qu'on pourrait dire longue distance, voire international, est plus que modeste sur l'itinéraire au regard du trafic qu'on a évoqué tout à l'heure, les plusieurs milliers de véhicules, ça c'est le premier élément de réponse.

Le deuxième c'est que, et ça paraît une évidence, tout ça pour le savoir et mieux le définir, encore faut-il savoir quel type d'aménagement sur la RN2 on souhaitera faire et vous faisiez d'ailleurs dans la récolte de la question le complément à la question, c'est-à-dire est-ce qu'un scénario de type 4, plus autoroutier, est souhaité par les uns ou les autres, et auquel cas on peut imaginer qu'il aura plus vocation à drainer

du trafic tel que vous le suggérez, en tout cas ça paraît assez naturel. Mais voilà, pour l'étudier précisément, encore faut-il savoir quel scénario on va retenir pour la suite.

Et c'est bien ce qu'on va faire. C'est-à-dire qu'une fois que le scénario sera défini, on fera ces études fines de trafic. De toutes façons ça nous est imposé puisqu'on sera amenés à faire ce qu'on appelle une étude d'impact, qui devra donner de manière très précise les impacts en termes d'évolution du trafic, qui elles-mêmes emportent d'ailleurs des éventuels impacts comme on l'a évoqué en termes de nuisances sonores, et du coup des protections qu'on sera amené à faire dans le projet. Tout ça pour dire que ces études-là, on va bien les mener sur la base du scénario qu'on va retenir.

Mais on ne l'occulte pas, puisque ça a été évoqué, on a bien en tête cet item-là, qui fait partie des trafics, qui ne sont pas...

Nicolas CAMOUS

Ça fait un peu le lien avec une des questions de Monsieur sur le bilan carbone. Est-ce que le bilan carbone, vous l'avez aujourd'hui sur ces scénarios ?

Nicolas LENOIR

De la même manière on a, au stade des études où on est aujourd'hui, fait ces premières analyses d'estimation de bilan carbone, mais de manière macro et approché puisqu'on en est à des études amont. Et d'ailleurs vous en voyez l'illustration, alors on l'a vu à l'écran mais on pourrait le remettre, sans vouloir s'attarder dessus, vous l'avez dans la plaquette : dans le tableau d'analyse multicritères, il y a une ligne tout en bas qui est « émissions de gaz à effet de serre en attendant la décarbonation du parc de véhicules ». Dans le contexte d'aujourd'hui, avec les véhicules thermiques qu'on connaît évidemment, là on voit que, en effet selon les scénarios, les effets sont plus ou moins défavorables, ils le sont puisque c'est orangé ou rouge. Donc, selon l'attention qu'on porte à ce critère-là, ça peut amener à avoir un point de vue sur les différents scénarios.

Nicolas CAMOUS

Le carrefour de la Maison-Blanche, que Monsieur a dit souhaiter pouvoir conserver.

Stéphane DEHART

Effectivement, c'est un axe on va dire important pour la circulation Est-Ouest le long de la RN2.

J'en reviens à ce que vient de dire M. LENOIR, pour l'instant le scénario d'aménagement n'est pas défini. En fonction du type d'aménagement, la traversée pourrait être traitée de différentes manières. Mais effectivement, cet axe sera forcément préservé, soit avec un échangeur ou un pont éventuellement, parce que là on a des champs de part et d'autre de la RN2, donc forcément il y aura une continuité. Il est probable également qu'il y aura des itinéraires de substitution parce que là on est sur une très très grande ligne droite, il y a peu d'échanges, donc ça correspond à un point important sur l'accès entre le sud de Laon et Froidmont-Cohartille. Ce point-là sera forcément traité pour qu'il y ait une circulation agricole qui puisse être rendue possible.

Nicolas CAMOUS

Merci. Et enfin, la remarque de Monsieur qui disait vous parlez de gains de temps d'un point A à un point B, mais quand on fait à l'échelle locale, il n'est pas du tout certain qu'il y aura des gains de temps. Est-ce que le gain de temps est une des priorités absolues de ces aménagements, ou pas ?

Nicolas LENOIR

Ce qui est sûr c'est que là, dans les indicateurs, dans l'analyse de certains paramètres qu'on a présentée, ça a bien été fait comme vous l'avez rappelé, et bien compris, du point de départ au point d'arrivée de l'ensemble de l'itinéraire. On n'a pas fait l'exercice pour prendre toute une série d'origines-destinations différentes, donc le calcul sur le temps de parcours selon la spécificité de chacun de ces trajets possibles, j'allais dire on ne l'a pas mené nous-même. C'est-à-dire qu'on peut chacun essayer

de se le faire mais d'un point de vue macro pour comparer les scénarios, ce n'est pas un exercice qu'on a mené.

Pour compléter la réponse, est-ce que le gain de temps est une priorité en soi par rapport au trajet du point de départ au point d'arrivée, là encore, j'allais presque dire à vous de nous le dire, si pour vous c'est un facteur prioritaire que pour ce temps de trajet le scénario soit le meilleur possible.

Nous dans la présentation, et vous le voyez, c'est environ 20 minutes, c'est entre 25 et 30 minutes, ce n'est pas à 1 ou 2 minutes près pour justement absolument distinguer et encourager les scénarios plus ils font gagner de temps. C'est une approche.

Nicolas CAMOUS

C'est plutôt gain de temps, sécurité, confort de conduite, accès au territoire, c'est vraiment entre tout ça qu'il faut choisir ?

Nicolas LENOIR

Exactement.

3. Table ronde sur les thématiques économie et mobilité et échanges avec le public

3.1. Table ronde des acteurs économiques

Nicolas CAMOUS

Pour l'acteur important qu'est la CCI [*chambre de commerce et d'industrie*] en tant que représentant des entreprises, en particulier des grandes entreprises, cet aménagement RN2 aujourd'hui, vous le voyez comment ?

Marie-Godelène GANIVET, chambre de commerce et d'industrie de l'Aisne

Les CCI d'une manière générale, les chambres consulaires dans leur ensemble, ont toujours travaillé pour les aménagements, quels qu'ils soient, et en concertation et en bonne cohérence par rapport à l'activité économique.

La RN2, c'est entre Laon et la Belgique, là en l'occurrence Avesnes, c'est le chaînon manquant en fait. Et le chaînon manquant il est crucial pour les entreprises, il est crucial pour les villes, les collectivités, si vous vivez à La Capelle c'est un enfer, si vous vivez à Vervins, c'est très compliqué. On peut perdre deux minutes dans un village, mais là-bas ils perdent beaucoup plus de temps pendant toute leur vie.

Mais par contre, au niveau économique, c'est un réel souffle également pour les entreprises parce que pour les entreprises en temps de déplacement il y a quand même maintenant un minutage de déplacement. Il y a la possibilité de recevoir les sous-traitants, les clients, les fournisseurs, de pouvoir traiter entre entreprises. La circulation, j'entendais les camions lituaniens, etc., etc., ils existent dans toute l'Europe, ils traversent avec des GPS qui ne sont pas adaptés forcément aux pays où ils atterrissent, donc vous verrez dans toutes les villes où il y a des bons contournements, tout ce que vous voulez, les camions ils font ce qu'ils veulent, lituaniens, roumains, etc. Dans les campagnes autour de Saint-Quentin, je peux vous dire que vous avez dans des petits villages, des traversées entre Bohain et le nord de Saint-Quentin, vous avez des traversées de camions, ils ont leurs GPS et ils y vont, ils font, s'ils ont une voie qui ne peut même pas recevoir certains véhicules agricoles, mais ils avancent quand même.

La circulation là pour la RN2, elle existe, elle est existante. Il y a un problème pour tout le secteur. Si vous voyiez le doublement de la voie, je vais vous citer quelque chose qui sera historique aussi, en 1974 vous avez eu le doublement de la RD1, vous avez eu un effet de respiration pour les entreprises,

pour l'économie mais également pour toute la vie urbaine, le développement urbain, une facilité d'accès. Avant, de Saint-Quentin vers Tergnier, et Chauny, vous traversiez tous les petits villages, Mennessis, Vouël, enfin des petits villages qui maintenant respirent totalement.

Ça n'a pas changé du tout en fait les déplacements. Vous avez de toutes façons beaucoup de déplacements, ça va de plus en plus se compliquer. Ce matin j'étais au canal Seine Nord, canal Seine Nord c'est peut-être la voie de respiration qu'on aura pour toutes ces voies qui vont du nord de l'Europe vers le sud de l'Europe. Le courant Est-Ouest et le courant Nord-Sud qui traverse la France, il continue à traverser la France et il est de plus en plus important.

Quand vous voyez également Villers-Cotterêts qui a fait un contournement, on parlait de Laon, Villers-Cotterêts a fait un contournement puisqu'ils avaient un problème à partir de La Ferté-Milon, des camions qui arrivaient en masse et qui prenaient la RN2, le contournement n'avait pas été fait, ils ont quand même le siège social de Volkswagen, etc. Maintenant c'est une respiration pour Villers-Cotterêts. Ils ont pu faire les aménagements intérieurs, vous avez les habitants qui respirent également, parce qu'il y a moins la peur aussi de pouvoir traverser la ville, de pouvoir faire ses courses, de pouvoir avoir une vie quotidienne. Également, tout ce qui est habitations, habitat, il y a un développement qui est beaucoup plus serein pour les villes avec des aménagements qui sont pérennes, alors qu'avec une circulation de véhicules lourds permanente, c'est très compliqué.

Après, pour les entreprises locales, vous avez des entreprises du côté d'Hirson, vous avez des entreprises sur Vervins, sur La Capelle, vous en avez à Marle, mais vous pouvez prendre sur 40-50 kilomètres autour de la voie pour drainer en fait des entreprises qui ont besoin, et qui ont besoin de cette respiration pour continuer à pérenniser et à se développer. Parce que le jour où ils n'auront plus le minutage nécessaire pour pouvoir développer leur économie vis-à-vis de leur siège ou vis-à-vis de leurs clients, ils iront ailleurs.

Donc, c'est effectivement quelque chose que l'on soutient pour diverses raisons.

Après, si vous regardez du côté entre Soissons et Villers-Cotterêts, vous avez des aménagements qui sont tout à fait adaptés pour la circulation agricole, par rapport à la circulation de la population pour aller d'un côté à l'autre de la RN2, avec des aménagements qui sont adaptés par rapport au milieu forestier, ou par rapport au milieu urbain. Quand vous regardez du côté de Chaudun, Dommiers, vous avez un aménagement qui est différent de celui suivant, qui est en milieu forestier, au milieu de la forêt de Retz.

Donc vous avez des études qui sont faites maintenant par les services responsables de ces aménagements, qui sont tout à fait en cohérence justement, et les chambres suivent également leurs ressortissants, et les élus sont très présents justement pour justement préserver la vie quotidienne également de l'ensemble du territoire.

Nicolas CAMOUS

Merci beaucoup Mme GANIVET, c'est très clair. Alors, vous avez cité les entreprises du secteur, alors on va passer la parole à l'une d'entre elles. M. ATTENCOURT, vous êtes le dirigeant de la société A2 Mac1 alors, très brièvement, votre société que fait-elle et puis, par rapport à ce qui vient d'être dit, Mme GANIVET a parlé d'aménagement crucial pour les entreprises, est-ce que vous partagez, est-ce que vous ne partagez pas ?

Sébastien ATTENCOURT, société A2 Mac1

Bonsoir à tous. Je suis général manager d'A2 Mac1 à Hary. A2 Mac1 est une société de service qui analyse le marché de l'automobile, 180 personnes basées à Hary, près de Vervins, société internationale où on reçoit des clients du monde entier, société, je tiens à le préciser, créée par un Thiérachien à Hary et, comme l'a dit Madame, est une fierté locale et on se bat chaque jour pour la faire vivre en Thiérache.

Alors, on a parlé tout à l'heure d'exercice démocratique, je me suis amusé à mener un petit exercice démocratique avec mes équipes, avec mes partenaires sociaux et je leur ai posé la question, je voudrais partager ici les deux points qui sont cruciaux pour nous.

Le premier, c'est la réception de nos clients. Nous, on n'a pas de camions qui rentrent et qui sortent tous les jours sur notre site, par contre on reçoit des clients du monde entier qui atterrissent à Paris et

à Bruxelles, donc on parle bien de l'axe et souvent ils nous disent « pour arriver chez vous, c'est un peu compliqué et c'est un peu loin de tout », encore plus quand c'est au nord e Vervins puisque vous m'accorderez que faire Bruxelles-Hary, c'est parfois un peu contraignant.

La deuxième chose qui est ressortie des collaborateurs, c'est la route pour venir travailler. On est dans des technologies qui évoluent, avec des difficultés de recrutement, avec de l'attractivité, et on a aujourd'hui certaines difficultés à attirer nos jeunes et à attirer nos jeunes qui viennent des universités que ce soit de Maubeuge, que ce soit de Paris, que ce soit d'autres endroits et venir nous rejoindre. Et il est évident que favoriser les accès, favoriser la rapidité de déplacement serait pour une entreprise comme la nôtre un atout sérieux dans notre compétitivité et dans la durabilité de notre implantation en Thiérache.

Je veux rebondir sur quelque chose que vous avez dit et qui est assez juste, notre société elle est assez symbolique : c'est une société familiale qui a été créée en Thiérache par les frères Moulière, des Thiérachiens, qui a été rachetée il y a 3 ans. Aujourd'hui, on se bat chaque jour pour justifier le fait qu'on soit en Thiérache, de par nos problématiques d'attractivité, de par nos problématiques de mobilité. Donc, l'arrivée d'un axe favorisant la mobilité serait à coup sûr un atout de plus pour nous dans les débats.

Et puis un dernier point, parce que j'ai entendu plein de choses. Chez A2 Mac1, on est aussi très sensibles à notre RSE [*responsabilité sociétale des entreprises*], à l'impact environnemental, je suis moi-même Thiérachien et né en Thiérache, donc évidemment ce qui sera fait, ce qui sera décidé, doit prendre soin de notre environnement, prendre soin de notre biodiversité, notre diversité, on est dans une belle région d'agriculture et prendre aussi soin de la qualité de vie qu'on a en Thiérache, puisque les récents mois qui viennent de se passer au travers du Covid nous ont montré qu'on vivait plutôt bien à la campagne, qu'on vivait bien en Thiérache et il faut aussi prendre en considération cette dimension de qualité de vie.

Nicolas CAMOUS

Merci, M. ATTENCOURT. Je rebondis sur un de vos propos, certaines ou certains pourraient s'étonner qu'on n'ait pas à cette table ronde un représentant de la profession agricole parce que, vous l'avez dit, l'agriculture c'est une partie importante de l'économie. Je précise juste qu'on a eu une réunion spécifique, qui a notamment traité de la question agricole, la semaine dernière, ce qui n'empêche pas le cas échéant les contributions et les prises de position et les questions sur ce sujet.

M. FAUCHEUX, l'autre chambre si je puis dire, la chambre de métiers et de l'artisanat.

José FAUCHEUX, président de la chambre de métiers de l'Aisne

On était en train d'échanger et de se dire qu'on avait bien les mêmes problématiques, on avait bien les mêmes intérêts et qu'on parle de grosses entreprises ou qu'on parle d'artisanat, il n'y a qu'une histoire de taille d'entreprise.

Moi-même je suis aussi entrepreneur, un petit peu connu sur le Laonnois parce que j'ai une entreprise de couverture, président d'une organisation professionnelle un petit peu connue, celle du bâtiment, la CAPEB [*syndicat patronal de l'artisanat du bâtiment*], depuis... je crois que ça doit faire quinze ans, et puis depuis quelque temps, le nouveau président de la chambre de métiers de l'Aisne.

À ce titre, et effectivement on était en train d'en échanger, les entreprises artisanales c'est quoi, c'est les entreprises de proximité, c'est des entreprises qui vont être concernées tout au long du trajet du début jusqu'à la fin, des entreprises de proximité qui créent de l'emploi de proximité, qui créent de l'apprentissage de proximité et on a besoin à un moment de mobilité, de déplacements.

Alors, je ne sais pas si on gagnera 3 minutes ou 2,75, mais pour nous c'est peut-être pas le plus important, le plus important c'est d'avoir une mobilité accentuée, en sécurité. Un apprenti dans le bâtiment, il prend son booster à 16 ans et parce qu'il est apprenti-boulangier, à 5 heures du matin il se retrouve à 16 ans avec son booster. Alors que peut-être que si on a une meilleure circulation, une meilleure route, dans des conditions de sécurité beaucoup plus importantes, en tant que parent ou en tant qu'employeur, à un moment on sera peut-être contents.

On était en train d'échanger et de se dire aussi, et vous le savez on a des métiers dans l'artisanat, c'est vrai aussi dans l'industrie, où on peine en ce moment à recruter. On l'entend tous les jours à la télévision, on le voit et on y est tous confrontés, c'est l'un de ces casse-têtes journaliers, on peine à recruter donc aujourd'hui les territoires ils sont ce qu'ils sont, la population on fait avec la population qu'on a, et on a peut-être aussi besoin à un moment de donner de l'attractivité et d'aller chercher, de pouvoir aller chercher de l'emploi sur des bassins qui sont peut-être un peu plus éloignés. Alors peut-être que là, on sera contents de gagner les 2,75 minutes, mais de les faire surtout en sécurité.

Les débats sont intéressants et je pense que les échanges vont continuer à nourrir, c'est bien qu'il y ait une concertation, de toutes façons quoi qu'il en sorte, et quel profil sera choisi, il y aura des plus, il y aura des moins. Alors effectivement, dans du commerce de proximité, si aujourd'hui la route elle passe au milieu du village, peut-être que le boulanger demain, c'est le but de cette concertation de ces échanges, peut-être que le boulanger du village lui il va voir son chiffre d'affaires un petit peu s'écrouler parce que pendant les travaux il risque d'être gêné, parce que tout simplement le village ne sera pas accessible pendant un certain temps.

Donc peut-être que ça il faut qu'on le prenne un peu en compte, et puis, ça peut se faire avec des plans de communication et ça coûte pas, on peut les accompagner. Et puis peut-être que, à l'issue des travaux, parce qu'il y aura une déviation, le petit coin restau routier ou le boulanger pour reprendre mon boulanger, peut-être qu'il verra aussi son attractivité diminuer parce qu'il n'y aura plus autant de passage et il avait une clientèle qui était de passage. Donc effectivement, peut-être que là aussi il faudra qu'on prenne en compte, on l'a déjà vu, à l'entrée d'un contournement, dans ce village on peut vous accueillir, les commerces sont à disposition, enfin avec des panneaux d'information, etc. Ça ne coûte pas bien cher mais ça peut se faire, il suffit juste peut-être qu'on y pense et qu'on y réfléchisse et qu'on se le dise à un moment ensemble. À partir du moment où on se l'est dit, on l'écrit et puis on pense peut-être à ne pas l'oublier. Donc on prend en compte ce genre de choses.

Et puis peut-être qu'à un moment, les attractivités aussi, je me souviens du contournement de Bruyères, où le boulanger au lieu maintenant d'être dans le centre du village, il est à l'entrée, juste dans le rond-point qui va préparer le contournement. Peut-être que tout le monde est gagnant : les habitants du village parce qu'ils n'ont peut-être pas perdu leur boulanger, mais peut-être ceux qui arrivent et qui passent à côté, parce que du coup ils peuvent continuer à acheter leur baguette de pain et puis certainement le boulanger parce qu'il a vu sa boulangerie ne pas perdre son chiffre d'affaires.

Donc ça veut bien dire que tout ça, il faut que ça soit fait à un moment en concertation, en intelligence. De toutes façons il y aura des plus, il y aura des moins, mais je pense qu'à partir du moment où on donne de l'attractivité, où on donne de la sécurité, on donne de la mobilité, il n'y aura de toutes façons que du positif au final si on faisait le pour et le contre.

3.2. Table ronde des acteurs de la mobilité

Nicolas CAMOUS

M. CAILLE, je vais commencer par vous parce qu'en plus vous avez entendu des choses sur le trafic de transit, étranger en particulier. Vous, vous avez une entreprise de transport installée ici, vous pourrez peut-être nous donner un ou deux chiffres clés pour qu'on comprenne un petit peu la dimension de cette entreprise et donc si on parle transport de marchandises concernant cet aménagement, j'ai envie de dire vous si vous deviez vous occuper de cet aménagement, si on devait vous donner les clés, par quoi vous commenceriez, le cas échéant. Est-ce que vous le feriez déjà ?

Bertrand CAILLE, Transports Caille

Merci. Merci déjà pour cette concertation parce que je trouve que c'est vraiment très très intéressant et très instructif. Nous on est installés à Laon, on a 180 véhicules moteur, on intervient dans le transport routier de marchandises et dans le déménagement pour la partie mobilité.

Par rapport à cet aménagement, c'est un aménagement qui me paraît essentiel pour le département, pour plusieurs raisons. Déjà, au niveau sécurité, ce qui me paraît le premier point c'est les déviations des villages et villes, parce que je sais que le camion est une nuisance, en termes de bruit, en termes

de poids et qu'il est absolument nécessaire aussi pour cela de faire ces aménagements de contournement.

Nicolas CAMOUS

Pour vous, priorité aux contournements ?

Bertrand CAILLE

Priorité aux contournements. Ça sécurise aussi nos conducteurs et nos véhicules.

La deuxième chose, c'est l'axe pour les entreprises. On a beaucoup de clients qui sont en Thiérache, avec des entreprises qui sont quand même des points d'appui, on sait quand même que c'est une zone, le nord du département, qui se dépeuple. Il y a quand même encore beaucoup de gens qui partent de cette région parce qu'il n'y a pas obligatoirement l'emploi sur place et que ces entreprises ont besoin d'être accessibles assez facilement en véhicule poids lourd, ce qui n'est pas toujours le cas. Même à Laon, l'exemple du Carrefour, c'est tout à fait le cas, de toutes façons vous n'avez pas d'autre solution pour arriver au Carrefour que de passer en ville, quasiment.

Nicolas CAMOUS

Vous aussi, vous préféreriez passer sous le pont ?

Bertrand CAILLE

Oui, bien sûr, il n'y a aucun problème de ce côté-là.

Et puis, le dernier point qui est peut-être un peu surprenant, c'est que cet axe est un axe qui, une fois que la zone Laon-Avesnes sera réalisée, pour moi est un véritable couloir potentiel de trafic de transit.

Nicolas CAMOUS

D'accord, donc ça rejoint la remarque de Monsieur tout à l'heure. Il y a un risque là-dessus pour vous ?

Bertrand CAILLE

Ça rejoint la remarque et je pense qu'il y a un risque là-dessus, et il convient peut-être d'être imaginatif, l'idée n'est pas de ne pas le faire parce que je pense qu'il faut le faire, et c'est nécessaire, peut-être être imaginatif. Je n'ai pas la solution mais il y a des systèmes peut-être de péage, soit de taxation particulière pour les véhicules en transit qui pourraient être éventuellement appliqués, maintenant il y a des outils informatiques, et des outils de contrôle qui peuvent être utilisés. Je n'ai pas la solution, ce n'est pas pour maintenant, ça peut être pour dans deux ans, pour dans 5 ou 6 ans, d'ici ce temps-là il y aura peut-être des solutions qui pourront être trouvées à ce sujet.

Nicolas CAMOUS

Cela rebondit un petit peu sur votre question, par rapport aux différents scénarios qui ont été présentés, M. CAILLE, est-ce qu'il y en a que vous, en tant que transporteur routier, pour vos conducteurs, est-ce qu'il y en a qui, ou par rapport au transit, par rapport à ce que vous venez de dire, est-ce que... des bouts de 2 x 1 ce serait moins attractif, ce serait moins confortable ou vous vous adaptez à tout ?

Bertrand CAILLE

Pour un véhicule poids lourd, il n'y a pas de problématique de vitesse, le problème ne se pose pas, ce qui est important c'est que ça facilite quand même le dépassement des poids lourds. Ce qui est intéressant aussi, c'est de ne pas avoir des véhicules à très faible vitesse avec des véhicules à forte vitesse sur un même axe.

Nicolas CAMOUS

Plutôt itinéraire de substitution alors, encore une fois à choisir, ce n'est pas un engagement ferme ?

Bertrand CAILLE

Oui, après, si j'avais le carnet de chèques, avec l'itinéraire de substitution pour les véhicules à basse vitesse, oui.

Nicolas CAMOUS

Merci. M. ENGRAND, on va passer du transport de marchandises au transport de personnes. Vous avez une double casquette si je puis dire ce soir, puisque vous représentez à la fois la région Hauts-de-France, qui est un des partenaires importants du projet, et puis vous êtes président de la régie des transports de l'Aisne, donc vous êtes aussi, si je puis dire, transporteur routier interurbain.

Alors, j'ai une question par casquette. Avec votre casquette région Hauts-de-France, comment est-ce que vous voyez ce projet, il y avait notamment une question tout à l'heure, Monsieur qui disait est-ce qu'on a regardé l'alternative ferroviaire, le ferroviaire c'est vous, alors qu'est-ce que vous pouvez dire sur ce point-là ?

Olivier ENGRAND, Conseil régional Hauts-de-France et Régie des Transports de l'Aisne

Bonsoir à tous d'abord pour commencer. Je voulais saluer d'abord le maire de Laon et collègue aussi à la région, puisqu'Éric siège aussi à la région.

Effectivement, le transport ferroviaire mais aussi routier, puisque la régie des transports de l'Aisne comme vous l'avez identifié est un transporteur routier, à la fois sur deux vraies fonctions, ce qu'on appelle les lignes interurbaines, donc qui font cette mobilité entre les différents axes, les différents points de l'Aisne, et le transport scolaire.

Alors, il est vrai aujourd'hui, la question c'est qu'est-ce qu'on pourrait penser en termes de transporteur de personnes, on parle de RTA [*régie des transports de l'Aisne*]. En fait, ce sont surtout les territoires qui vont avoir leurs points essentiels, on en a vu ce soir certains, avec des contournements, avec des obligations environnementales et d'autres. Ce qui est important, nous en termes de transport, c'est de regarder dans quelle mesure on peut apporter une alternative au transport routier du quotidien en voiture. Parce que l'idée, effectivement, de développer l'attractivité du territoire en dédoublement de la RN2, c'est pas pour autant l'engorger sur des trajets du quotidien, et c'est pourquoi l'objectif il est quand même une complémentarité à trouver avec le ferroviaire et le routier.

Pour le ferroviaire, on connaît, c'est la ligne Laon-Hirson, et Paris par la suite, mais on parle du tronçon Laon-Hirson et c'est pour ça aussi que je reste sur celui-ci qui reste pertinent, on pourrait parler aussi cher ami de la partie Laon-Paris, mais c'est un autre sujet mais tout aussi important mais qui est en cours. Ce sont ce qu'on appelle ces lignes de desserte fine, qui ont été oubliées pendant de longues années par l'État, et à force je dirais de témérité et de négociations, la région a fini par mettre en œuvre un plan de sauvegarde. À ce titre, nous allons voter ce jeudi, si tout va bien mon cher Éric, une délibération avec un protocole d'accord entre la région et l'État pour financer l'aménagement de ces lignes, de les moderniser, et notamment celle qui nous concerne. C'est la région qui va financer à 80 % cette régénération. Quand on parle régénération de desserte fine, c'est essentiellement le changement de ballast et de rails, qui est essentiel pour garantir la sécurité des voyages.

Pour autant, il ne faut pas oublier les liaisons en cars, parce que le train tout seul, le car tout seul, à un moment donné ça ne répond pas aux questions.

Nicolas CAMOUS

Et on ne va pas créer une nouvelle voie ferrée le long de la RN2...

Olivier ENGRAND

Et on ne va pas créer une voie ferrée entre deux lignes. Il existe déjà tout un réseau de sillons entre Laon et Hirson, il y en a 7 régulières et 8 scolaires quand même, et des lignes commerciales qui sont en complémentarité de l'offre TER, du train.

Nicolas CAMOUS

Qui prennent la RN2 aujourd'hui ?

Olivier ENGRAND

Voilà. Je vais vous citer deux exemples : la ligne régulière 340 qui débute à Montcornet, vers Laon, qui dessert justement sa gare. Ce type de ligne permet déjà d'avoir des déplacements multimodaux. Idem pour la ligne 341 entre Pierrepont et Laon. Si cette complémentarité est intéressante, il faudra qu'on en réétudie d'autres. En termes clairs, l'étude des lignes régulières avec l'ensemble des territoires concernés, avec l'objectif de faire évoluer les lignes régulières pour développer encore plus les déplacements multimodaux.

La RTA, et là j'en reviens sur la RTA, qui est un des principaux transporteurs de l'Aisne mais pas seulement, il y en a d'autres, on a des confrères qui font aussi du transport au quotidien, la RTA innove, parce qu'on parlait tout à l'heure d'empreinte carbone, d'impact écologique, à ce titre nous avons déjà investi dans des cars GNV [*gaz naturel pour véhicules*] et nous allons avoir une nouvelle station sur Guise permettant que ces cars GNV puissent monter sur le nord de l'Aisne, mais surtout on va mettre en service tout prochainement, le 3 février prochain, des cars GNV avec des accroche-vélos qui permettra cette continuité de transport. Tout à l'heure on faisait allusion au vélo, et après le vélo qu'est-ce qu'on fait si on doit prendre un morceau de la nationale, eh bien l'idée est quand même de pouvoir faire du vélo, peut-être du train, du vélo et du car. L'idée, c'est d'avoir cette continuité de transport tout en utilisant le transport adapté au besoin.

Et enfin, pour terminer, il est clair que les liaisons des fois cars sont plus rapides que des liaisons ferroviaires et on parle aussi de ce qu'on appelle les cars à haut niveau de service. Ce sont des cars qui vont aller un peu plus vite, qui auront un niveau de confort plus important, avec des moyens informatiques et numériques, à l'intérieur qui permettent que le temps de transport soit complètement utilisé peut-être à de l'activité professionnelle ou tout autre.

Nicolas CAMOUS

D'accord. Une question complémentaire. Merci d'abord de votre point sur le ferroviaire parce que c'est une question qui nous est posée souvent en réunion, comme ce soir, sur internet et même sur les panneaux d'information le long de la RN2, donc c'est vraiment un sujet qui intéresse beaucoup de gens.

Est-ce que, le cas échéant, concernant l'aménagement routier, est-ce que pour les cars vous dites aujourd'hui ce serait bien qu'ils aient par exemple des voies réservées, pour aller plus vite, ou est-ce que globalement les conditions de circulation... ?

Olivier ENGRAND

C'est le cas, ce que je vous citais juste préalablement, les cars à haut niveau de service, c'est ce qu'on appelle aussi les bus à haut niveau de service pour l'urbain, c'est-à-dire qu'ils peuvent avoir des voies dédiées effectivement. Donc, c'est des choses aussi qui doivent être réfléchies, qui doivent être pensées, et étudiées, peut-être que sur certains secteurs, il faudra mettre peut-être des voies dédiées aux cars, de telle sorte qu'on optimise un maximum ce type de transport.

Nicolas CAMOUS

M. CAILLE, je ne suis pas sûr qu'il soit d'accord, allez-y...

Bertrand CAILLE

Je ne pense pas que mettre des voies dédiées sur la nationale 2 pour les bus soit vraiment la meilleure solution...

Olivier ENGRAND

Je n'ai pas dit qu'il fallait le faire, j'ai dit qu'il faut juste penser que peut-être il y a des endroits où il faudrait peut-être le faire.

Bertrand CAILLE

Des arrêts spécifiques, pourquoi pas...

Olivier ENGRAND

S'arrêter sur une nationale 2 en double voie, je pense que ça va être un peu compliqué.

Nicolas CAMOUS

M. THOMAS, on a parlé d'Hirson, un secteur que vous connaissez un peu je crois. Pour le PETR [*pôle d'équilibre territorial et rural*] ?

Thierry THOMAS, pôle d'équilibre territorial et rural du pays de Thiérache

Je suis même né à Hirson, pour vous dire. On va d'abord peut-être expliquer ce qu'est le PETR : c'est le regroupement des intercommunalités les Trois-Rivières, la Thiérache du Centre, Sambre et Oise et les Portes de la Thiérache qui constituent l'entité thiérachienne, et je voulais excuser son président qui n'a pu être présent.

Nous avons en commun, et je pense qu'il est intéressant de regarder cet aménagement sous l'angle de l'aménagement du territoire et des compétences des uns et des autres. On peut avoir une vision très générale, avec le développement des circulations européennes, et puis de la micro-locale avec la jonction de deux villages ou de deux communes. Et puis, il y a aussi la manière dont on considère un peu les choses. On parlait tout à l'heure de la ligne, c'est un peu un petit clin d'œil, Hirson-Laon-Paris parce qu'elle ne s'arrête pas à Laon, mais aussi, et si je salue le travail de la région et du collègue DHERSIN [*vice-président du conseil régional des Hauts-de-France*] ou de Xavier BERTRAND [*président du conseil régional des Hauts-de-France*], je veux dire c'est bien d'avoir des rails, c'est bien d'avoir du ballast, mais ce serait bien aussi d'avoir des trains sur les rails. Parce que là, le problème il est là. Je crois que la semaine dernière on a eu 14 trains qui ont été dans la journée supprimés.

Nicolas CAMOUS

Vous voulez dire, il faut que les trains prévus roulent bien ?

Thierry THOMAS

C'est bien, je trouve que ce serait pas mal. Et donc, cet aménagement, et lorsqu'on s'était battus au département pour assurer le transport des lycéens principalement, et des collégiens, et le train du matin qui va vers Laon est un train qui est principalement destiné, ou utilisé, mais pas seulement puisque je le prends, destiné aux collégiens ou aux lycéens.

Et donc sur la RN2, on voit que la RN2 a aussi du trafic très variable en fonction de l'endroit où on est et de la jonction. Cela veut dire aussi que la RN2 est un moyen de disperser le trafic. Je prends un exemple : si on regarde à la fois l'un des axes qui est celui de l'autoroute A1 ou celui d'une autoroute qu'on oublie aussi qui est Reims-Charleville-Charleroi, eh bien la RN2 va être l'occasion à un moment donné de manière transversale, à partir d'Hirson vers les Ardennes, de ramener une partie du trafic vers cette autoroute Reims-Charleville-Charleroi. C'est-à-dire qu'il faut penser la RN2 comme étant un élément global de l'aménagement du territoire et pas simplement un couloir qui monte et qui descend.

Nicolas CAMOUS

Cela veut dire plutôt des scénarios qui irrigueraient ?

Thierry THOMAS

Mais bien sûr. Ça n'a aucun sens d'avoir simplement un ascenseur autoroutier si on n'a pas à un moment donné la possibilité, la capacité de disperser les flux en fonction des besoins.

Et donc, pourquoi je parle du pays de Thiérache ? Parce que, en même temps qu'il est nécessaire d'avoir cet aménagement autoroutier ou routier du territoire, il appartient aux communautés de communes d'avoir aussi une réflexion sur les mobilités douces. C'est-à-dire qu'à l'intérieur des communes mais d'une commune à l'autre, on puisse avoir à un moment donné des pistes cyclables, et c'est le travail que mènent actuellement la région et le département, mais également de réfléchir à ce que, à partir du train par exemple, on puisse avoir des véhicules qui soient mis à disposition pour aller justement à la gare de chez soi. Et ça, ça me semble aussi un élément important. C'est-à-dire que la RN2 ne doit pas être totalement déconnectée des territoires, elle est un élément indispensable aujourd'hui de l'aménagement des territoires.

Et si on regarde les problèmes de mobilité parce que le pacte, moi j'étais présent, on était à peu près dans cette même configuration, comment la RN2 est arrivée sur le territoire, dans le pacte, comment elle est redescendue ? Au départ, elle n'était pas prévue du tout, il n'était pas question que la RN2 soit mise en place. C'est Xavier BERTRAND qui interpelle le président de la République en disant elle est où la RN2 ? Il faut la RN2. Le président de la République répond en disant voyez le premier ministre. Et BERTRAND dit vous êtes le président, si vous la voulez on la met, si vous ne la voulez pas moi je ne signe pas le pacte. Donc, il y a eu 5 minutes un peu de flottement, etc. Et c'est comme ça que la RN2 est arrivée. Sinon, je peux vous dire que jamais la RN2 serait un élément essentiel du pacte. Et donc, par rapport à ce petit clin d'œil, cette petite histoire, derrière il y a eu tout un travail qui a été mené, et qui doit être mené aujourd'hui et accéléré c'est-à-dire, je vous le dis, de ne pas considérer le territoire comme étant morcelé.

Sauf que la Sambre, l'Avesnois et la Thiérache sont excentrés, sont collés à la frontière. Et lorsqu'on est dans un pays frontalier, vous êtes dans le centre de la France vous coopérez avec le Nord, avec le Sud, avec l'Est et avec l'Ouest, lorsque vous êtes à la frontière, vous n'avez pas un développement à 360° mais un développement à 180°. Et donc, cette dimension transfrontalière doit être aussi un élément qui doit être pris en considération et pas considérer la RN2 comme étant simplement un élément franco-français.

Olivier ENGRAND

Je voulais rajouter, juste pour conforter les propos de mon voisin, et notamment sur les mobilités et l'implication des territoires dans les mobilités, Madame en a fait allusion tout à l'heure dans le cadre de la loi LOM, la loi d'orientation de la mobilité, dans lequel la région va aussi jeudi définir et présenter les bassins de mobilité, dans lesquels des contrats d'objectifs de mobilité vont être définis, de telle sorte qu'on puisse répondre à des besoins et accompagner ces différents bassins sur leurs projets et infrastructures de la mobilité qui vont de la mobilité comme on en a parlé, en partant de la mobilité douce mais en passant même par d'autres mobilités que l'on pourrait demain envisager.

Donc ça c'est très important et vous avez bien fait de le souligner cher collègue, que cette notion d'implication des territoires sur la mobilité est essentielle au travers de la loi LOM.

Nicolas CAMOUS

M. CAILLE, parmi les questions qui ont été posées par internet, il y en a une qui dit et je voudrais avoir votre réponse, d'un usager de la RN2 qui dit : « Bonjour, les poids lourds sont aujourd'hui un problème. Pourquoi on ne les force pas à prendre l'autoroute à partir de Paris ? » J'aurais pu poser la question à la DREAL mais comme je vous ai là, ça me fait envie de vous la poser à vous.

Bertrand CAILLE

Ma première réponse, ça va être de vous dire que ce que vous avez dans votre assiette, ce que vous avez dans votre maison, ce que vous avez acheté dans un magasin, ce que vous avez dans votre vie en fait, ça a bien été apporté par quelqu'un et ça n'a pas été apporté par des charrettes avec des chevaux, ça c'était du temps de mon grand-père, il était aussi à Laon, il était aussi transporteur, mais maintenant c'est amené par un camion. Et malheureusement, ou heureusement, il faut bien des outils pour amener toutes ces choses dont on a besoin et qu'on consomme. Alors peut-être qu'on consomme trop, ça c'est une autre problématique, mais ce dont vous avez besoin, c'est obligatoirement amené par un camion. Ça c'est la première réponse, donc malheureusement des camions vous en aurez, et vous en avez besoin et on en a besoin, voilà, c'est comme ça.

La deuxième chose c'est, il y a eu des choix qui ont été faits, communs, de ne pas retenir l'eurovignette à un certain moment. On a eu des portiques qui ont été mis sur des nationales, qui étaient un système qui permettait de rendre payantes un certain nombre de voies. Il faut savoir, c'est un choix de société qui a été fait à un moment. Il y a certains transporteurs, dont je ne fais pas partie, qui étaient contre cette eurovignette parce qu'ils considéraient que c'était un surcoût, mais parfois il faut peut-être aussi accepter les surcoûts...

Nicolas CAMOUS

Eurovignette, ou écotaxe...

Bertrand CAILLE

Oui, écotaxe voilà. C'est des choix qui ont été faits, malheureusement c'est comme ça, donc on en subit peut-être les conséquences pour un certain nombre de véhicules qui n'ont pas obligatoirement besoin d'être là, oui peut-être.

Mais après, quand on est transporteur, et c'est le dernier point, on est aussi dans un monde libéral, économique, et que quand on regarde un trajet, on regarde aussi celui qui va vous coûter 30 euros, ou celui qui va coûter zéro et il y a un certain nombre de transporteurs, et j'en fais aussi partie, qui sont extrêmement attentifs à leurs coûts de revient et qui vont parfois choisir des itinéraires qui sont moins payants, moins coûteux, moins frayeux que d'autres. Parfois les autoroutes sont plus courtes et malgré le coût de l'autoroute, c'est plus intéressant de prendre l'autoroute, parfois c'est le contraire.

C'est une réponse généraliste, qui ne correspond pas obligatoirement à la nationale 2, mais voilà. Et donc, ce Monsieur malheureusement il aura toujours des camions parce que sinon...

Nicolas CAMOUS

Il n'aura plus rien à manger ?

Bertrand CAILLE

Voilà.

3.3. Questions et échanges avec le public

Nicolas CAMOUS

Pour les représentants de la DREAL, on a deux autres questions, de Mme ELOI Karine, je vous pose les deux en même temps, peut-être qu'elles méritent une réponse commune : « Les communes auront-elles leur avis sur le tracé ? » et « Je prends la réunion en cours, par qui vont être choisis les différents scénarios ? », voilà les deux questions de Mme ELOI.

Nicolas LENOIR

Pour la première, ça donne un écho et une illustration à ce qu'on a un peu évoqué tout à l'heure pour les études sur les contournements de La Capelle et de Froidmont-Cohartille qui sont un petit peu plus avancées que le reste de l'itinéraire, comme le pacte le souhaitait.

Je l'ai évoqué tout à l'heure, chaque étape donne lieu à une concertation et d'ailleurs, et les garants de la CNDP pourront aussi compléter en évoquant le fait que dans les étapes suivantes de la conduite du projet, nous serons accompagnés par la CNDP [commission nationale du débat public] et les garants pour avoir ces étapes de concertation successives à chaque étape d'étude. Et donc, pour les déviations par exemple, on aura normalement dans la suite du calendrier, à l'automne, pour La Capelle et Froidmont-Cohartille, une nouvelle concertation publique avec les communes sur les fuseaux potentiels de passage, même si à l'occasion de la concertation actuelle on va commencer à échanger avec le public. Tout cela pour dire qu'à chaque étape, il y aura concertation, il y aura échanges, recueil des avis des communes, de manière itérative avec les études plus fines, plus précises, qui récolteront les données environnementales, de possibilités techniques de passage, etc.

En résumé, c'est bien fait en interaction et en concertation avec les communes.

Nicolas CAMOUS

C'est la DREAL qui décidera, mais après concertation à chaque étape avec l'ensemble des acteurs ?

Nicolas LENOIR

Après à chaque étape le maître d'ouvrage, l'État et son ministère des transports en effet fait le choix au vu de ce que la concertation a apporté comme éclairages.

Hugues BECRET

Bonjour, Messieurs-Dames, je suis élu, représentant des agriculteurs de ce département. Je suis déjà un petit peu surpris tout à l'heure dans la table ronde l'agriculture n'est pas autour de la table. Bon, il suffit de nous inviter, nous serons là.

Nicolas CAMOUS

J'ai expliqué pourquoi, on a eu une réunion...

Hugues BECRET

Oui il y a eu une réunion à Étroeungt, d'accord, on a deux-trois collègues qui y étaient, il suffisait de nous demander d'être là ce soir, on aurait été, mais c'est pas grave.

Vous venez de dire Monsieur à l'instant, vous allez sur chaque projet dialoguer avec tous les gens, les mairies, etc. Et là moi je voudrais insister sur nous la profession agricole, on aimerait bien être présents. Je prends un exemple, le rond-point de Froidmont-Cohartille : il y a deux ans on a eu une réunion de communauté de communes, Crécy-sur-Serre, depuis ces deux ans, pas une seule nouvelle de la DREAL pour parler du dossier du rond-point. On découvre au jour le jour quand quelqu'un est dans un champ en train de mettre des piquets, de prendre des mesures, on dit vous êtes qui, nous on est là bureau d'études pour l'aménagement du rond-point.

Tout à l'heure, un monsieur disait j'espère que ça ne mettra pas encore trente ans. Si vous voulez travailler, qu'on aille assez vite et quand vous allez être un petit peu confrontés avec un propriétaire, un fermier, des locaux, des gens d'ici, je vous conseille de vous rapprocher de nous. Nous, on connaît tous nos agriculteurs, on connaît tous nos concitoyens du territoire et j'aimerais bien qu'il y ait une plus grande concertation entre vous et nous, et on vous aidera à avancer plus vite. Parce que je peux vous dire, je connais très bien mes copains, mes collègues agriculteurs, il y en a des fois qui sont un petit peu bornés. Donc si on veut avancer, faites-nous confiance et venez vers nous.

Nicolas CAMOUS

C'est vous qui le dites...

Hugues BECRET

Oui mais attendiez, il y a des mauvais canards partout, dans tous les domaines. Mais vous savez, quand on vient vous prendre votre bien, je comprends aussi que des fois, on freine un petit peu des quatre fers.

Donc, tout ça il faut que ça avance dans une bonne conciliation, un bon échange. Et on est d'accord pour ça, donc j'aimerais bien que ça avance.

Et puis tout à l'heure, je trouve que dans tout l'exposé, j'espère qu'on aura des réunions spécifiques avec nous parce que dans des aménagements bien spécifiques, on ne veut pas se retrouver étranglés, coincés comme actuellement à Soissons où mes collègues sur Soissons ne peuvent plus du tout traverser. Alors la ville de Soissons je ne vous en parle pas, mais la nationale on ne peut plus accéder avec un tracteur, ça devient très compliqué. Nous ici, le secteur dont vous parlez, il y a quand même beaucoup beaucoup par exemple de transport de paille durant l'été, puisque dans les régions de grande culture on remonte de la paille dans les régions d'élevage de la Thiérache, etc. Donc, il va falloir qu'on travaille ensemble sur les aménagements, les carrefours, etc., l'utilité ou pas de cette nationale 2.

J'ai vu vos différents scénarios et il faut que vous veniez nous éclaircir sur la faisabilité ou pas, de quels engins pourront la prendre, après y aura-t-il des emprises si jamais il y avait une voie auxiliaire sur le côté ça fait des emprises supplémentaires et quand il y a emprises il y a compensations écologiques, comment allez-vous faire vos compensations écologiques également ? Est-ce que c'est encore de la prise supplémentaire chez nous, sur nos territoires ?

Voilà des questions, je ne veux pas embêter tout le monde ici ce soir, mais franchement je veux que vous veniez nous rencontrer, qu'on travaille tous les dossiers agricoles ensemble et vite, d'après ce que j'ai compris.

François TURQUIN

Bonsoir. Dans la présentation initiale, il était convenu qu'il y avait des enveloppes budgétaires différentes en fonction des scénarios. On envisage diverses options mais seront-elles envisageables dans la mesure où on peut se retrouver avec une enveloppe budgétaire considérablement amoindrie ? Et à partir de là tous ces efforts de concertation tomberont à l'eau parce que sera simplement l'implication budgétaire qui déterminera le choix final.

Nicolas CAMOUS

Sur la concertation avec les agriculteurs : on a bien compris vos questions, Monsieur, j'ai envie de dire c'est une question de méthode, ce que dit Monsieur c'est comment vous allez dialoguer avec nous, comment ça va se faire, est-ce qu'il y aura des réunions spécifiques, voilà sur la méthode de concertation avec les agriculteurs, qu'est-ce qu'on peut répondre ce soir à Monsieur ?

Nicolas LENOIR

On peut apporter plusieurs éléments de réponse, la première un peu générale, c'est que la concertation actuelle s'adresse à tout le monde et d'ailleurs vous en êtes la parfaite illustration, c'est qu'on est là ce soir pour recueillir les points de vue et les avis ou les attentes de tout le monde, y compris des agriculteurs et de la profession agricole, à l'occasion d'aujourd'hui qui était en effet sur le thème plus spécifique, par alimenter le débat, économie et mobilité, mais ça n'empêche pas et vous venez de le faire de parler des sujets agricoles.

Il y a eu en effet la semaine dernière une réunion, et encore juste pour alimenter les échanges, sur les thématiques agriculture et environnement, il y a les autres outils de la concertation puisque le bus RN2 dont on a parlé tout à l'heure qui circule sur le territoire permet ces échanges et ces rencontres. D'ailleurs on peut aussi imaginer que d'autres outils viennent compléter cette concertation et cet échange avec la profession agricole, que ce soit pourquoi pas le cas échéant une autre réunion sur la thématique agricole ou des venues du bus spécifiques pour échanger avec plus particulièrement des

agriculteurs, cela fait partie des outils de l'adaptation de la concertation en cours, ça c'est le premier élément de réponse.

Le deuxième, on a aussi des échanges avec la chambre d'agriculture pour partager aussi les tenants et aboutissants de cette concertation et recueillir là encore les avis, les attentes exprimés par la chambre d'agriculture, dont certains membres sont aujourd'hui présents dans la salle. Enfin on multiplie les canaux possibles d'échanges avec la chambre d'agriculture, d'ailleurs la table ronde agriculture de la semaine dernière, il y avait un représentant de la chambre, M. TEMPLIER, qui intervenait pour justement apporter un point de vue, des éclairages sur le sujet agricole.

Nicolas CAMOUS

Ce que j'entends aussi dans la question de Monsieur, c'est de dire OK pour cette phase-là de la concertation, mais pour les autres aussi ?

Nicolas LENOIR

Je l'ai dit tout à l'heure de manière générale par exemple vis-à-vis des communes, c'est valable.

Nicolas CAMOUS

Tout au long des étapes d'études évidemment il y aura ce dialogue avec les agriculteurs ?

Nicolas LENOIR

Tout à fait. Et y compris puisqu'on évoquait tout à l'heure un point plus particulier, plus proche en temporalité, en réalisation de travaux, le giratoire qui a été évoqué, y compris quand on est dans une phase encore plus opérationnelle où on choisit le tracé et quand on définit, au moment où les travaux commencent, plutôt avant on va dire, la perturbation de l'usage de la route, des déviations ponctuelles qu'il peut y avoir, et d'ailleurs les travaux du créneau de Voyenne et du giratoire qui vont démarrer d'ici quelques semaines, vont en faire l'objet. C'est-à-dire qu'il va y avoir des échanges avec les usagers agriculteurs du secteur pour bien partager les modifications des circulations dans le secteur.

Nicolas CAMOUS

Et le rond-point de Froidmont-Cohartille du coup ?

Nicolas LENOIR

C'est celui que je viens d'évoquer.

Stéphane DEHART

Oui, c'est celui-ci, de toutes façons il y a des réunions qui vont être prévues, qu'on a vues effectivement en concertation avec la chambre d'agriculture et également avec les agriculteurs locaux et les élus.

Pour répondre aussi à votre question, le futur carrefour giratoire de Froidmont-Cohartille est tout à fait compatible avec le passage des engins agricoles, quels qu'ils soient.

Nicolas CAMOUS

On va revenir à la question de Monsieur : est-ce qu'il y a un risque que finalement ce projet ne se fasse pas si on n'a plus les sous ?

Virginie MAIREY-POTIER

Juste pour dire un mot sur la manière dont ça se passe : en fait ce grand projet, vous avez vu c'est plusieurs centaines de millions d'euros. Nous, notre travail c'est de définir un scénario, un parti d'aménagement pour ce linéaire. Une fois que ça c'est installé, la question du financement évidemment se pose.

Ces grands projets d'infrastructures routières, sur les routes nationales, sont financées dans le cadre du contrat de plan État-Région. Les contrats de plan il y en a un qui s'achève, il y a un autre qui va

s'ouvrir prochainement. C'est dans ce cadre-là, sur ce laps de temps de 5 ans, que l'État et la Région, et éventuellement d'autres cofinanceurs, installent les financements pour ces grands projets d'aménagement. Et donc, ça se fait de manière très progressive vous voyez, il faut plusieurs contrats de plan État-Région pour réaliser un immense projet de plusieurs centaines de millions d'euros. Mais si on choisit un scénario à 400 ou 500 millions d'euros, il faudra un laps de temps plus court que si on prend un scénario plus coûteux, plus ambitieux, il faudra davantage de temps.

Ce qu'il faut dire aussi c'est que quel que soit le scénario retenu, les premières améliorations concrètes, c'est-à-dire les premiers travaux d'aménagement, interviendront en même temps parce qu'il faut de l'ordre de 5 ans à peu près entre le moment où on décide du scénario et le moment où vous voyez les premiers travaux se réaliser concrètement. Donc, les premières améliorations interviendront en même temps quel que soit le scénario. Et ça durera évidemment plus longtemps si on choisit le scénario le plus coûteux.

Hugues BECRET

J'habite Toulis-et-Attencourt, je traverse plusieurs fois par jour le futur rond-point, qui sera une très bonne chose niveau sécurité routière, chapeau, je veux bien galérer pendant 10 mois le temps des travaux mais je peux vous dire qu'aujourd'hui, ça va me perturber. Il va falloir que je fasse 6 kilomètres de détour pour emprunter la nationale 2 avec mes machines, pour aller de l'autre côté. Je vais à Chéry-lès-Pouilly, je vais à Toulis-et-Attencourt, je passe plusieurs fois puisqu'on m'a dit que non, de toutes façons on ne pourra pas couper la voie, ce que je comprends, il faut laisser le flux de la nationale 2 mais moi ça va m'occasionner de repasser dans des autres petits villages.

Stéphane DEHART

Oui, sur ce point-là oui, effectivement, durant la durée des travaux, la traversée de la RN2 au niveau du carrefour giratoire ne sera plus possible, j'en conviens. Mais, comme je vous le disais précédemment, on a vu effectivement avec la chambre d'agriculture et moi qui suis en contact évidemment avec l'entreprise, on va monter une réunion pour vous exposer précisément comment ça va se dérouler, les itinéraires de substitution si je peux emprunter ce terme, qui vont être mis en place, et effectivement on évaluera les conséquences pour chacun d'entre vous sur la durée totale des travaux.

Nicolas CAMOUS

Une question et une prise de position par écrit : « Est-ce que le cahier des charges peut prendre en compte la circulation des piétons, ceux qui la traverse, par exemple presque tous les chemins ruraux ont été coupés par la déviation actuelle de Laon et 2. ceux qui l'empruntent, par exemple le pont de la RN2 sur l'A26 est non praticable. » Donc une demande de prise en compte des enjeux piétons, en tout cas des déplacements piétons, dans cet aménagement de la RN2, est-ce que ce sera fait ?

Et puis cette même personne qui est donc M. BEAUDOIN, Nicolas, qui dit : « Proposition d'un critère de choix des scénarios : il ne faut pas chercher à créer une voie rapide pour les poids lourds internationaux qui viendrait concurrencer l'autoroute, dans cette optique proscrire les carrefours dénivelés (scénario 4) en faveur des ronds-points. Ceux-ci favoriseront plus la vie locale. » Là, cela répond très concrètement aux questions qui ont été posées.

René PILLOIS

Je suis la jardinerie Pillois, juste avant Froidmont. J'ai entendu beaucoup parler de Froidmont, de contournement de Froidmont, donc ça m'interpelle parce que je ne sais pas où il y aura un rond-point pour nous alimenter, moi et puis mes paysans autour. Après il y a John Deere qui s'est créé à Froidmont, comment vous allez nous alimenter et de quel côté vous allez passer sur Froidmont, côté droite c'est-à-dire ouest Grandlup ou côté est, ça me paraît impossible, Mortiers ? Comme je vais céder à ma fille, je ne voudrais pas être sous-alimenté, par une route à 3 kilomètres.

Nicolas RICHARD

On est sur des projets d'aménagement du territoire, des options, qui vont du simple au double, globalement entre 500 millions et 1 milliard. Si on choisit les 500 millions, on peut faire avec les 500 autres millions d'autres aménagements du même territoire et qui ne sont pas du tout les mêmes.

Je veux dire en matière de transport global, c'est-à-dire on a parlé de voie ferrée, avec 500 millions on électrifie la ligne jusqu'à Hirson et on la fait aller jusqu'à bien plus loin. Ce que je veux dire c'est que les choix d'aménagement qu'on fait là, c'est pas simplement une route, c'est un territoire global et l'argent qu'on va y mettre, je dis bien si c'est 500 millions de plus, on fait des tas d'autres choses. Ce qui est un peu gênant, c'est qu'aujourd'hui on a le choix entre 500 millions dans cette version-là ou un milliard dans cette version-là, mais c'est toujours la même route.

Est-ce qu'il n'y a pas moyen de réfléchir, on a une enveloppe que l'État est éventuellement prêt à mettre sur le territoire, mais avec des choix qui pourraient être très différents.

Nicolas CAMOUS

Alors, comment sont pris en compte les piétons dans ce projet d'aménagement ?

Claire CAFFIN

À ce stade, évidemment on n'a encore rien étudié pour la circulation des piétons, mais évidemment c'est un sujet qu'il faudra qu'on prenne en compte. Sur les itinéraires avec voies de substitution, sur les scénarios avec voies de substitution, on peut très bien imaginer que les piétons pourront aussi circuler sur ces voies de substitution. Il est bien évident que les piétons ne pourront pas circuler sur la 2 x 2 voies et il faudra trouver des itinéraires en fonction des besoins.

J'ai bien entendu la desserte du Griffon, on en a parlé tout à l'heure aussi pour les vélos, on pourra combiner pourquoi pas une réflexion avec le territoire sur les déplacements et sur les moyens à mettre en œuvre.

Nicolas CAMOUS

Et est-ce qu'on peut considérer, Mme CAFFIN, que s'il y a contournement, mais je crois que M. LENOIR l'a évoqué tout à l'heure dans l'une de ses réponses, s'il y a contournement cela veut dire qu'il peut y avoir possibilité pour le bourg traversé de réaménager et donc de redonner une plus grande place aux déplacements piétons à l'intérieur du bourg ?

Claire CAFFIN

Tout-à fait. La déviation d'une commune permet aussi à la commune de se réapproprier son cœur de village et de faciliter du coup, par l'aménagement, en réduisant les largeurs, en donnant de la place aux vélos et aux piétons.

Nicolas CAMOUS

Et M. BEAUDOIN demandait « et les chemins qui seront coupés seront-ils rétablis pour les piétons ? »

Claire CAFFIN

Les chemins qui seront coupés par l'aménagement de la RN2, on trouvera aussi, en concertation avec le territoire, les moyens de rétablir les accès. Il y aura toujours une desserte de toutes les parcelles, il y aura un rétablissement de toutes les circulations et donc il faudra qu'on trouve ensemble, en concertation avec le territoire, les solutions qui permettront de rétablir tous les accès.

Nicolas CAMOUS

Le rond-point de Froidmont et la jardinerie ?

Stéphane DEHART

Oui je situe la jardinerie Pillois. Monsieur, je vous invite à venir à la réunion qui va avoir lieu à Grandlup-et-Fay le mois prochain où justement, dans le cadre de la concertation, on va faire un point sur le projet de déviation de Froidmont-Cohartille, sachant qu'on présentera, comme cela a déjà été indiqué, que des projets de fuseaux. C'est-à-dire, à l'heure actuelle, même les fuseaux ne sont pas définitifs : ce qu'on vous a donné dans le document, et qu'on vous présentera lors de cette réunion, c'est la manière dont on travaille et où on en est à ce stade, à savoir qu'effectivement, il y a plusieurs manières de contourner le village, notamment Froidmont-Cohartille, soit passer par l'est, soit passer par l'ouest, avec une déviation plus ou moins longue, avec une déviation qui pourrait arriver effectivement au niveau de votre établissement ou plus loin.

Pour l'instant, il n'y a absolument rien d'acté. Ce sera justement l'objet de cette réunion de récupérer de votre part, en tant qu'habitant, sur ce territoire de l'information sur les contraintes des uns et des autres que nous nous allons pouvoir incorporer à nos études.

Parce que sachez qu'effectivement, à ce stade-ci, nous ne prendrons pas de décision sur le type de déviation qui pourrait être à réaliser sur Froidmont-Cohartille, par contre notre objectif c'est de réaliser la concertation suivant le code de l'environnement, qui est obligatoire, où on vous présentera les fuseaux de manière un peu plus précise, on l'espère en fin d'année, où là par contre vous pourrez donner votre avis et nous dire quel fuseau nous devons choisir, quel est celui qui est préférentiel pour votre territoire.

Nicolas CAMOUS

C'est-à-dire que Monsieur n'a pas à s'inquiéter pour l'instant ?

Stéphane DEHART

Pour l'instant, non.

René PILLOIS

Il faut savoir que le carrefour où il y a ma jardinerie, ça alimente quand même toute la vallée, Dercy, Mortiers, Crécy-sur-Serre, Chalandry, Barenton-sur-Serre par la gauche, donc moi je pense que faire un carrefour dans ce secteur-là, aménagé aussi avec les agriculteurs de Froidmont-Cohartille, de la vallée, là-bas il y a 15-20 agriculteurs, donc un carrefour là, bien aménagé, ça serait bien pour tout le monde.

Nicolas CAMOUS

On l'entend, Monsieur, donc cela fait une contribution pour le contournement de Froidmont-Cohartille.

Stéphane DEHART

Ce sera effectivement un point à nous soumettre lors de cette réunion, et qui pourrait justement constituer, éventuellement, un point d'échange par rapport à un des scénarios de déviation qui est envisagé.

Nicolas CAMOUS

Est-ce que l'argent des contrats de plan est affectable à loisir, est-ce qu'on peut dire on a 1 milliard, donc on prend 500 millions pour la RN2 et le reste on peut faire des choix différents ? Ça marche comme ça ?

Virginie MAIREY-POTIER

Pas exactement, mais on n'est pas si éloigné que ça finalement. Les questions que vous posez, elles sont légitimes, et qu'est-ce qu'on est en train de faire ici là, on est en train de faire un exercice pour définir le scénario qui répondra le mieux possible aux besoins et au fonctionnement du territoire.

Ça, j'ai envie de dire, c'est un peu décorrélé du combien ça coûte, même si on vous le donne parce que c'est quand même important que vous l'ayez en tête. Mais avant tout, il faut que ce scénario réponde aux besoins de tous les habitants, c'est essentiel, parce que choisir un scénario uniquement sur le critère de son coût, ça pourrait être une façon de le faire, et si c'est finalement réaliser quelque chose qui ne répond pas aux besoins du territoire, je pense qu'on investirait mal.

Mais cette réflexion ensuite sur sur quoi on investit le plus dans les modes routier, ferroviaire, fluvial aussi et modes doux, cette réflexion bien sûr qu'elle a lieu entre les partenaires financiers, État, Région, les autres collectivités qui souhaitent s'associer, cofinancer, elle a lieu à différentes échelles finalement, elle a lieu tout le temps. Et c'est bien au moment où on réalise les contrats de plan État-Région qu'on balaye tous ces sujets-là et qu'on caractérise finalement les priorités, les enjeux les plus stratégiques pour les 5 ans à venir, donc à une échelle de temps assez courte justement pour mettre en place les financements qui correspondent.

Nicolas CAMOUS

Donc, ce n'est pas directement comme vous le souhaiteriez quand même. Mais j'ai compris qu'il y avait une demande d'électrification de la ligne ferroviaire en tout cas dans votre propos en particulier.

Pascal MACON

Je suis de Laon. Si vous contournez la ville de Laon par un petit tracé à droite ou à gauche, c'est pas un problème, est-ce que vous avez le droit de traverser des zones naturelles, c'est-à-dire le BAC de Laon, bassin d'alimentation des captages, signé par le préfet et le maire de Laon, avec des contraintes, là vous en avez deux pages. Est-ce que vous avez le droit de traverser par une route ?

François NUYTTEN, maire de Froidmont-Cohartille

C'est pour déjà remercier les services de l'État, la DREAL, pour tout le déroulement des réunions et de ce qui se fait, les consultants et puis les garants surtout.

Dans toutes les consultations qu'il y a eu, tout a été toujours mis en question au niveau des agriculteurs, au niveau des commerçants, des usagers, des habitants des villages et je pense que tout le monde essaie de prendre en compte tous les avis. Je pense que c'est très important que tout le monde soit positif, c'est une chance qu'on a aujourd'hui que l'État s'investisse dans notre région. Alors je pense que c'est du côté positif qu'il faut le prendre et puis essayer d'avancer, tout le monde d'amener ses avis et surtout aller dans le bon sens.

Gonzague SANDEVOIR

Moi je veux revenir sur un des propos de Mme MAIREY-POTIER concernant effectivement les coûts d'aménagement. Je pense que le dossier comporte quand même des non-dits et des points aveugles et il serait bon que la commission arrive à les lever.

On ne peut pas effectivement ne pas évoquer la question du coût sans évoquer, on peut dire en gros une moyenne de finances qui est envisageable pour les contrats de plan. J'ai fait un petit exercice en prenant simplement les sommes consommées sur la Picardie où la nationale 2 dans l'Oise a bénéficié à peu près de 80 % de la totalité des crédits de la Picardie. Si vous faites effectivement ce ratio-là, le scénario 1 c'est *minima* de toutes façons, en y mettant quasiment 80 % de tous les fonds, c'est plus de 33 ans. Le deuxième scénario, c'est 56 ans et le dernier scénario à 1 milliard d'euros, c'est plus de 80 ans.

Nicolas CAMOUS

Au rythme actuel.

Gonzague SANDEVOIR

Au rythme actuel. Donc se dire qu'il n'y a pas de priorité sur un tel projet, c'est pas entendable, c'est pas entendable. Il y a forcément des priorités.

Je dois dire je ne comprends pas comment le dossier est construit parce qu'il est posé effectivement dans l'absolu, à savoir qu'on fait une nationale 2 à 2 x 2 voies, alors qu'il y a des priorités totalement évidentes aujourd'hui, telles qu'a posé d'ailleurs le maire de Laon et notamment sur le plan de la sécurité de la route et puis du contournement sans doute des villages.

Mais ne croyons pas un seul instant que c'est un projet où dans 10 ans, dans 20 ans, 30 ans, il est fini. Non. Parce que la déviation de Laon, il y a déjà eu des études, Monsieur effectivement évoquait l'eau potable, des études il y en a déjà eu, voilà, jusqu'à maintenant ça n'a pas donné lieu. Quel est le chemin, en tout cas raisonnable, pour obtenir quelque chose qui puisse réellement apporter un plus de toutes façons à la population ? Parce que posé comme il est posé, la population qu'est-ce qu'elle va vous répondre : écoutez, faites un absolu, faites-moi une autoroute.

Nicolas CAMOUS

Ce n'est pas aussi simple que ça, Monsieur, pour l'instant, dans les expressions qu'on a...

Gonzague SANDEVOIR

Non mais le choix 4, c'est une voie autoroutière. Une voie autoroutière, si j'enlève la partie de la section de Laon jusqu'à l'autoroute et la section d'Avesnes-sur-Helpe, c'est en gros de l'ordre de 5 000 à 8 000 véhicules. Est-ce qu'on fait effectivement en France des mises à 2 x 2 voies de routes de telles caractéristiques ? Non, ça ne se fait pas. Ce sont des voies de type départemental. Sur la D1 vous avez à peu près le même trafic entre Chauny et Soissons.

Nicolas CAMOUS

Est-ce que vous avez des solutions, Monsieur, est-ce qu'il y a justement des aménagements avec au moins des portions de 2 x 1 voie, c'est ce qu'on a montré tout à l'heure, il n'y a pas forcément de la 2 x 2. Ça peut être en fonction du trafic comme vous dites... Monsieur le maire ?

François NUYTTEN

Je veux juste rappeler quand même parce que je viens d'entendre le nombre de véhicules, Froidmont-Cohartille c'est 8 500 véhicules/jour minimum, et beaucoup de camions. Alors je voudrais juste rappeler quand même que quand on donne des chiffres, il faudrait peut-être aussi se...

Nicolas CAMOUS

Il y a des chiffres dans le dossier, Mesdames et Messieurs, vous pouvez les récupérer. Alors-est-ce qu'on peut passer une route dans des zones de captage d'eau potable en l'occurrence, est-ce que c'est possible ou pas ?

Claire CAFFIN

Encore une fois on n'en est pas au tracé donc aujourd'hui on ne sait pas exactement où la route passera. On tiendra compte des contraintes qui s'imposent à nous, que ce soit sur l'environnement, que ce soit par rapport aux zones d'expansion de crues, que ce soit par rapport aux zones de captage, par rapport aux corridors écologiques, etc., tout ça ce sera pris en compte dans la recherche de fuseaux.

Nicolas CAMOUS

Mais c'est possible ou pas, on a le droit de le faire moyennant des mesures de protection, ou c'est interdit ?

Claire CAFFIN

Je n'ai pas révisé toute ma réglementation mais en périmètre rapproché [d'un captage], on ne le fait pas en général, mais en périmètre éloigné on peut le faire moyennant des aménagements qui permettent de sécuriser la ressource en eau.

Nicolas CAMOUS

Et sur le financement, si je reformule la remarque de Monsieur, au rythme des CPER actuels on en a minimum pour 33 ans *modulo* 80 % consacrés à ça, Mme MAIREY-POTIER, est-ce qu'on peut espérer finalement un financement exceptionnel pour ce projet, pour qu'il ne prenne pas entre 33 et 80 ans, ou est-ce que Monsieur a raison, ça prendra des dizaines et des dizaines d'années ?

Virginie MAIREY-POTIER

Alors, je ne suis pas habilitée à répondre sur la question d'un financement exceptionnel, vous comprenez bien. Par contre il y a deux choses qui sont importantes : la première chose, c'était qu'il y ait un engagement de l'État et des partenaires financiers sur ce projet-là, c'est le cas, on est là ce soir parce qu'il y a eu un engagement, on est tous réunis pour construire un parti d'aménagement pour cette route. La deuxième chose, c'est effectivement ensuite de déterminer, ça viendra tout de suite derrière mais c'est en partie déjà enclenché, qu'est-ce qu'il est prioritaire d'aménager. On a déjà trois opérations qui sont déjà en route, avant même qu'on ait défini le parti d'aménagement, on a déjà enclenché les travaux du créneau de Voyenne qui vont démarrer très prochainement et puis les deux études. Ça c'est trois opérations qui avaient été choisies, désignées par les élus, donc les deux études de déviations qu'on a abondamment citées, La Capelle et Froidmont, qui sont un tout petit peu plus avancées et sur lesquelles on pourra apporter des éléments plus précis.

Après évidemment, l'étape suivante c'est : et les autres ? Quelles sont les opérations qui sont prioritaires, alors on a déjà eu des expressions, on commence à voir se dessiner quelques tendances mais évidemment que ça vient tout de suite derrière. Et en fait, aménager une route, c'est ce qu'on vous a montré, on n'arrête jamais. Depuis les années 1990, l'axe Paris-Laon a été aménagé, ça a pris du temps, effectivement mais 80 % l'est aujourd'hui, et on continue de la même façon et ça se déroulera au fur et à mesure, de manière progressive évidemment.

Nicolas CAMOUS

D'accord, il n'y aura pas des dizaines et des dizaines d'années avant de voir des améliorations. Néanmoins, il y avait un petit point dans ma question, donc je la repose, est-ce qu'on a déjà vu dans d'autres territoires, mais je ne sais pas si vous aurez la réponse là, des financements massifs, si je puis dire, arriver sur un projet, alors plutôt en phase travaux, généralement c'est la phase travaux qui est la plus consommatrice de budget, est-ce que ça s'est déjà vu, est-ce que vous avez-vous des exemples de cas où on est allés au-delà de ce que le contrat de plan faisait pour accélérer la mise en œuvre du projet ?

Claire CAFFIN

Oui, l'A304, pas très loin en Champagne-Ardenne, qui a bénéficié de financements particuliers et puis la route Centre Europe Atlantique qui a bénéficié aussi de financements particuliers en dehors des contrats de plan. Et puis plus les collectivités nous aideront à financer et plus vite on pourra aussi avancer.

François NUYTTEN

Une petite remarque qui était pertinente : la Bretagne. Prenez l'exemple de la Bretagne et de la 2 x 2 voies : elle a été très rapide à faire et ça a emmené beaucoup de choses intéressantes pour la Bretagne. C'est franchement ce qu'il faut qu'on fasse chez nous.

Un participant

C'est juste un questionnement au regard de votre recul sur l'aménagement de ce type d'infrastructure : là on crée des tuyaux, on imagine que ça va amener des gens qui vont venir travailler, des entreprises qui vont se développer, on est peu attractifs par rapport à d'autres zones que sont la région parisienne ou le Nord, Lille, etc., des grands centres urbains. A

u regard de votre recul, est-ce que vous êtes sûrs que les tuyaux vont amener du monde dans ce sens-là ou est-ce qu'on ne va pas continuer à drainer l'activité, les gens qui pourront partir plus vite, effectivement ils vont gagner du temps mais pour aller plus vite ? Moi c'est une vraie question de fond : est-ce que vous avez du recul sur le fait qu'effectivement, l'attractivité elle va être le territoire et pas au contraire faire sortir du territoire le peu d'énergie qu'il a encore, et de la même manière le commerce, si je peux aller plus loin chercher un commerce que ce que j'ai à proximité, est-ce que je ne vais pas aller plus loin et désertifier un peu les petits tissus urbains ? Voilà, est-ce que je ne vais pas aller à Laon alors que je n'y serais pas allé parce que je ne pouvais pas y aller, parce que c'était un peu loin, c'est une question.

Nicolas CAMOUS

Avant que la DREAL réponde à cette dernière question, je renvoie au moment où on aura le compte rendu de cette réunion, ou le *replay*, la vidéo qui sera diffusée sur le site, aux propos de Mme GANIVET de la CCI [*chambre de commerce et d'industrie*] tout à l'heure...

[*Intervention hors micro*]

C'est ce qu'elle dit, je vous laisse juge du fait que c'est un mantra ou pas, mais c'est en tout cas ce qu'elle a dit, elle avait des exemples concrets en tête. Côté DREAL sur ce sujet, vous avez des convictions, vous avez des exemples ?

Olivier JOSSEAUX, maire de Chambry, vice-président au développement économique à la communauté d'agglomération du Pays de Laon

Il y a un exemple très très simple quand on voit les améliorations qu'il y a eu entre Paris et Soissons de la nationale 2 et on voit les résultats. Ça a amené du développement économique, c'est indéniable.

Un participant (idem précédemment)

[*Intervention hors micro*] Moyennant de faire des zones d'activités ou industrielles, moyennant...

Olivier JOSSEAUX

Ça ne vient pas tout seul, non, mais je suis entièrement d'accord avec vous. Il y a une amélioration du réseau ferré, une amélioration des routes, une amélioration de l'accueil des gens, la région elle travaille et nos territoires, les com d'agglomération, on travaille tous dans le même sens.

Virginie MAIREY-POTIER

Oui, en fait toutes les discussions qu'on a pu avoir au préalable avec les élus et les acteurs du territoire, on converge vers la même idée qu'on souhaite désenclaver le territoire, que le point de départ c'est la route effectivement, une route qui irrigue mais c'est le point départ. Ensuite il faut bien évidemment que le développement économique soit réalisé, opéré, mais la route est un facilitateur, de notre point de vue en tout cas.

Maxime KELLER, vice-président transports et mobilités de la communauté d'agglomération de Laon

Simplement, avez-vous un agenda, c'est-à-dire quand le scénario doit-il être choisi et quand la première pelleuse sur le tracé interviendra ?

Nicolas LENOIR

C'est vrai qu'on a déjà un peu évoqué le sujet. La première pelleuse c'est quoi début avril, je plaisante mais on a parlé du créneau de Voyenne qui est un des premiers objets qui va être réalisé en phase travaux ces prochains mois, mais qui en effet est un peu en dehors du contexte dont on parle. On peut peut-être mettre la diapositive qui je pense était prévue à la fin, voilà, sur les prochaines étapes.

C'est vrai qu'on a déjà apporté des éléments de réponse en parlant tout à l'heure des premiers aménagements qui pourraient être Froidmont-Cohartille et La Capelle. Et puis on a aussi évoqué qu'avant de pouvoir réaliser une première section, il y a un certain nombre d'étapes à mener, des études de fuseaux, de tracés. On a abordé tous ces aspects-là, qui se font en concertation, donc là aussi il faut du temps à chaque étape pour avoir les autorisations administratives au titre de la réglementation, par exemple sur l'environnement, pour procéder à l'enquête d'utilité publique.

Donc voilà, ce sont ces étapes qui sont résumées dans ce qui est après la flèche grise. Le point de départ est en effet le choix du scénario à l'été au vu des conclusions de la concertation, et on voit qu'avant de pouvoir réaliser une première section, on est de l'ordre de 5 à 6 ans comme on l'a évoqué tout à l'heure.

Nicolas CAMOUS

Merci, M. LENOIR pour ces éléments. On arrive au bout de cette réunion, j'avais dit 2 heures, on est quasiment à 3. MM. les garants, si vous voulez dire un petit mot ?

Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

Juste un mot très rapide compte tenu de l'heure.

Tout à l'heure en introduction je disais que ce projet soulevait plusieurs enjeux. Il me semble que ce soir on a été très concentrés sur les enjeux socio-économiques, c'est clair, on a également été très concentrés sur les enjeux d'aménagement du territoire, un peu moins sur les enjeux environnementaux, mais en tout cas ces deux points enjeux socio-économiques et aménagement du territoire ont été, nous semble-t-il, particulièrement bien alimentés dans la réflexion ce soir à Laon.

Nicolas CAMOUS

Merci. Mesdames et Messieurs, merci beaucoup de votre participation. Rendez-vous aux prochaines réunions si vous le souhaitez et, en tout état de cause, bonne deuxième partie de soirée.